



Aziende

Fabrizio Parati

L'anno **zero**

Nata nel 1979 a Cimitile, in provincia di Napoli. Nel 2017, ESF diventa società per azioni con un capitale sociale di 1,5 milioni di euro. Oggi è presente in tutta Italia con oltre 200 dipendenti e, con il collocamento su EGM, segna un'altra tappa fondamentale della propria storia

Il suono della campanella risale al 27 settembre scorso: data di inizio delle negoziazioni. Edil San Felice, azienda al 100% italiana, con sede a Nola (NA), e impegnata da 43 anni nell'edilizia civile e industriale, nella costruzione e nella manutenzione di strade, autostrade, ponti, viadotti e aeroporti, si è quotata su Euronext Growth Milan (EGM). È stata un'operazione di successo, con investitori istituzionali che hanno cre-

duto nella crescita della società (Invitalia come Anchor Investor).

Gli obiettivi di questa operazione sono due. Il primo, da realizzarsi nel breve-medio periodo: i capitali raccolti dal mercato serviranno per condurre operazioni di acquisizioni e accelerare il percorso di crescita per linee esterne. In particolare, la società è in una fase di scouting per un'operazione di M&A, con la volontà di acqui-

Infrastrutture&Mobilità



sire un'azienda nel settore ferroviario. Nel lungo periodo, invece, la Borsa è stata individuata, dall'Ad. Lorenzo Di Palma, nipote del fondatore della società (a gestione familiare da tre generazioni), come lo strumento adeguato per favorire il passaggio generazionale. Di Palma ha inteso eludere, con lungimiranza, una criticità molto comune nel tessuto imprenditoriale italiano: pur essendo molto giovani sia lui sia i suoi figli, con questa operazione ha detto più volte di aver voluto "mettere in sicurezza" il percorso di crescita della società.

leStrade ha incontrato l'Amministratore Delegato di Edile San Felice, Lorenzo Di Palma.

Il settore delle infrastrutture è in forte sviluppo. Il MIT ha recentemente previsto investimenti per 3,5 miliardi di euro in interventi di manutenzione stradale e autostradale. Qual è lo stato attuale della rete autostradale italiana? Visti anche i recenti, infausti accadimenti si sono attivati allarmi ricorrenti sulla necessità di riqualificare le barriere di sicurezza stradali in Italia. Qua-

li sono le soluzioni possibili?

«Questo è un argomento che ci tocca molto da vicino, per due precise ragioni: siamo i primi installatori di barriere stradali in Italia e, da sempre, siamo impegnati sul tema della sicurezza e dell'efficientamento delle opere in generale. È doveroso notare che, purtroppo, nel nostro Bel Paese, a volte mancano le competenze: chi gestisce le strade in affidamento ai Comuni, alle Province e quant'altro non ha le competenze normative in rapporto all'adeguamento degli impianti. Il primo ostacolo, dunque, è questo. Una difficoltà ulteriore è di ordine meramente economico: riqualificare e installare una barriera di un nuovo impianto significa affrontare investimenti molto onerosi, che a volte gli Enti non riescono a sostenere.

Infine, è stato fatto tanto, ma c'è ancora molto da fare, a mio avviso, per produrre dispositivi che siano più prestanti in termini di sicurezza».

Dove e per chi lavorate?

«Operiamo sul mercato italiano delle infrastrutture pubbliche e private, con una specializzazione

nel settore della costruzione e nella manutenzione di strade, autostrade, ponti, viadotti, aeroporti, nelle opere di urbanizzazione e di sicurezza quali la segnaletica orizzontale e verticale, le barriere di sicurezza e le barriere fono assorbenti. Lavoriamo con i principali operatori e committenti stradali e autostradali italiani: Autostrade per l'Italia, Anas, Amplia Infrastructures, Tangenziale di Napoli, Movyon, Autostrade Meridionali». Ad oggi, ESF si occupa di installazione e non di produzione, ma non è escluso che, in un prossimo futuro, possa impegnarsi nella produzione di barriere.

Vi occupate anche di aeroporti?

«Sì. Lavoriamo con alcuni dei principali aeroporti italiani - Aeroporti di Roma, Napoli Salerno Airports (Gesac) - per l'esecuzione di interventi relativi alle infrastrutture sia all'interno sia all'esterno delle strutture aeroportuali: manutenzione delle piste (asfaltatura, segnaletica orizzontale e verticale), ma anche ristrutturazione e manutenzione di fabbricati e riqualificazione delle piazzole di sosta. A Fiumicino, ad esempio, avevamo in carico la manutenzione del terminal, con un presidio di cinque nostri dipendenti per intervenire tempestivamente ogni volta che c'erano dei problemi ai fabbricati a servizio dello scalo».

Gli obiettivi di crescita di Edil San Felice a seguito della quotazione? E per quale motivo si guarda con interesse al settore ferroviario e quali sono le possibilità in Italia? Detto per inciso, è recentissima la notizia che Rete ferroviaria italiana ha aggiudicato 40 lotti e quindi 200 milioni di euro per interventi di manutenzione su tutto il territorio nazionale

«Prima della quotazione abbiamo studiato attentamente i piani industriali di Rete Ferroviaria Italiana e di Anas e Autostrade per l'Italia. Rete Ferroviaria italiana è quella che sul piano industriale, da qui ai prossimi dieci anni, ha messo in conto degli investimenti considerevoli. Attualmente noi non lavoriamo per RFI. È una stazione appaltante per la quale purtroppo non siamo qualificati, perché per partecipare ai bandi delle Ferrovie italiane ci sono delle elevatissime barriere all'ingresso sia in termini di certificazione sia di macchinari e mezzi.

La quotazione, pertanto, è per noi anche un'occasione per l'acquisizione della maggioranza di una delle realtà che già operano nel settore ferroviario. Abbiamo individuato target di riferimento, con fasce di fatturato tra i dieci e i quindici milioni di euro. Per completezza di informazione: la nostra intenzione è quella di acquisire un operatore che faccia lo stesso nostro mestiere, per poter essere agevolati nell'accorpamento delle due società».



La Borsa può essere uno strumento concreto per favorire il passaggio generazionale delle PMI italiane?

Da sempre abbiamo l'obiettivo e la missione di connettere l'Italia attraverso infrastrutture efficienti e sicure. Con l'ingresso in Borsa vogliamo mettere in sicurezza il nostro percorso di crescita, grazie al coinvolgimento di investitori che ci garantiranno maggiori risorse per continuare a crescere, sia per linee interne sia esterne, attraverso acquisizioni di società che operano in settori in forte sviluppo. Negli ultimi anni abbiamo

avuto il merito di cogliere al meglio le opportunità di un mercato fortemente dinamico, rendendoci protagonisti di una crescita continua. Ho tre figli maschi piccoli. È vero che è prematuro, nel nostro caso, parlare di ricambio generazionale, perché ho 39 anni, ma nella vita mai dire mai. Per noi la quotazione non è un punto di arrivo, ma è un punto di partenza. L'ho battezzato l'anno zero! È chiaro che da questo momento in poi tutto quello che facciamo lo dobbiamo fare ancora meglio rispetto a come lo facevamo prima. Non è un caso che siamo intervenuti sulla struttura manageriale prevedendo, a partire da gennaio 2024, la figura del direttore delle operations, che ci consentirà di migliorare gli aspetti organizzativi».

Gli ottimi risultati di ESF in termini di profitabilità: qual è il modello di gestione di Edil San Felice?

«Sono entrato in azienda a tempo pieno nel 2002. La mia aspirazione è quella di portare ESF a specializzarsi sempre più su determinate attività. Ho portato avanti una politica di zero outsourcing, e l'ho battezzata "subappalto zero". È una scelta che ci consente, innanzitutto, un rendimento perfetto e il conseguente rispetto di tutti i cronoprogrammi (e quindi di non incappare in penali). Secondo aspetto: con "subappalto zero" riusciamo a garantire sempre il massimo

**L'Amministratore
Delegato di Edile San Felice,
Lorenzo Di Palma.**



Carta d'identità

Edil San Felice è un primario operatore integrato di soluzioni per lo sviluppo e la manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture critiche in Italia. Fondata nel 1979, a Cimitile, da Lorenzo Francesco Di Palma, nonno dell'attuale amministratore delegato Lorenzo Di Palma, la società è oggi tra i principali operatori nell'ambito delle manutenzioni autostradali e aeroportuali. L'azienda opera su tutto il territorio nazionale e presenta con due sedi operative a Nola e Bologna e impiega oltre 200 dipendenti.

Edil San Felice opera con i principali operatori e committenti stradali e autostradali italiani, tra i quali: Autostrade per l'Italia, Anas, Aeroporti di Roma, Napoli Salerno Airports (Gesac), Amplia Infrastructures, Tangenziale di Napoli, Movyon, Autostrade Meridionali.

della sicurezza, condizione che per me è al primo posto: riusciamo a impartire anche una formazione non obbligatoria, oltre a quella puntuale che viene erogata ogni qual volta si comprano delle attrezzature. Terzo aspetto favorito da "subappalto zero": la qualità. Siamo quindi in grado di garantire al committente questi due benefici – rendimento e sicurezza –, oltre al "lusso" di avere un unico interlocutore in cantiere. Questa politica negli anni ci ha concesso di crescere. Ma ci andiamo anche a scontrare con il discorso normativo, che, purtroppo, anche con la riforma del Codice degli Appalti, ha introdotto il regime di subappalto a cascata. Senza considerare che con l'istituto dell'avvalimento un soggetto inadeguato può partecipare a un appalto anche di 40 o 50 milioni. È chiaro che, tuttavia, ESF continuerà a percorrere la propria strada: specializzazione e qualità, come facciamo da 43 anni a questa parte. Disponiamo di tutte le autorizzazioni e le attrezzature e, soprattutto, della manodopera altamente specializzata che ci consente di effettuare tutta la filiera del cantiere in piena autonomia. Tutto questo non si costruisce dall'oggi al domani. Sono 22 anni che lavoro in azienda con totale dedizione, e questo impegno ha dato e sta dando i propri frutti». Gli ottimi risultati di Edil San Felice in termini di profitabilità, del resto, lo testimoniano. L'obiettivo per la chiusura del 2023 è di 40 milioni di euro in termini di valore della produzione e 10 milioni di EBITDA, mentre lo scorso anno ESF ha chiuso con una marginalità del 20% su un EBITDA di 6,9 milioni di euro e un giro d'affari di 34 milioni di euro. Sono numeri importanti, per quanto riguarda la marginalità, anche rispetto a realtà più strutturate nel settore. ■■