

Gavio punta agli Usa e va alla conquista delle autostrade brasiliane

LA CONTROLLATA ECORODOVIAS HA PARTECIPATO ALLA GARA PER LA RODOVIAS DO CENTRO-OESTE DA 572 KM, CHE INSIEME AD ALTRI BANDI IN AGENDA PER APRILE PORTEREBBERO IL GRUPPO ITALIANO A DIVENTARE LEADER NEL PAESE

Sara Bennewitz

Milano

Nemo propheta in patria. Mentre Astm e Sias, le due quotate del gruppo, sono alle prese con una giungla di tariffe, indennizzi e scadenze delle concessioni italiana, Beniamino Gavio pianifica di espandersi oltreoceano e lo fa nelle aree dove è già presente come il Brasile, e in quelle dove invece vorrebbe crescere, come gli Stati Uniti. A fine febbraio la controllata Ecorodovias ha infatti partecipato a una gara per aggiudicarsi Rodovias do centro-oeste, una concessione da 572 chilometri che insieme ad altre gare in agenda per aprile porterebbero il gruppo delle autostrade di Sanpaolo a diventare leader in Brasile scalzando i rivali di Arteris, partecipati dagli spagnoli di Abertis.

La concessione per cui Ecorodovias sta gareggiando è infatti una delle tratte attualmente gestita in parte da Arteris, e lo stesso succederà con la prossima gara che il Brasile metterà in asta il prossimo mese. E il gruppo che fa capo alle famiglie Gavio e Almeida ha buone prospettive di aggiudicarsi il primo lotto, perché i maggiori rivali vale a dire la stessa Arteris, e il consorzio Atlantia-Bertin non si sono presentati alla prima asta perché distratti da una serie di problemi interni.

Abertis in Arteris è infatti socio di minoranza rispetto al fondo infrastrutturale Brookfield, che sul Brasile ha una visione diversa dagli spagnoli, impegnati in un imponente campagna di acquisizioni in Europa, e anche in Italia. Stesso discorso

per il veicolo controllato da Atlantia (con in minoranza la famiglia Bertin), che in questo momento avrebbe un problema di liquidità e quindi parrebbe poco incline a fare ulteriori investimenti, mentre il gruppo che fa capo alla famiglia Benetton è impegnato in importanti gare in Messico, e sta valutando operazioni di peso nel segmento aeroportuale.

La famiglia Gavio invece, pare mantenere un buon rapporto con gli Almeida con cui ha il co-controllo attraverso Primav di Ecorodovias. Tuttavia se la dinastia di Tortona ha cassa e voglia di crescere all'estero, quella carioca è più ramificata e meno liquida. In quest'ottica, fonti finanziarie riferiscono che Gavio starebbe trasformando quel credito da 120 milioni di real che vantava con gli Almeida in capitale, investendolo in azioni Primav e salendo a un passo del 70% della holding che controlla il 64% di Ecorodovias.

L'ascesa di Gavio, senza il lancio di Un'Opa sul mercato, sarebbe possibile solo perché quelle che verrebbero acquisite

sono azioni Primav senza diritto di voto. Resta il fatto che in trasparenza il gruppo delle concessioni e delle costruzioni italiane, salendo a monte, è come se comprasse a valle un altro 3 per cento di Ecorodovias portandosi in trasparenza al 44 per cento della società che gestisce poco meno di 2mila chilometri di concessioni, che collegano i porti alle principali città, a cominciare da Sanpaolo e Rio.

Con questa mossa Gavio

avrebbe ottenuto due risultati: da una parte ha di fatto finanziato e alleggerito di un peso il proprio socio carioca assicurandosi che abbia la forza per coadiuvare gli investimenti di Ecorodovias, dall'altra ha rafforzato la presa su Ecorodovias a prezzi in linea coi valori di mercato. Tantopiù che l'aumento delle quotazioni del gruppo carioca legato

al miglioramento del quadro economico da una parte e l'apprezzamento del real dall'altra,

avrebbero avuto il doppio effetto di mediare al ribasso i valori di ingresso pagati da Sias e Astm solo 9 mesi fa. Per entrare in Brasile e nella stanza dei bottoni al fianco degli Almeida, Gavio aveva pagato un premio che per una quota di co-controllo a molti era sembrato eccessivamente oneroso ma, con il senno di poi, ora che il titolo si è rivalutato di circa un 30 per cento e il cambio medio del real è sceso dai 4,4 nei confronti dell'euro

contro 3,3 euro, gli italiani avrebbero fatto un grosso affare. In trasparenza, Sias e Astm hanno pagato il co-controllo di Ecorodovias a 11 real per azione, contro i circa 10 euro a cui tratta sulla Borsa di San Paolo, ma se a questi valori si aggiungesse l'effetto positivo del cambio, i 476 milioni di euro investiti un anno fa al perfezionamento del closing, ora si tradurrebbero in una plusvalenza di circa 80 milioni di euro. E se il Brasile sta uscendo dalla recessione, gli Stati Uniti invece hanno avviato un importante piano di investimenti nelle infrastrutture, che ha spinto il gruppo di Tortona a fare alcune riflessioni e ad aprire una branch in loco con Itinera, la società di costruzioni della holding guidata da Alberto Ru-



Beniamino Gavio, alla guida insieme al cugino Marcello del gruppo Gavio



begni. Così come fatto da Salini Impregilo con l'americana Lane, anche **Itinera** starebbe valutando possibili opzioni per crescere nelle costruzioni, e magari anche nelle concessioni.

Se sul fronte internazionale c'è tanta carne al fuoco, le attività italiane restano invece al palo anche a causa del nuovo cambio di Governo. Intanto entro metà marzo la società è attesa in Commissione Europea per analizzare il quadro delle iniziative e dello stato dell'arte delle concessionarie del gruppo, fatto di tratte aggiudicate a **Sias**, come la Centropadana che dopo due anni non è ancora stata assegnata a **Sias**, e di una serie di questioni mai risolte come la tratta Asti-Cuneo.

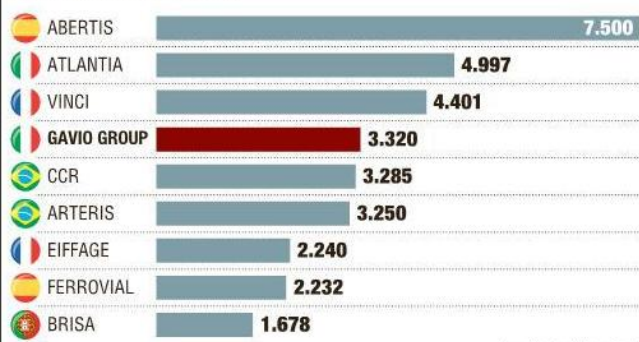
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel grafico a sinistra, la classifica dei concessionari autostradali: il gruppo **Gavio**, insieme a Ecorodovias, è al quarto posto

GAVIO TRA I BIG DEI CONCESSIONARI AUTOSTRADALI

In km; dati a dicembre 2015



Fonte: Bloomberg, McKinsey Research

S. D'AMICO