

«Più forti all'estero con Ecorodovias Le autostrade vanno razionalizzate»

Gavio: infrastrutture, serve il piano nazionale. Itinera, progetti per 4 miliardi in Iran

Intervista

di **Federico De Rosa**

MILANO Con una mossa ha cambiato faccia al suo gruppo, raddoppiando di taglia e allargando il business verso l'estero. Ora Beniamino Gavio, a capo di un gruppo da 4 miliardi di fatturato che controlla 3.320 chilometri di autostrade e attività nelle costruzioni, con Itinera, nella logistica, nei porti, nell'energia e nella nautica è pronto a spingere sulla crescita internazionale. «La crisi, l'instabilità politica, il crollo delle Borse hanno creato molte occasioni — racconta Gavio — e abbiamo ritenuto che fosse il momento giusto per guardare fuori dall'Italia trovando in Brasile un'importante opportunità di investimento. Ecorodovias è il terzo gruppo autostradale brasiliano, ha programmi di estensione delle concessioni, opera in un Paese che ha nel settore autostradale un piano di investimenti da 15 miliardi di euro. Ci siamo dotati di una piattaforma per lo sviluppo in tutto il Sud America e ora stiamo guardando Cile e Colombia».

Cosa cambia con questa acquisizione per il gruppo?

«È un'operazione industriale che ci permette di diventare il quarto concessionario autostradale del mondo, e segna un passo avanti nell'internazionalizzazione. Abbiamo investito in un mercato da 230 milioni di persone, ora in difficoltà ma che può contare su grandi risorse e con un debito pubblico al netto delle riserve pari al 50% del Pil. L'accordo con la famiglia Almeida è importante per il settore delle concessioni ma ha altresì un valore per lo sviluppo delle altre attività del gruppo, in particolare per Itinera, il general

contractor, che sta perseguendo un piano di crescita all'estero e ha appena firmato accordi per 4 miliardi di euro in Iran. Abbiamo investito per creare valore attraverso ciò che sappiamo fare meglio».

È la prima acquisizione della nuova generazione?

«Sono sette anni che abbiamo preso in mano il gruppo, in seguito alla scomparsa di mio padre e mio zio. Credo che abbiamo mostrato innanzitutto unità della famiglia e imparato tanto. Sarebbe stato più facile vendere ma abbiamo preferito andare avanti. Siamo cresciuti, abbiamo fatto delle scelte importanti con senso di responsabilità e rispetto per i dipendenti».

Resterà un gruppo familiare?

«Il ruolo della famiglia è fondamentale ma non vogliamo fare i manager. Abbiamo 5.600 dipendenti e altre 4 mila famiglie nell'indotto. A breve sarà pronta la nuova organizzazione affidata ad Alberto Rubegni, manager di grande esperienza internazionale. Oggi l'età media nel gruppo è inferiore ai 50 anni e il mio obiettivo è creare una squadra di manager giovani, competenti, che dialoghi con le istituzioni e con i possibili partner internazionali».

Ha investito in Brasile per fuggire dall'Italia?

«Siamo italiani e continuiamo a investire nel nostro paese come abbiamo fatto per Tem, Brebemi, e per Autostrade Centropadane, portando avanti i nostri piani nel pieno rispetto dei contratti. Nel settore delle concessioni sicuramente c'è molto da fare per rendere il sistema efficiente, ma serve chiarezza. Con il governo Renzi e il ministro Lupi avevamo avviato un tavolo per arrivare a una razionalizzazione delle concessioni che avrebbe permesso un accorpamento e un allungamento, liberando investimenti per 7

miliardi, ma in attesa del vaglio della Ue il processo è rallentato. Ora il tavolo si è riaperto».

Per il consolidamento?

«Una razionalizzazione sarebbe funzionale agli investimenti e alla calmierizzazione delle tariffe. Faccio un esempio: il gruppo Gavio oggi ha 8 concessioni tutte con piani, scadenze e tariffe diverse e fanno capo ognuna a una singola società. Sarebbe più efficiente accorparle, allinearne le scadenze per garantire maggiori investimenti senza incrementare le tariffe, così come stanno facendo nel settore pubblico Autovie Venete e Autostrada del Brennero. Una razionalizzazione renderebbe anche più attrattivo il mercato: è diverso mettere a gara una concessione di 100 chilometri o una con una rete di migliaia di chilometri».

Cosa serve per sbloccare il settore delle infrastrutture?

«Si deve partire facendo un'analisi dei bisogni infrastrutturali del nostro paese. Serve un tavolo con il governo e tutti gli operatori per mettere a punto un piano chiaro. Va riordinato il settore portuale e poi serve un piano completo per la mobilità urbana. I capitali ci sono, ma bisogna avere programmi a medio-lungo termine e progetti pronti e approvati. Purtroppo la mancanza di regole certe, tempi burocratici lunghi ed eccesso normativo creano forti ritardi».

Come sta andando la diversificazione nella nautica? Ne è valsa la pena?

«Baglietto è tornato ad essere un player competitivo e ne sono molto orgoglioso. Ora stiamo lavorando per riprendere la tradizione delle forniture militari con pattugliatori e motovedette. Bertram sta muovendo invece sul mercato americano i primi passi e ripartirà dallo storico 31 piedi che oggi diventerà un 35 piedi e sarà presentato nel 2016».

Chi è



● Beniamino Gavio (foto), 50 anni, guida una holding a cui fanno capo il quarto concessionario autostradale al mondo e attività nelle costruzioni, nei porti, nella logistica, nell'energia e nella nautica

● Attraverso Argo Finanziaria, Gavio controlla Astm e Sias, quotate in Borsa, attive nella gestione di reti autostradali. Il gruppo controlla anche il general contractor Itinera e nella nautica Baglietto, Cerri e Bertram



L'accordo con Almeida ci permette di avere una piattaforma in Sud America per tutte le attività del gruppo