



UNA REALTÀ ECONOMICA IN ASCESA

# I molti cantieri DEL GRUPPO GAVIO

FABRIZIO BONOMO

Il Gruppo Gavio si segnala per essere uno dei più importanti investitori privati in infrastrutture in Italia, considerando che gestisce, direttamente o indirettamente, oltre mille chilometri di autostrade, sui quali ha Piani di potenziamento che nel prossimo quinquennio prevedono lavori per oltre 2,8 miliardi di euro (su un totale di 4,5 previsto nei Piani finanziari complessivi), che salgono a 3,7 se si considerano opere importanti attualmente in fase di sviluppo, come il completamento dell'Autocamionale della Cisa, con gli 80 chilometri da Parma a Nogarole Rocca (VR), e le gallerie di servizio dei trafori del Frejus e del Gran San Bernardo



**N**egli ultimi anni il gruppo Gavio si è caratterizzato per un processo di espansione progressiva, che nel settore autostradale ha visto crescere la propria partecipazione e acquisizione in numerose concessionarie del nord-ovest; oggi gestisce oltre mille chilometri di rete attraverso due sub-holding quotate in borsa – le controllate Torino-Milano e Sias, che fanno capo al gruppo Argo Finanziaria – con 1,3 miliardi di euro di fatturato messi a bilancio, che ne fanno il secondo operatore a livello nazionale, dopo la Società Autostrade.

Su questa rete sono in corso o previsti investimenti per almeno 4,5 miliardi di euro, che salgono a quasi 6,7 se si considerano opere importanti attualmente in fase di sviluppo, come il completamento dell'Autocamionale



della Cisa, 80 chilometri da Parma a Nogarole Rocca (VR), e le gallerie di servizio dei trafori del Frejus e del Gran San Bernardo.

Di questi, oltre 2,8 miliardi riguardano lavori programmati nel prossimo quinquennio, che salgono a quasi 3,7 se si considerano le tre grandi opere.

E' quindi una realtà di tutto rispetto, che non sembra voglia smettere di crescere: secondo quanto dichiarato recentemente da Bruno Binasco, amministratore de-

legato della holding Argo e braccio destro di Marcellino Gavio, in un articolo apparso all'inizio di luglio sul Corriere della Sera, il Gruppo sta valutando una riorganizzazione delle concessioni autostradali, oltre che dell'insieme di aziende che operano nel mondo delle costruzioni e della logistica, così da essere in grado di cogliere le nuove opportunità che sembrano aprirsi nel settore, specie davanti alle difficoltà economiche di Anas nella gestione e nello sviluppo della rete autostradale (una delle ipotesi potrebbe essere quella di riunire le concessionarie in un'unica azienda quotata,

Gruppo Gavio e raggruppano un insieme molto articolato di concessionarie e di società di servizio.

Infatti il Gruppo controlla direttamente o indirettamente 13 concessionarie autostradali, e solo recentemente, a partire dal 2001, ha avviato un processo di razionalizzazione, con accorpamenti e ridistribuzione delle quote di controllo in poche sub-holding.

Il primo passo significativo risale al settembre 2001, quando prende corpo la Sias Spa, quotata in borsa dal 2002 e beneficiaria di una scissione parziale del gruppo Astm.

Sempre Astm è protagonista di un ulteriore riassetto, nel gennaio 2004, quando conferisce alla controllata Satap (So-

cietà autostrada Torino-Alessandria-Piacenza Spa) tutte le attività autostradali gestite direttamente, compresa la concessione dell'autostrada A4

concentrando invece in un'altra società le attività complementari nelle costruzioni e nella logistica).

### Un gruppo molto articolato

Oggi il Gruppo Argo Finanziaria possiede oltre il 50 per cento del capitale sociale delle due sub-holding Autostrada Torino-Milano Spa (Astm) e Società Iniziative Autostradali e Servizi (Sias), che costituiscono il settore autostradale del

Torino-Milano (prolungata da Anas fino al dicembre 2026), che diviene uno dei due tronchi in cui si articola la nuova società, insieme appunto alla A21 Torino-Piacenza, la cui concessione scade nel giugno 2017.

### Due sub-holding regionali

Di fatto, dopo questa riorganizzazione la Astm Spa diventa una holding industriale alla quale fanno capo circa metà delle



## Intervista a Gianni Luciani

### Amministratore Delegato di Satap Spa e Sitaf Spa

#### Qual'è la situazione attuale degli investimenti sulla rete autostradale gestita dal gruppo Gavio?

Il Gruppo gestisce complessivamente – attraverso le due sub-holding quotate in borsa Astm e Sias – oltre mille chilometri della rete autostradale italiana, così da configurarsi come il secondo operatore nazionale. Su questa rete sta investendo molto, in totale autofinanziamento, tanto che nel prossimo quinquennio sono programmati lavori per oltre 2,5 miliardi di euro, che salgono a quasi 3,5 se si considerano opere importanti attualmente in fase di sviluppo come il completamento dell'Autocamionale della Cisa, da Parma a Nogarole Rocca (VR) e la galleria di servizio del traforo del Frejus.

Di fatto il Gruppo sta realizzando tutto quanto era previsto nei Piani finanziari concordati con Anas all'atto del rinnovo delle concessioni, e lo sta facendo anche in pendenza della ridefinizione di alcuni di essi, ad esempio per l'ampliamento della A4 Torino-Novara, un lavoro da oltre 750 milioni di euro dove i cantieri procedono nonostante il Piano finanziario precedente, scaduto nel 2004 e non ancora aggiornato, prevedesse opere per poco più di 300 milioni di euro.

Considerando che negli ultimi sei anni – da quando, cioè, si è proceduto al rinnovo delle convenzioni con l'Anas – il Gruppo ha realizzato il 99 per cento delle manutenzioni previste, si può dire che l'equazione tributo al casello in cambio degli investimenti sulla rete autostradale trova nelle società che lo compongono una risposta positiva, sia nel passato che nel presente.

#### Quali sono i progetti principali in corso o previsti?

Fra tutti, per la dimensione e l'importanza strategica, spicca sicuramente l'ampliamento della A4 da Torino a Novara, e prossimamente a Milano, perchè si tratta del completo rifacimento di una delle autostrade più importanti e trafficate d'Italia, attuato mantenendo aperte due corsie e applicando quanto di meglio si sta facendo in termini di disegno della carreggiata, ricerca tecnologica (è fra l'altro la più estesa applicazione del riciclaggio a freddo) e impostazioni funzionali innovative, come una nuova concezione dei caselli, non più

semplici barriere d'esazione ma veri e propri business center attrezzati a servizio della clientela d'affari che viaggia fra Torino e Milano. Sulla Torino-Piacenza, un lavoro importante è quello dell'interconnessione con la A1 e la riorganizzazione del nodo di Piacenza, dove è prevista anche la realizzazione di aree di servizio e la riattivazione del casello di Piacenza sud; inoltre, dal 2002 è in corso il rifacimento dello spartitraffico che sarà completato nel 2008, e il progressivo rifacimento dei viadotti.

Sitaf ha completato i grandi investimenti, manca solo la realizzazione della galleria di servizio del traforo del Frejus, attualmente in fase di riprogettazione del progetto preliminare, modificato in seguito all'incidente del giugno 2005 nel traforo e alla decisione di ampliarne il diametro a 8 metri, contro i 6 dell'ipotesi precedente.

Sul versante toscano emiliano, Cisa e Salt hanno in programma investimenti notevoli, come la terza corsia Viareggio-Massa (un'opera da oltre 450 milioni di euro), il casello di Viareggio e, da ultimo, il tratto Parma-Verona della Tirreno-Brennero, opera fondamentale per il collegamento fra il Nord e il Sud dell'Europa.

Infine, il collegamento autostradale Asti-Cuneo, opera riguardante il quadrante Nord-Ovest, già avviato con alcuni lotti realizzativi, il cui completamento, per un valore di 1.300 milioni di euro, è previsto a cinque anni dalla registrazione della concessione.

#### Quali sono le basi economiche di queste opere?

Come già detto, tutto avviene in autofinanziamento, con introiti da pedaggio, secondo gli accordi stipulati con Anas all'atto del rinnovo delle concessioni. I Piani finanziari di tali accordi considerano sia gli interventi di manutenzione che gli investimenti in nuove opere, a fronte anche di aumenti di tariffa che assicurano il recupero dell'investimento. L'ammodernamento della Torino-Milano, date le dimensioni dell'intervento, è impostato su un significativo aumento di tariffe, oggi in esame presso la concedente, il cui contenimento può avvenire o attraverso un contributo pubblico o con allungamento del periodo di vigenza della concessione.



partecipazioni del gruppo Gavio nel settore autostradale, mentre l'altra metà è sotto il controllo della Sias, secondo una divisione prevalentemente di natura geografica.

Il gruppo Astm opera nel quadrante occidentale e gestisce una rete di circa 600 chilometri attraverso le controllate Satap, Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta (Ativa) e Società autostrade Valdostane (Sav), alle quali si affiancano le collegate Società italiana traforo autostradale del Frejus (Sitaf) e Società italiana traforo del Gran San Bernardo (Sistrab).



Il gruppo Sias gestisce invece una rete di quasi 500 chilometri che essenzialmente si trova lungo il corridoio tirrenico, con alcune importanti diramazioni come la Asti-Cuneo e la Parma-la Spezia: comprende infatti le controllate Autostrada dei Fiori (Adf), Società autostrada Ligure Toscana (Salt), Autocamionale della Cisa Spa e l'ultima nata fra le concessionarie italiane, l'Autostrada Asti-Cuneo Spa, una joint venture con Anas costituita nel marzo 2006 per completare e gestire i 90 chilometri di autostrada fra Asti e Cuneo, che Anas ha rilanciato alcuni anni fa.

## Investimenti in corso e previsti sulla rete del Gruppo Gavio

Concessionaria	Partecipazione	Autostrada	Rete km	Previsione di Piano Meuro	Investimenti 2006-2010 Meuro
<b>Rete in esercizio del gruppo Astm</b>					
Ativa Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta	Controllata	A5 Torino-Ivrea-Quincinetto	51,2		
Ativa Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta	Controllata	Raccordo Ivrea-Santhià	23,6		
Ativa Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta	Controllata	Sistema Tangenziale di Torino [1]	88,7		
Satap Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza	Controllata	A4 Torino-Milano	127,0	778,00	605,00
Satap Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza	Controllata	A21 Torino-Piacenza [2]	164,9	222,30	222,30
Sav Società autostrade valdostane	Controllata	A5 Quincinetto-Aosta	59,5		
Sav Società autostrade valdostane	Controllata	Raccordo A5 - Statale 27	7,9		
Sistrab Società italiana Traforo del Gran San Bernardo	Collegata	T2 Traforo del Gran San Bernardo [3]			
Sitaf Società italiana traforo autostradale del Frejus	Collegata	A32 Torino-Bardonecchia-Traf. Frejus [4]	75,7	494,00	66,00
<b>Totale rete in esercizio del Gruppo Astm</b>			<b>598,5</b>	<b>1.494,30</b>	<b>893,30</b>
<b>Rete in esercizio del gruppo Sias</b>					
AdF Autostrada dei Fiori	Controllata	A10 Savona-Ventimiglia [2]	113,3	117,14	117,14
Autostrada Asti-Cuneo	Controllata	Asti-Cuneo [5]	90,2	1.300,00	1.300,00
Autocamionale della Cisa	Controllata	A15 Parma-La Spezia	101,0	509,03	216,44
Salt Società autostrada Ligure-Toscana	Controllata	A12 La-Spezia-Sestri Lev.-Livorno-Lucca	154,9	1.113,52	264,97
<b>Totale rete in esercizio del Gruppo Sias</b>			<b>459,4</b>	<b>3.039,69</b>	<b>1.898,55</b>
<b>Totale rete in esercizio del Gruppo Gavio</b>			<b>1.057,9</b>	<b>4.533,99</b>	<b>2.791,85</b>
<b>Grandi opere di prossima attuazione</b>					
Sitaf Società italiana traforo autostradale del Frejus	Collegata	A32 Galleria di servizio al traforo del Frejus	12,8	348,00	
Sistrab Società italiana Traforo del Gran San Bernardo	Collegata	T2 Galleria di serv. al traforo G.S. Bernardo		37,66	
Autocamionale della Cisa	Controllata	A15 Parma-Nogarole Rocca (VR)	80,0	1.832,00	940,00
<b>Totale progetti di ampliamento significativi</b>			<b>92,8</b>	<b>2.217,66</b>	<b>940,00</b>
<b>Totale principali investimenti in corso e previsti sulla rete del Gruppo Gavio</b>			<b>1.150,7</b>	<b>6.751,65</b>	<b>3.731,85</b>

Fonte: elaborazione da dati del Gruppo Gavio (maggio 2006) e pubblicazioni Aiscat (dicembre 2005).

### NOTE

1. La rete comprende 78,1 chilometri in esercizio e 10,6 in costruzione.
2. Dato minimo per la previsione di Piano.
3. Il traforo è lungo 5,8 chilometri ed è in progetto la costruzione di una galleria di servizio.
4. Gli investimenti comprendono quelli per il traforo del Frejus, lungo 12,8 chilometri.
5. La rete comprende 10,4 chilometri in esercizio, 29 in costruzione e 50,8 in programma.