

DA TRASPORTI E COSTRUZIONI AD AUTOSTRADE E LOGISTICA: MARCELLINO E PIETRO GAVIO

Gli inizi: estrazione e trasporto di inerti e commercio e trasporto di cereali

Marcello Gavio, originario di Castelnuovo Scrivia e conosciuto come Marcellino (1932 – 2009). Iniziò l'attività imprenditoriale insieme al fratello Pietro (1934 – 2009) negli anni Sessanta del secolo scorso quando, acquistati alcuni autocarri e macchine movimento terra, sviluppò l'attività dell'impresa di famiglia attiva nell'estrazione e trasporto di inerti (ghiaia e sabbia) provenienti dal greto dello Scrivia. L'impresa Gavio era nata agli inizi del 1900 a Castelnuovo Scrivia, per l'attività di trasporto di grano e prodotti agricoli con carri trainati da cavalli. Negli stessi anni Sessanta, Marcellino Gavio esercitò il commercio all'ingrosso e il trasporto di cereali, frequentando anche le Borse Merci di Milano e Genova.

Da parte mia, ricostruirò le principali vicende della storia del gruppo Gavio fino al momento della morte dei due fondatori. Le vicende successive appartengono alla cronaca e, quindi, non possono essere oggetto di un'analisi storica che inevitabilmente potrebbe risentire di valutazioni basate su giudizi soggettivi, parziali e contingenti.

I rapporti con i politici e l'ingresso nel settore dei lavori pubblici

A partire dalla fine degli anni Sessanta del Novecento, Marcellino Gavio sviluppò una fitta rete di rapporti con esponenti politici locali e nazionali appartenenti a diversi partiti ed ampliò l'attività al settore delle opere pubbliche avviando una politica di acquisizioni di imprese del Tortonese di una certa dimensione attive nei settori delle cave e dei lavori pubblici finendo per monopolizzare o quasi il mercato. A partire dagli anni Settanta e attraverso numerose società (Edilvie, Castra, Cogedil, Codelfa, ecc.), Gavio acquisì un crescente numero di appalti per la realizzazione di opere pubbliche soprattutto stradali per un valore complessivo che, alla fine degli anni Novanta, era stimato in circa mille miliardi di lire.

Il peso del comparto delle costruzioni nell'ambito del gruppo Gavio era aumentato sensibilmente già negli anni Sessanta, quando il Gruppo rilevò da Salvatore Ligresti due delle più importanti imprese italiane di costruzioni: Itinera e Grassetto, ponendo le basi della futura integrazione tra le concessionarie autostradali e le imprese di costruzioni degli anni successivi.

Nell'ambito del Gruppo tortonese, Itinera, fondata nel 1938, oltre ad essere una società direttamente operativa, divenne la sub holding del settore costruzioni controllata da ASTM S.p.A. e alla quale facevano capo, tra le altre SEA Segnaletica Stradale S.p.A e Codelfa Prefabbricati Spa; di quest'ultima la controllante ha successivamente rilevato il ramo d'azienda per la costruzione di prefabbricati. Tra il 2006 e il 2010, Itinera incorporò numerose imprese del Gruppo, tra cui Grassetto, Edilvie, ABC COSTRUZIONI S.p.A. e Strade Costruzioni Generali S.p.A.

Gavio perseguì la stessa politica di acquisizioni negli anni successivi nel comparto dell'autotrasporto, rilevando il controllo di numerose società locali e non, tra cui Albin S.r.l. specializzata nel trasporto degli amidi per conto della SPAD (oggi Roquette) e Cereal Trasporti Spa.

Nel settore dell'autotrasporto, l'imprenditore tortonese aveva già costituita nel 1964 Autosped con sede a Castelnuovo Scrivia, inizialmente per l'attività, di trasporto di inerti e successivamente ampliata fino a comprendere il trasporto di prodotti criogenici, alimentari, di mangimi, di merci varie, di strutture per grandi lavori e grandi eventi sportivi, di prodotti siderurgici, di prefabbricati. In seguito, Autosped ha rilevato il controllo di numerose società attive in settori diversi dal trasporto come Tomato Farm (alimentare) e Omt (meccanico), divenendo in pratica una sub holding controllata da Aurelia, finanziaria della famiglia Gavio. Qualche dato riferito al 2024 per avere un'idea circa la dimensione di questa azienda di autotrasporti, che conta 530 trattori, 1053 rimorchi e occupa 576 autisti.

I fratelli Gavio, memori delle loro origini contadine, non disdegnarono nemmeno l'investimento nei terreni agricoli. Nel corso degli anni, infatti, hanno acquistato numerose aziende agricole situate prevalentemente nella pianura tra Alessandria e Tortona delle quali si occupava in prima persona Pietro, il quale seguiva anche il settore del trasporto.

Attento ai rapporti con i "poteri forti", dopo quelle con esponenti politici, Marcellino sviluppò relazioni altrettanto intense con il mondo bancario, in particolare Mediobanca dalla quale riceverà importanti finanziamenti e della quale diventerà anche azionista attraverso la finanziaria Aurelia.

L'interesse per le autostrade

Il Gruppo Gavio registrò un ulteriore salto di qualità con l'ingresso nel settore autostradale, ingresso che trasformò Marcellino da importante imprenditore del settore dei lavori pubblici a futuro numero due delle autostrade in Italia alle spalle del gruppo Benetton.

Il primo passo fu l'acquisizione nel 1995 del controllo di Satap (Società Autostrada Torino – Alessandria - Piacenza), che aveva un capitale di 12 miliardi di lire. L'anno successivo, Satap acquistò dal gruppo Ligresti il 50% di Sige, che deteneva il pacchetto di controllo di Astm (Autostrada Torino - Milano), concessionaria appunto della tratta tra il capoluogo piemontese e quello lombardo. Nel luglio dello stesso anno, Satap lanciò un'OPA (Offerta Pubblica di Acquisto) per l'acquisto di azioni ASTM, rilevandone il 18,65% del capitale.

A dicembre 1996, Satap incorporò Sige, assumendo così il controllo diretto di ASTM. Secondo gli osservatori del tempo l'acquisto di ASTM fu realizzato facendo leva sul flusso di cassa e sulla capacità di credito di Satap.

Negli anni successivi, Marcellino Gavio portò a termine altre operazioni finanziarie per acquistare o rafforzare il controllo di altre società autostradali, mediante il gioco delle partecipazioni, con fondi prodotti dalle concessioni stesse. Nel 1997, ASTM acquistò da Fiatimpresit per 72 miliardi di lire il pacchetto di controllo (58,77%) di Seaway, società incorporata l'anno successivo da ASTM.

Questa operazione consentì al gruppo tortonese di acquisire il controllo (66,02%) della Società Autostrada Ligure Toscana (Salt), concessionaria delle tratte Sestri Levante – Livorno; Viareggio – Lucca; Forcola - La Spezia. Nello stesso anno, il gruppo Gavio aumentò al 46,3% la propria quota di partecipazione nell'Autostrada dei Fiori (salita in seguito al 60,7%), nella Sav (40,8%) e nella Cisa (23,4%, poi all'80,4).

L'ampliamento delle attività comportò l'esigenza per Marcellino Gavio di dare un'organizzazione più strutturata al complesso di aziende controllate per cui il Gruppo finì per assumere una precisa configurazione a cascata con ai vertici Aurelia S.r.l. finanziaria della famiglia, alla quale faceva capo Argo finanziaria spa, holding che, anche attraverso alcune sub holding, controllava le società direttamente operative.

La presenza del Gruppo tortonese nel settore autostradale aumentò ulteriormente nel maggio 1998 quando, in seguito a una scissione (operazione straordinaria disciplinata dagli articoli 2506 -2506-quater c.c., con la quale una società (scissa) trasferisce tutto o parte del suo patrimonio a una o più società (beneficarie), preesistenti o nuove, assegnando le quote di queste ultime ai propri soci), Satap conferì ad Argo Finanziaria la partecipazione di controllo in Astm.

A novembre dello stesso anno, Astm deliberò un aumento di capitale di 18 miliardi riservato ad Argofin, altra finanziaria del Gruppo, a fronte del conferimento della partecipazione del 91,47% del capitale sociale valutato allora 126 miliardi detenuta da Satap in ASTM. Per effetto di queste due operazioni, la catena di controllo delle due Società venne rovesciata: Astm da controllata di Satap divenne controllante di quest'ultima.

Le autostrade rimasero al centro delle attività del gruppo Gavio. Nel 2000, ASTM sottoscrisse un aumento di capitale a pagamento di Satap per 119 miliardi di lire e di Salt per 75 miliardi. Queste operazioni hanno assorbito ingenti risorse finanziarie e causato un peggioramento della posizione finanziaria netta di ASTM, passata da più di 17 milioni di euro del 1999 ai negativi 107 del 2000.

Nello stesso anno, Gavio acquistò il 36,5% del capitale sociale della Società Italiana Traforo Gran San Bernardo (Sitrab), con un esborso di 12 miliardi di lire. Le operazioni sopra ricordate avevano prodotto una modifica della struttura del gruppo che presentava un doppio livello di holding: Argofin controllava ASTM e quest'ultima, a sua volta, controllava le altre società concessionarie.

La crescita del Gruppo è stata realizzata grazie alla liquidità creata da Satap e ASTM, con la quale sono state acquistate tutte le altre partecipazioni. In realtà, l'investimento iniziale di Gavio sembra essere stato modesto: tutto ha avuto inizio dal controllo della Satap nel 1995. Con la liquidità e la capacità di ottenere credito della Satap, il gruppo Gavio ha acquistato ASTM e con il *cash flow* e la capacità di credito di quest'ultima ha acquistato le altre partecipazioni.

Nel 2002, il gruppo conobbe un'ulteriore ristrutturazione, con la scissione di ASTM, che conferì alla neocostituita Società Iniziative Autostradali e Servizi (Sias) il ramo aziendale comprendente le partecipazioni di rilievo nel capitale di Salt, controllante l'Autostrada dei Fiori, e di Astm Telecomunicazioni.

La scissione comportò la formazione di due poli autostradali distinti in base all'area geografica: uno faceva riferimento ad Astm, era localizzato nell'area nordoccidentale del Paese ed era costituito da ASTM stessa, Satap, Sav, Ativa, Sitaf, Sitrasb, in tutto, 600 km di autostrade. Quello che faceva campo alla Sias era localizzato lungo il corridoio tirrenico ed era composto da Salt, Autostrada dei Fiori, Cisa per un totale di 370 km di rete.

Al vertice del gruppo figurava Aurelia spa, holding posseduta dalla famiglia Gavio che, in quegli anni gestiva il secondo gruppo autostradale italiano, con una rete di circa 1000 km, pari a poco meno del 20% dell'intera rete autostradale in concessione.

Un'ulteriore ristrutturazione è avvenuta a partire dal 1° gennaio 2004. Astm venne trasformata in holding a seguito del conferimento alla Satap del ramo d'azienda relativo all'autostrada A4 (Torino Milano). Questo ramo d'azienda è stato valutato 330 milioni di euro ed ha prodotto una plusvalenza di 293 milioni circa, che ha influito sull'utile di esercizio dell'ormai holding Astm, mentre i ricavi dai pedaggi relativi alla tratta A4 erano divenuti di competenza della Satap. Nel 2005, Salt e SATA cedettero varie partecipazioni autostradali a Astm divenuta solo holding, con una plusvalenza complessiva di 550 milioni.

Due società Astm e Sias – di cui il Gruppo tortonese deteneva importanti partecipazioni – erano quotate in borsa. Aurelia, holding di famiglia, possedeva il 50,5% di ASTM e controllava Sias mediante un 18% di capitale posseduto direttamente e un 34,7% posseduto da Astm.

Alla fine del 2006, la capitalizzazione di borsa di Astm e di Sias era di oltre tre miliardi di euro, un patrimonio accumulato in soli 10 anni partendo quasi da zero e senza correre rischi particolari. A dicembre 2006, fu annunciata una nuova riorganizzazione del Gruppo, che prevedeva di concentrare in Sias tutte le partecipazioni detenute nelle concessionarie autostradali e in Astm le partecipazioni in società operanti nei settori ingegneria, progettazione, servizi.

La redditività delle due società quotate appare nel tempo molto elevata. Astm che nel 1998 aveva un capitale sociale di 13,8 miliardi di lire, nel periodo 2001 - 2005 ha accumulato, secondo dati Mediobanca, un Mol (Margine operativo lordo) di quasi 900 milioni di euro, un'utile netto dopo le imposte di 620 milioni e distribuito dividendi per 200 milioni. Sias, con un capitale sociale di 63,7 milioni e riserve per 330 all'inizio del 2002, negli anni 2002 - 2005 ha accumulato un Mol di 840 milioni e utili netti dopo le imposte per 415 milioni.

Negli anni seguenti il gruppo Gavio ha ottenuto la concessione per l'autostrada Asti - Cuneo, con una partecipazione di Anas al 35%. Il gruppo tortonese ha ottenuto il diritto al 65% degli utili per i successivi 23 anni, versando come capitale solo 130 milioni, cioè il 7,5% del costo totale previsto in 1750 milioni. Anas aveva speso 500 milioni per i primi 37 km, mentre altri 200 milioni sono stati coperti con un contributo pubblico e 850 milioni saranno finanziati a debito.

I tempi per la costruzione dell'Autostrada Asti – Cuneo spa, controllata da S.A.L.T., sono stati particolarmente lunghi (circa 30 anni),. Hanno comportato una notevole lievitazione dei costi e solo lo scorso 20 aprile è stata inaugurata con l'apertura al traffico a quattro corsie.

Qualche polemica più o meno fondata

Nel corso degli anni, la gestione delle autostrade del gruppo Gavio ha suscitato più di una polemica in ordine alle richieste di risarcimenti, di proroga delle concessioni e di convenzioni giudicate da più di un osservatore generose. Non è questa la sede per entrare nel merito di tali polemiche. Al riguardo, basterà osservare con riferimento alla sola Satap che, nonostante il piano finanziario 2000 - 2004 non prevedesse alcun aumento del Mol, in realtà il margine operativo lordo è raddoppiato, mentre il *cash flow* gestionale è stato tre volte maggiore degli investimenti. Nei quattro anni tra il 2000 e il 2003, infine, sono stati distribuiti dividendi per 106 milioni, quasi quanto l'intero patrimonio netto contabile del 1999.