

Enav, Borsa o asta competitiva

Due vie all'esame del Mef - Garbini: «Vorrei che una quota finisse ai dipendenti»

Il percorso

La quotazione sarebbe il primo caso mondiale, privatizzati finora gli omologhi inglesi e canadesi

LA METAMORFOSI

Negli ultimi due anni il management ha aumentato l'efficienza tagliando i costi e riducendo il debito da 450 a 100 milioni di euro

Laura Serafini

ROMA

«La Borsa o l'asta competitiva sono le due opzioni per la privatizzazione della società oggi al vaglio dell'azionista ministero dell'Economia. Mi piacerebbe che ai dipendenti di Enav venisse riservata una partecipazione azionaria, così da avere maggiore identificazione nell'azienda». A parlare per la prima volta del processo di dismissione del 40% di Enav, appena avviato dal governo, è Massimo Garbini, da due anni amministratore unico della società dei controllori di volo. «Enav è tornata ad efficienza, ha una capacità di autofinanziamento e l'investitore non sarà chiamato a supportare lo sviluppo tecnologico per portare la società ai livelli di eccellenza e di leadership mondiale, perché questo è un obiettivo già raggiunto - aggiunge Garbini -. L'investitore guarderà al rendimento: oggi la cedola garantirebbe un dividend yield del 2% ma il piano industriale prevede, sia immaginando una ripresa del traffico aereo ma soprattutto per la diversificazione del business, che il rendimento possa arrivare al 7-8% nell'arco di 5 anni».

Se fosse quotata in Borsa, sa-

rebbe il primo caso a livello mondiale. In alternativa, potrebbe aprire il capitale a fondi di private equity. In Gran Bretagna l'equivalente di Enav, il Nats, è privatizzato da fine anni '90 e nel capitale c'è anche British Airways. L'altro operatore privato è il canadese Nav Canada.

Negli ultimi due anni Enav ha subito una vera e propria metamorfosi. Il cambio della regolamentazione tariffaria da parte di Bruxelles, per cui solo su una minima parte delle attività (i diritti di terminale) è consentito ribaltare i costi sulle tariffe, ha costretto il management a incrementare l'efficienza tagliando costi, riducendo il debito da 450 a 100 milioni, ricalibrando gli investimenti e diversificando le fonti di reddito. «Il rischio traffico ormai è a carico del provider, per cui la riduzione dei voli dovuta alla crisi ci costringe ad aumentare l'efficienza - spiega il manager -. Anche un eventuale default di una compagnia aerea si ripercuoterebbe in modo rilevante sul nostro fatturato».

Il piano industriale prevede investimenti per 80-100 milioni l'anno. «Enav si autofinanzia, riesce a mantenere l'efficienza tecnologica raggiunta e a rinnovare la tecnologia attraverso la ricerca e sperimentazione avviata con partner europei - chiosa Garbini -. Di recente siamo riusciti ad ottenere che l'air traffic management sia considerato un'infrastruttura e abbiamo avuto accesso

ai finanziamenti anche per il deployment della tecnologia. Oggi questi costituiscono il 10-12% delle risorse di Enav».

Il piano industriale fa perno anche sul peso sempre maggiore che avranno i ricavi dei nuovi business. «Prevediamo che questi possano incidere per l'8-10% del fatturato entro 5 anni - rivela il manager - contro l'1% attuale su un fatturato di circa 800 milioni».

La diversificazione si muove di pari passo con la strategia di portare l'Enav tra i primi player mondiale (soprattutto in termini di qualità del servizio e tecnologia) in vista di un inevitabile consolidamento che ci sarà nel settore. «L'ingresso del capitale di Aireon, la società che lancerà la sorveglianza dei voli via satellite rientra in questa strategia - racconta Garbini -. Ma abbiamo vinto anche un'importante commessa a Dubai, che ci ha delegato la progettazione dello spazio aereo del nuovo scalo. E ci siamo posizionati in Libia, per diventare partner del governo sperando che la situazione politica si stabilizzi. E ancora, siamo consulenti dello scalo di Kuala Lumpur in Malesia». L'apertura del capitale ai privati non significherà una minore attenzione alla sicurezza. «Assolutamente no - replica Garbini - siamo vigilati da Enac su regolamentazione Ue che riconosce i nostri livelli di eccellenza. La privatizzazione è un'opportunità, perché sancirebbe il definitivo cambio di cultura dell'azienda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI**Il piano industriale**

■ Il business plan della società prevede investimenti per 80-100 milioni di euro e fa perno sul peso sempre maggiore che avranno i ricavi del mondo business. Secondo le previsioni formulate dall'amministratore unico dell'Enav Garbini questa voce arriverà a incidere per l'8-10% del fatturato entro i prossimi cinque anni, mentre attualmente pesa per l'1% sul fatturato registrato dalla società che ammonta a circa 800 milioni di euro

Il ritorno per l'investitore

■ Oggi la cedola garantirebbe un dividend yield del 2% ma il piano industriale - che punta sia su una ripresa del traffico aereo sia sulla diversificazione del business - prevede che il rendimento possa arrivare a toccare il 7-8% nell'arco di 5 anni. Il cambio della regolamentazione tariffaria da parte di Bruxelles ha poi costretto il management ad aumentare l'efficienza anche ricalibrando gli investimenti e diversificando le fonti di reddito della società

IMAGOECONOMICA



Controllori di volo. Massimo Garbini al vertice dell'Enav