

Privatizzazioni Uomini e conti dell'azienda del Tesoro che gestisce il traffico aereo

Enav Cieli da privatizzare Obiettivo crescere (all'estero)

Bilanci in ordine, più controlli, bonus Ue. E si parte dall'Africa

La supervisione della Corte dei Conti è la garanzia

DI FABIO TAMBURINI

Quando il presidente del Consiglio, Enrico Letta, ha annunciato i piani delle privatizzazioni in arrivo una delle sorprese, forse la più significativa, è stata l'Enav, di cui verrà messa sul mercato una partecipazione di rilievo, sia pure di minoranza. La società ha un ruolo cruciale: l'organizzazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché degli altri servizi essenziali nei cieli italiani e nella quarantina degli aeroporti civili di competenza.

I guai

Ma continua ad essere poco conosciuta e, in anni recenti, deve le luci della ribalta a vicende giudiziarie poco edificanti che, tra l'altro, hanno portato nel novembre 2011 all'arresto dell'allora amministratore delegato, Guido Puglisi. Fu accusato di corruzione in una inchiesta che partiva da appalti irregolari di Finmeccanica-Selex e arrivava ai finanziamenti illeciti dei partiti, con particolare riferimento all'Udc. Il risultato furono le dimissioni della maggioranza del consiglio di amministrazione e la pro-

mozione da direttore generale ad amministratore unico di Massimo Garbini, l'attuale uomo chiave del gruppo. Così uscirono di scena anche i due consiglieri nominati pochi mesi prima dall'allora ministro dell'Economia Giulio Tremonti (che lasciò proprio nel novembre 2011 per la caduta del governo Berlusconi) e critici della gestione Puglisi nonché dell'intero Enav: Massimo Varazzani, un avvocato molto legato a Tremonti, e Federico D'Andrea, l'attuale responsabile audit di Telecom Italia, in precedenza colonnello della Guardia di Finanza, a capo del pool in servizio presso la Procura della Repubblica di Milano negli anni caldi delle inchieste sulle tangenti. Storie passate.

Oggi la miglior referenza di Garbini sono i controlli che sull'Enav spettano alla Corte dei Conti e che vengono puntigliosamente indicati nella relazione al bilancio annuale del 2012. In essa, per esempio, si ricorda che il magistrato della Corte dei Conti a cui tocca «il controllo della società partecipa alle sedute degli organi sociali» e che nel corso dell'anno «si sono svolte 11 riunioni tra l'amministratore unico, l'organo di controllo e il magistrato delegato al controllo».

Il mercato in calo

Socio unico della società resta per ora il ministero dell'Economia, che opera

d'intesa con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'appuntamento con la privatizzazione l'Enav arriva con bilanci tirati a lucido, frutto sia d'interventi sulla gestione sia di partite straordinarie. E questo nonostante la congiuntura economica negativa, che ha avuto un forte impatto sul trasporto aereo, a partire dalla crisi della principale compagnia in volo sui cieli italiani, l'Alitalia. Certo il crollo del numero dei passeggeri e delle merci trasportate, i fallimenti di compagnie aeree, la diminuzione dei collegamenti hanno lasciato il segno.

In Italia come nel resto d'Europa le società di servizi aerei hanno dovuto fare i conti con andamenti negativi del traffico di rotta. Nel 2012, la diminuzione del giro d'affari in Italia è risultata del 2,8%, un dato migliore soltanto della Spagna (-7,2%) e peggiore di Francia (-1%), Germania (-1,8%), Gran Bretagna (-2,6%). E anche i numeri forniti dall'Assaeroporti confermano il momento difficile sia per quanto riguarda i passeggeri in transito (-4,5%), sia per le merci (-4,8%), entrambi tornati ai livelli del 2005-2006.

Andamenti che hanno penalizzato le componenti principali dei ricavi dell'Enav, di cui i servizi per il traffico di rotta rappresentano le entrate più remunerative, cui si aggiungono i ser-

vizi aeroportuali. Proprio nel tentativo di ridurre l'impatto negativo della crisi, la società nel settembre 2013 ha tagliato del 25% le tariffe di assistenza al volo per le operazioni di aeroporto e un intervento analogo è all'esame per l'anno prossimo.

Un sacrificio compensato dal premio che per l'azienda rappresenta un fiore all'occhiello: il bonus europeo di 8 milioni incassato nel 2012 per avere raggiunto, e superato in meglio, l'obiettivo annuale di un ritardo di 0,41 minuti per ogni volo nei servizi di assistenza.

Il risultato è che l'ultima riga del conto economico la società ha registrato un utile netto superiore a 46 milioni su oltre 830 milioni di ricavi, contro i 12,4 milioni dell'anno precedente. In pratica, grazie anche a 23 milioni di rimborso ottenuti per la maggiore imposta Ires versata negli anni 2007-2011, è il miglior bilancio della storia dell'Enav, esattamente quanto serviva in vista della privatizzazione, frutto anche di un taglio significativo dei costi (pari a 18,3 milioni di euro); pur senza licenziamenti né cassa integrazione per i 4.100 dipendenti. E ora la nuova frontiera sono le attività sui mercati esteri, che rappresentano soltanto il 10% dei ricavi con progetti in 16 Paesi e focus in Malaysia, Mediterraneo e Africa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'IDENTIKIT I numeri di Enav, dati 2012

4.100 Dipendenti
831,2 Milioni di ricavi
46,2 Milioni di utili netti

SI VOLA MENO Gli aeroporti italiani, dati 2012

-2,8% Traffico di rotta
-4,5% Movimenti passeggeri in transito
-4,8% Traffico merci

Massimo Garbini, amministratore unico di Enav

S. Avallroni

Fonte: elaborazione CorriereEconomia

«Azionista» Fabrizio Saccomanni, ministro del Tesoro, socio di Enav