

PER FINANZIARE I PROGETTI DI RICERCA E SVILUPPO IN VISTA DEL CIELO UNICO EUROPEO

Enav cerca partner a Bruxelles

Mix pubblico e privato funzionale alla privatizzazione, secondo l'amministratore unico Garbini, scelto per rappresentare il programma Sesar, che coinvolge anche Airbus, Finmeccanica e Thales

DI ANGELA ZOPPO

Per vederla finalmente avviata alla tanto attesa privatizzazione bisognerà aspettare ancora, visto che al momento non c'è certezza nemmeno sul regolare svolgimento dell'assemblea degli azionisti, slittata di rinvio in rinvio al 22 luglio per la designazione dei vertici e l'approvazione del bilancio 2013, chiuso con un utile netto di 50,5 milioni (+9,4%), e un ebitda di 245,2 milioni (+4,6%). Il Tesoro ha già scelto da un paio di settimane l'advisor finanziario che dovrà gestire la cessione di una quota fino al 49% della società, affidando l'incarico a Rothschild, ma altri passi avanti non ce ne sono stati. In stand-by è rimasta anche l'emissione obbligazionaria con la quale Enav voleva intanto prendere le misure al mercato in vista dell'ipo. Ma questo allungamento dei tempi non sembra rallentare la società dei controllori di volo, che intanto si porta avanti col lavoro e sta riscrivendo il business plan a misura di investitori internazionali. Ieri, per esempio, l'amministratore unico, Massimo Garbini, era a Bruxelles perché è stato scelto per rappresentare Sesar (Single european Sky Atm research) il programma che consentirà di avere un'unica piattaforma tecnologica funzionale al Cielo unico europeo, tuttora frammentato come lamentano le compagnie aeree. Quello affidato al manager è ben più di un incarico di rappresentanza: attorno al Sesar ruotano gli interessi di aziende del calibro di Airbus, Thales, Finmeccanica e naturalmente della stessa Enav. Il programma, infatti, rientra tra quelli dell'Horizon 2020, sostenuto dall'Unione

europea e finanziato con 80 miliardi di euro. Una prima tornata di finanziamenti, per circa 1,13 miliardi è già pronta per sostenere progetti di innovazione condotti da partenariati di ricerca tra la Ue, il settore privato e gli Stati membri. Gli inviti a presentare i progetti sono partiti ieri e contestualmente dovranno essere indicati anche i partner privati chiamati a finanziarli con importi pari a quelli messi a disposizione dai fondi pubblici. «Per me è un onore e una grande responsabilità essere qui a rappresentare tutta l'industria europea del trasporto aereo», ha detto Garbini. «Questa è l'ennesima dimostrazione del ruolo di primo piano che l'Italia con Enav si è guadagnata nel settore». Ma al di là delle frasi di rito non poteva mancare un accenno in chiave ipo. «La formula del partenariato pubblico-privato è, secondo noi, una strada da intraprendere con decisione anche in armonia con quanto sta accadendo per la privatizzazione di Enav», ha aggiunto il manager. La società dei controllori di volo si metterà ben presto alla prova con le ricadute pratiche di Sesar. Da settembre, infatti, nell'area dello scalo romano di Ciampino, saranno pronti i locali dove Enav testerà tutte le tecnologie che verranno messe a punto dai progetti Sesar. Dalla ricerca e sviluppo potranno passare all'adozione (e quindi alla commercializzazione) solo una volta che la società vi avrà apposto il suo bollino. Intanto prosegue anche l'attività più ordinaria di provider di servizi, quella istituzionale. Enav è appena subentrata all'Aeronautica Militare nella gestione della navigazione aerea nell'aeroporto di Ciampino e in quello di Verona Villafranca. (riproduzione riservata)



Massimo Garbini

