

Enav, decollo in Borsa pronto per la primavera è la prima volta al mondo

È STATO DEFINITO IL POOL DI SEI BANCHE CHE GUIDERÀ L'OPERAZIONE DA CUI LO STATO SI ASPETTA UN INCASSO DI 700-800 MILIONI DI EURO. PERALTRO SI TRATTA DI UNA NOVITÀ ASSOLUTA VISTO CHE MAI FINORA GLI "UOMINI RADAR" ERANO FINITI AL LISTINO

Luca Iezzi

Stavolta l'ok al decollo lo hanno ricevuto anziché darlo. La torre di controllo è a via XX settembre e sulla pista c'è l'Enav, seconda privatizzazione dell'era-Renzi nella primavera 2016 (dopo Poste e quasi sicuramente prima di Ferrovie).

La settimana scorsa è stato definito il pool di sei banche che guiderà un'operazione da cui lo Stato si aspetta un incasso di 700-800 milioni di euro. Peraltro si tratta di una prima mondiale visto che mai finora gli "uomini radar" sono finiti in Borsa.

Le società omologhe che forniscono servizi di controllo dello spazio aereo e movimenti negli aeroporti sono enti pubblici, solo in Inghilterra e Canada hanno parzialmente privatizzato il capitale. Secondo lo schema del decreto di privatizzazione sul mercato finirà fino al 49% per una valutazione implicita della società di 1,8 miliardi (considerando i circa 200 milioni di debito).

La comunicazione ufficiale è prevista in questi giorni. Ma per gli istituti coinvolti siamo già oltre le indiscrezioni: Mediobanca, Credit Suisse e Barclays, Jp Morgan, Banca Imi e Unicredit sanno di essere stati arruolati. Era il passaggio atteso dopo la scelta del presidente **Ferdinando Beccalli Falco** e l'amministratore delegato **Roberta Neri** fatta dal ministero del Tesoro del giugno scorso. Il mandato di traghettare la società verso Piazza Affari ricevuto allora tro-

va ora tempi e conferme certi. L'ad è già al lavoro per predisporre un nuovo piano industriale da presentare entro l'anno. Poi tutti insieme, manager e banche saranno chiamati a convincere gli investitori della solidità dell'azienda.

Sottolineano gli analisti che come operazione Enav è molto simile alle quotazioni di Terna o di Snam, cioè società di rete che godono di un monopolio naturale e in cui la tariffazione imposta rende facilmente quantificabile andamento, profitti, redditività e, in ultima analisi, valore futuro delle azioni. Un titolo difensivo che può piacere a fondi infrastrutturali e anche ai piccoli risparmiatori, tanto che anche i sindacati hanno chiesto nei mesi scorsi che alla fine nelle procedure dell'Ipo ci sia spazio anche per assegnazioni mirate ai dipendenti.

L'accento sulla solidità sarà obbligato soprattutto perché il traffico aereo italiano non sta passando un momento entusiasmante, lo spiega la stessa Enav nell'ultimo bilancio: «E' indubbio che gli eventi esogeni che hanno caratterizzato il 2014 hanno sensibilmente influito sul risultato. La crisi socio-politica dell'area nord-africana che, con la conseguente chiusura dello spazio aereo libico, ha determinato un sensibile ridimensionamento dei volumi di traffico fatturato rispetto ai volumi attesi». Cieli insicuri spingono le compagnie a passare altrove e la ripresa del traffico commerciale e passeggeri non sembra ancora così pronunciata (+2,4% nell'ultimo anno). Il fatturato 2014 è stato di 847 milioni e l'utile di 40 milioni. Risultati che, per quanto siano entrambi minori dell'esercizio precedente, la società non esita a definire «tra i migliori mai registrati dal Gruppo».

Margini di miglioramento ci sarebbero: con 1,8 milioni di voli

controllati l'anno lo spazio aereo italiano è del 30% meno "affollato" di quello tedesco e vale meno della metà di quello francese. Gap che aumenta visto che i maggiori provider europei hanno conseguito i risultati positivi pari o superiori all'Italia (nel 2014 Francia +3,3%, Gran Bretagna +2,3% Germania +2,5% e Spagna +3,8%. Il migliore è stato quello della Turchia +20,4%).

Si spingerà allora molto sulla leva dell'efficienza interna: un quarto dei 40 milioni di utile sono arrivati da lì: «La riduzione dei livelli della spesa conseguita nel 2014 rispetto alle cornici quantificate nel Piano ha generato nel risultato della gestione un effetto benefico di circa 10 milioni di euro», sottolinea la società.

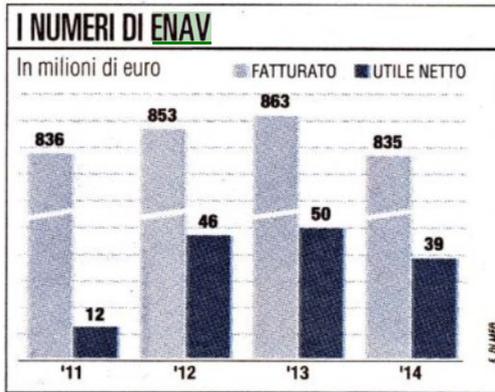
Un passo necessario anche per effetto dei cambiamenti della normativa europea (vera variabile indipendente nella determinazione delle tariffe) che da quest'anno vieta di recuperare eventuali differenze tra costi pianificati e consuntivati rimanendo a carico dei provider di assistenza al volo.

Non mancano le prospettive positive, come il completamento del network nazionale: Enav nel corso del 2014 è subentrato all'aeronautica militare nel controllo di Roma Ciampino e di Verona Villafranca, a giugno è toccato a Treviso poi sarà la volta di Brindisi entro l'anno e Rimini entro il 2016.

L'altro ramo di sviluppo è l'espansione internazionale, vendere know how e formazione specie sui promettenti mercati emergenti. Sono arrivate commesse da Malesia, Dubai e di resto dell'Asia per un valore intorno ai 20 di milioni. La società peraltro già si avvale di una struttura fissa a Kuala Lumpur sotto il nome di Enav Asia Pacific.

Ce n'è abbastanza per allacciare le cinture e aspettare il responso dei mercati.





Qui sopra,
Roberta Neri,
amm. delegato
di **Enav**

