

Rassegna del 20/01/2014

ENAV

18/01/14	Corriere della Sera	37 Arriva il piano aeroporti Lupi: «Ne bastano 11»	R.Ba.	2
18/01/14	Messaggero	17 L'Enav fa gola ai fondi equity di Medio Oriente e Nord Europa	...	3
18/01/14	Stampa	23 Privatizzazioni. Enav, interesse dal Nord Europa	...	4
18/01/14	Giorno - Carlini - Nazione	29 Profitti & perdite - ENAV «Privatizzazione coi fondi»	...	5
18/01/14	Gazzettino	15 Fondi sovrani arabi in corsa per l'Enav	...	6

ENAV

Trasporti Avanti la privatizzazione di **Enav**

Arriva il piano aeroporti Lupi: «Ne bastano 11»

ROMA — Il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha presentato ieri in Consiglio dei ministri l'atteso Piano nazionale degli aeroporti, destinato a semplificare l'attuare sistema che conta 40 scali: sono undici gli aeroporti strategici (tra cui Fiumicino, Malpensa e Venezia) e 26 gli scali di interesse nazionale. In tutto 37, un progetto dunque più generoso rispetto al taglio fino a 31 aeroporti previsto dall'ex ministro Corrado Passera. Per individuare gli scali strategici, il territorio nazionale è stato ripartito in 10 bacini di traffico (con distanza massima di due ore d'auto) e per ciascuno è stato identificato un aeroporto strategico, con l'eccezione del Centronord, dove ce ne sono due. I bacini sono Nordovest, Nordest, Centronord, Centro Italia, Campania, Mediterraneo-Adriatico, Calabria, Sicilia orientale, Sicilia occidentale e Sardegna. I relativi scali strategici sono: Milano Malpensa, Venezia, Bologna e Pisa-Firenze, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia, Catania, Palermo e Cagliari. Gli aeroporti di interesse nazionale si definiscono tali se esercitano un ruolo ben definito e se sono in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario. Il piano di Lupi arriva proprio mentre il governo ha

inserito **l'Enav** (l'Ente che gestisce il traffico aereo di 40 scali nazionali) tra le società da privatizzare. E ieri l'amministratore della società **Massimo Garbini** ha precisato di preferire uno o più fondi di *equity* piuttosto che un partner industriale perché «tenderebbe ad orientare a suo favore le scelte aziendali».

Garbini, 57 anni, da quattro alla guida dell'ente che ha 4.100 dipendenti e un fatturato di oltre 800 milioni di euro, spiega anche di aver già riscontrato interesse da parte di investitori del Nord Europa e del Medio Oriente. Il capoazienda ha anche annunciato che nel 2014 continuerà la politica tariffaria a favore di un sistema fortemente penalizzato dalla crisi, del resto già iniziata l'anno scorso, con l'applicazione di sconti del 25%. Il contesto europeo che condurrà prima o poi verso un «cielo unico», continua il manager, «porterà alla privatizzazione anche altri Paesi». Finora infatti solo la Gran Bretagna si è già mossa nella stessa direzione, ma «a effetto domino arriveranno anche gli altri: nei prossimi 20-25 anni saranno 2-3 al massimo in Europa». Queste le previsioni di Garbini mentre la settimana prossima dovrebbe riunirsi nuovamente il Comitato privatizzazioni.

R. Ba.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Privatizzazioni

L'Enav fa gola ai fondi equity di Medio Oriente e Nord Europa

►La privatizzazione dell'Enav suscita l'appetito dei grandi investitori del Medio Oriente, ormai da tempo interessati agli asset italiani, ma anche del Nord Europa. La messa sul mercato del 40% dell'ente potrebbe infatti anticipare un percorso comune in Europa, dove, dopo l'esempio della Gran Bretagna, l'Italia potrebbe fare da apripista verso la privatizzazione e il consolidamento dei service provider dell'aviazione. L'interesse, spiega l'amministratore unico Massimo Garbini, si è scatenato «appena uscita la notizia sulle agenzie di stampa. Non credo che faremo fatica a trovare degli investitori». Come oggetto della privatizzazione, Garbini non si sbilancia ma ammette la sua preferenza: la soluzione migliore sarebbe l'ingresso di uno o più fondi di equity, a dispetto di un partner industriale che «tenderebbe ad orientare a suo favore le scelte aziendali». L'Enav rivendica quindi la politica tariffaria attuata nel 2013 e in corso di approvazione anche per il 2014. Il invitato di pietra è Etihad che, secondo il Wall Street Journal, avrebbe posto tra le condizioni per un ingresso in Alitalia anche la riduzione delle tariffe aeroportuali. Nell'ultimo quadrimestre dello scorso anno, sottolinea Garbini, la società ha tentato di venire incontro alle esigenze di un settore prostrato dalla crisi con un taglio del 25%. Ora l'obiettivo è quello di diversificare gli sconti in base ai movimenti degli scali in base al principio «maggiore traffico-maggiore sconto».



Privatizzazioni**Enav, interesse
dal Nord Europa**

■ La privatizzazione dell'Enav suscita l'appetito dei grandi investitori del Golfo ma anche del Nord Europa. La messa sul mercato del 40% dell'ente potrebbe infatti anticipare un percorso comune in Europa, dove, dopo l'esempio della Gran Bretagna, l'Italia potrebbe fare da apripista verso la privatizzazione e il consolidamento dei service provider dell'aviazione.



PROFITTI & PERDITE

ENAV «Privatizzazione coi fondi».

Il meglio per la privatizzazione di Enay, sarebbe l'ingresso di fondi di equity. Lo dice l'amministratore Massimo Garbini che ha riscontrato l'interesse di investitori di Nord Europa e Medio Oriente.



Fondi sovrani arabi in corsa per l'Enav

ROMA - Non solo Medio Oriente. La privatizzazione dell'Enav, con la messa in vendita del 40% del capitale, suscita l'appetito dei grandi investitori del Golfo, ormai da tempo interessati agli asset italiani, ma anche del Nord Europa. «Non credo che faremo fatica a trovare degli investitori» - spiega l'amministratore unico Massimo Garbini. La soluzione migliore - dice - sarebbe l'ingresso di uno o più fondi di equity, a dispetto di un partner industriale che «tenderebbe ad orientare a suo favore le scelte aziendali». L'Enav rivendica quindi la politica tariffaria attuata nel 2013 e in corso di approvazione anche per il 2014. Il convidato di pietra è Etihad che, secondo il Wall Street Journal, avrebbe posto tra le condizioni per un ingresso in Alitalia anche la riduzione delle tariffe aeroportuali.

IN VENDITA La sede dell'Enav a Roma, la società che controlla il traffico aereo

