

FIRSTonline

11 giu 2016

Presidente:
Ernesto Auci
Direttore responsabile:
Franco Locatelli



FTSE MIB -3,62% IT ALL- CALENDARIO FISCALE

ACCEDE/REGISTRATI

cerca nel sito

Twitter Facebook LinkedIn Google+

FINANZA E MERCATI TASSE/LAVORO RISPARMIO E PENSIONI ITALIA MONDO LIFESTYLE TECH PREMIUM SPORT BLOG EBOOK

Home / Italia / Interviste

Neri (Enav): "Brexit non frena la privatizzazione: in Borsa a luglio"

11 giugno 2016 - 06:37 di [Barbara Corrao](#)

INTERVISTE DEL WEEKEND - [Roberta Neri](#). Ad della società per il controllo sui voli in Italia, conferma il percorso per la privatizzazione del 49% del capitale. "Opportuno non sovrapporsi al referendum inglese". "Ci aspettiamo un mix di investitori istituzionali, long term e infrastrutturali ma anche hedge fund e una diversificazione geografica tra Italia, Usa e Europa". Il tetto del 5% sui diritti di voto, le regole anti-rischio

[Enav](#) [Privatizzazioni](#) [Brexit](#) [Roberta Neri](#)



[Enav](#) fa rotta sulla Borsa. La "gallina dalle uova d'oro", l'"autostrada dei cieli" o il "gioiellino di Stato" - per citare solo alcune delle definizioni che si possono leggere sull'azienda che controlla il traffico [aereo](#) in arrivo, partenza o di passaggio sull'Italia - ha rivisto la tempistica ma il rinvio di due settimane annunciato mercoledì in Parlamento e dovuto alla concomitanza con il

referendum sull'uscita (o no) della Gran Bretagna dalla Ue, non ferma la macchina della privatizzazione. Scartata l'ipotesi del 13 giugno, si guarda ora al 4 luglio per l'avvio dell'Ipo; due settimane di collocamento e di road show, poi dal 19 luglio lo sbarco in Piazza Affari: sembra questo lo scenario più probabile ancorché non ufficiale. Scaramanzia o meno, si va avanti con il programma e la minaccia Brexit per il momento non è tra le ipotesi sul tappeto. Lo spiega [Roberta Neri, amministratore delegato di Enav](#), in questa intervista a FIRSTonline che è anche l'occasione per parlare di un'azienda valutata da stime di mercato tra 1,8 e 2 miliardi e di un business poco sotto i riflettori ma non per questo meno remunerativo per l'investitore.

Da metà giugno ai primi di luglio: perché questo slittamento dell'Ipo? Per non incappare nella volatilità dei mercati legata al referendum inglese o perché vi è il timore che vinca il partito favorevole alla Brexit?

"Innanzitutto vorrei chiarire che non vi è alcuno sfasamento. Sin dall'inizio la tempistica della privatizzazione indicava come obiettivo la prima metà del 2016. Strada facendo si è valutato più nel dettaglio il percorso da seguire. Qualunque sia l'esito finale del referendum britannico, sicuramente sulla data del 23 giugno si concentrerà l'attenzione dei mercati e il nostro road show non avrebbe avuto la necessaria attenzione degli investitori. Se non ci sarà l'uscita dalla Ue, tutto si risolverà in pochi giorni. Se al contrario prevarrà il sì, lo scenario è tutto da scrivere. Noi non stiamo valutando ipotesi di rinvio al momento. A referendum avvenuto, avremo dieci giorni di tempo per fare le nostre valutazioni. Orientativamente abbiamo parlato della prima settimana di luglio per l'Ipo e di metà luglio per la quotazione. Siamo ottimisti e lavoriamo in questa direzione".

Dopo la trasformazione in Spa nel 2001, per [Enav](#) arriva un momento "storico": sarete tra i pochi al mondo ad aver aperto il capitale ai privati e i soli a quotarsi in Borsa. Non è un rischio per un'attività come quella del controllo del traffico [aereo](#) che negli altri Paesi è affidata a società pubbliche o è addirittura direttamente gestita dallo Stato?

"Il controllo azionario e la gestione di [ENAV](#) resteranno pubblici, visto che il 51% della società sarà ancora in mano al Ministero dell'Economia. Riguardo agli altri Paesi, finora solo due società al mondo sono state privatizzate: la Nats nel Regno Unito e la Nav in Canada. In particolare, nel caso inglese si è venduto il 51% del capitale con cessione diretta, prevalentemente a compagnie aeree. Successivamente si è ridotto il peso delle compagnie con l'ingresso di fondi pensione, mitigando così il potenziale conflitto d'interesse. Il resto del contesto europeo prevede società interamente pubbliche o con gestione diretta del ministero dei Trasporti, come in Francia. Senza dubbio, da società quotata saremo un unicum a livello internazionale ma in un contesto in cui abbiamo tutte le caratteristiche per risultare interessanti per il mercato".

Quali sono i punti di forza con i quali [Enav](#) si presenta agli investitori?

"Siamo una società regolata, la regolazione è di livello europeo e vi partecipano 41 Paesi. Per



Credem: Bizzocchi lascia, al suo posto Gregori

[Enav](#): il governo approva la quotazione

Walgreens Boots Alliance: promossa Ornella Barra

Bankitalia: sofferenze tornano a crescere

TOP NEWS

A Louisville il lungo addio a Muhammad Ali



NEWS

Giovani Confindustria, Gay: "La guerra della crisi è finita"



POLITICA



Renzi, botta e risposta sugli 80 euro

Elezioni Comunali: l'astensionismo cresce ma più al Nord che al Sud

Partiti politici : più trasparenza

Elezioni comunali: i risultati finali città per città

tutti valgono le stesse regole in funzione del principio del single european sky, la gestione dello spazio aereo come fosse unico. Anche l'evoluzione degli altri operatori è stata simile alla nostra. La gestione in esclusiva del traffico aereo da parte di un soggetto pubblico ha origini storiche e nasce dalla natura militare dell'attività che via via si è allargata al traffico civile. Quasi ovunque è avvenuto il passaggio alla forma della società per azioni. Oggi Enav fa un passo ulteriore rispetto alla trasformazione in Spa con la scelta dell'azionista Tesoro di valorizzare gli asset pubblici. Sarà ceduto il 49% del capitale e ciò ha portato a preferire un'operazione di mercato".

Il collocamento sarà rivolto prevalentemente agli investitori istituzionali? Quali strumenti di garanzia sono previsti per assicurare un'azionariato sufficientemente frammentato ed evitare il conflitto di interessi?

"Siamo la prima privatizzazione di questo periodo dopo Poste che, come brand, è certamente meglio percepita dal piccolo risparmiatore. Il nostro business, per i motivi che abbiamo detto, interessa prevalentemente gli investitori istituzionali ed è a loro, soprattutto, che ci rivolgeremo senza escludere una quota per il retail e per i dipendenti. Questa è l'indicazione che emerge dall'attività di premarketing. Ci aspettiamo una molteplicità di investitori istituzionali date le caratteristiche di business regolato con alta visibilità e stabilità dei flussi; ma anche un mix di azionisti articolato per area geografica. Quindi non solo fondi long term e infrastrutturali ma anche hedge. Puntiamo anche sulla componente estera, dall'Europa e dagli Usa. L'operazione infine prevede un tetto del 5% sui diritti di voto proprio per garantire una pluralità di azionisti".

Enav viene valutata tra 1,8 e 2 miliardi di euro. Siamo su valori lontani dai "colossi", come Eni, Enel, Poste che l'hanno preceduta sulla via della privatizzazione o come Ferrovie-Anas che la seguirà. Un gioiello, ma piccolo. Ciò vi può favorire o svantaggiare rispetto all'interesse del mercato??

"Non posso confermare queste cifre, perchè la valutazione della società non è ancora completata e la stabilirà il Tesoro. E' invece indubbio che siamo piccoli paragonati ai gruppi citati ma abbiamo tutte le evidenze di una società sana che ha margini di ulteriore ottimizzazione. Grandi operazioni sono state realizzate prima della nostra ma il mercato è variegato e non è inflazionato. Vedo un contesto positivo".

Se dovesse convincere un investitore ad acquistare Enav che cosa gli direbbe?

"La società opera in un settore strategico in un contesto di esclusiva in Italia, il business è regolato con tariffe e introiti stabili e con meccanismi di mitigazione di alcuni rischi, come il rischio traffico. Oggi le aspettative del traffico aereo sono sicuramente in crescita in Europa e non solo e questo è un elemento positivo di attrattività per Enav. Qualora il contesto di mercato subisse un rallentamento o un'accelerazione, è prevista l'invarianza tariffaria per scostamenti da -2 a +2 per cento. Al di sopra, ed entro il 10%, il rischio viene ripartito tra Enav e le compagnie (il 70 per cento a carico di queste ultime). Oltre il 10% sono le compagnie a farsi carico dello scostamento per intero. Ciò dà stabilità alle prospettive di introiti per la società. La nostra attività infatti si divide tra l'attività di rotta, a supporto dell'attraversamento del traffico sul nostro spazio aereo di circa 752.000 chilometri quadrati, e l'attività di terminale, nella fase di avvicinamento, atterraggio o decollo degli aerei nei 43 aeroporti nazionali. La prima fa capo a 4 centri di controllo a Ciampino, Linate, Brindisi e Padova e rappresenta quasi il 75% del nostro fatturato."

I conti del secondo trimestre di Enav non saranno disponibili al momento del collocamento: perchè?

"Le tempistiche non lo consentono. Presentiamo i dati del 2015, anno che si è chiuso con un utile consolidato a 66,1 milioni, in crescita del 65% rispetto all'anno precedente, il risultato migliore della storia di Enav. Il margine operativo lordo è migliorato dell'8,6%. Il tutto è stato possibile grazie ad una riduzione dei costi del 10%. La trimestrale 2016 ha registrato un miglioramento del margine pari al 34% su base annua e una crescita del fatturato nonostante la stagionalità che penalizza il primo trimestre rispetto al periodo estivo in cui si concentra la nostra attività".

Guardando alla situazione complessiva del Paese e alla cornice in cui avviene la privatizzazione, l'unica in programma nel 2016, vede o no passi avanti?

"Credo le caratteristiche dell'Enav siano apprezzabili anche e soprattutto in un contesto non facile come quello dell'attuale mercato e del Paese. Lo stesso contesto europeo presenta elementi di criticità. Gli acquisti di corporate bond della Bce, d'altra parte, sono rivolti alle grandi aziende ma il tessuto delle piccole e medie imprese, prevalente in Italia, non può beneficiarne. E ciò può essere una causa di ritardo per l'Italia".

Si contano sulla punta delle dita le donne che rivestono il ruolo di amministratore delegato nelle società quotate. Mondardini per il gruppo L'Espresso e, fino a qualche mese fa, Treu per Il Sole 24Ore sono tra i pochi nomi da citare. E' stato difficile raggiungere la sua posizione? Pensa di avere dovuto impegnarsi più di un uomo per affermarsi?

"Non so quanto faticosi un uomo. Quanto a me posso dire che ho creduto nella mia vita professionale e le ho dato valore. I sacrifici fanno parte della vita di ciascuno di noi, il resto dipende dalla capacità di organizzarsi. Il mio caso potrebbe testimoniare che non c'è un problema di genere e tuttavia i numeri parlano, anche se penso che le quote rosa non bastino a risolverlo. In [Enav](#), che come le dicevo ha un'origine militare, ho scoperto una presenza e un'incidenza importante di donne. Io stessa ho nominato la prima donna alla guida di una Torre di controllo, quella di Brindisi".

Notizie Correlate

[Enav](#): boom dell'ebitda (+34%), su i ricavi

Ft: cioccolato più caro per colpa di Brexit

Borsa: effetto Raggi sulle utilities ma exploit Banco Popolare

Yellen, il rialzo dei tassi può attendere

Brexit: i Paesi più a rischio secondo S&P

Sondaggio: fronte Brexit in vantaggio

Edison Innovation Week: le sfide digitali per cittadini e imprese

Poste: il Tesoro mette sul mercato il suo 29,7%

Bpm e Banco Popolare volano e la Borsa festeggia

La paura di Brexit mette in ginocchio la Borsa



ADVERTISE
CONTATTI
CONDIZIONI D'USO
PRIVACY
CHI SIAMO

Copyright©2011 FIRSTonline che è un marchio registrato A.L. Iniziative Editoriali S.r.l. - Via Ovidio, 20 - 00193 Roma - P.IVA e Cod.Fisc. 07354200961
Tutti i diritti riservati Registro Stampa del Tribunale Civile di Roma - Registrazione n. 202/2011 del 17/06/2011

Progetto e realizzazione grafica a cura di [teleborsa](#)