


IMPRESE

Enav Il Fondo strategico o la Cdp potrebbero entrare nel capitale

Spicco il volo E MI PRIVATIZZO

L'ente ha conti in positivo, un ruolo chiave in Europa e ora sbarca a Dubai. Ma presto andrà sul mercato seguendo l'esempio di alcuni suoi omologhi stranieri

Mantiene i conti in ordine. È all'avanguardia tecnologica nel mondo. Ed è gradito ai clienti. Nella galassia pubblica italiana, insomma, **l'Enav** sembra una rarità. Facile che possa far gola a potenziali investitori. E così il service provider italiano per il controllo del traffico aereo è finito nel catalogo delle privatizzazioni che **Enrico Letta** e **Fabrizio Saccomanni** stanno preparando per il 2014. Suscitando immediatamente le proteste del Movimento 5 Stelle, che considera la dismissione una «svendita». La quota che il governo ha annunciato di voler mettere sul mercato non è destinata,

40%

la quota che il governo potrebbe cedere ai privati

perlomeno in una prima fase, a superare il 40%. Il 60% della spa, costituita il primo gennaio del 2001, rimarrà nel portafoglio del ministero dell'Economia. L'operazione di dismissione in sé non sembra facile, benché **l'Enav** sia molto appetibile. Esperienze di privatizzazione dei servizi di controllo del traffico aereo sono rare. La più nota è quella della britannica Nats. Nei giorni scorsi il suo sistema è andato in tilt e mezzo Regno Unito è rimasto appiedato tra le proteste di compagnie e passeggeri. Non è la prima volta che capita. Nats è stata criticata anche per un presunto vizio d'origine. La società è controllata da British Airways e Baa, che controlla diversi scali britannici (tra cui Londra Heathrow) e in Italia ha anche gestito la

Gesac (Napoli Capodichino), la prima società aeroportuale a essere privatizzata nel nostro Paese. Le tariffe di Nats sono state contestate con l'accusa, in sostanza, che innalzandole il vettore principale, British Airways, non subiva danni diretti ma allontanava potenziali concorrenti. A patirne, quindi, sarebbe stato il mercato. L'esatto contrario di quello che, sulla carta, dovrebbe avvenire con una privatizzazione.

Compiutamente diverso il caso del service provider canadese. Nav Canada è stato privatizzato nel '96 ma non è mai andato sul mercato. È gestito da un consiglio di amministrazione composto da dieci membri (che rappresentano il governo, le compagnie, i dipendenti e l'industria) che nominano quattro direttori e tutti insieme scelgono un presidente. Su questo board di 15 amministratori vigila un comitato di controllo composto da 20 esperti del settore. Nav Canada si finanzia sul mercato per gli investimenti (oggi ha 2 miliardi di dollari canadesi di debito tutto contratto in bond) e mantiene i suoi conti in utile con le tariffe, nel Paese gli aerei



pagano a seconda della stazza, e la vendita di altri servizi. Anche **l'Enav**, peraltro, non riceve più fondi pubblici. A differenza di quanto è stato scritto anche in Italia, la Spagna non sta privatizzando l'equivalente iberico **dell'Enav**, ma scorporando (e mettendo sul mercato) la divisione dell'Aena che possiede i 46 principali aeroporti spagnoli ed è il più grande operatore del mondo in termini di passeggeri. Nella pubblica Aena rimarranno l'equivalente dell'Enac e **dell'Enav** italiani. Della privatizzazione del controllo aereo gestito dalla Faa si sta cominciando a parlare negli Usa. Ma è un dibattito tutto ideologico.

E in Italia? Di sicuro la strada della privatizzazione, sia pure parziale, non è stata tracciata. Secondo indiscrezioni, il 40% **dell'Enav** potrebbe essere acquisito in una prima fase dal Fondo strategico



Cielo al sicuro Il logo della società, e l'aeroporto di Malpensa. Sotto: Massimo Garbini, amministratore unico



milioni derivati dalla ottimizzazione dei costi. I service provider europei per il controllo del traffico aereo hanno firmato un'intesa con la Commissione Ue che impone un risparmio annuo pari al 3% dei costi. Enav è tra i pochi, forse l'unico, che sta rispettando questa tabella di marcia. Nonostante la crisi del traffico in Italia dove, secondo stime raccolte da *Il Mondo*, il calo dei voli domestici quest'anno raggiungerà il 10% con una diminuzione dei voli internazionali pari al 4%. E nonostante il taglio del 25% delle tariffe

46 milioni

l'attivo che l'ente ha registrato nel 2012

deciso da Garbini per cercare di incentivare i voli. Sono andati bene, invece, i sorvoli del suolo nazionale, grazie al servizio offerto dall'Enav e alla riapertura dei cieli libici, dopo che proprio gli esperti dell'Enav hanno ricostruito il controllo del traffico aereo nel Paese. Enav è uno dei maggiori protagonisti per i servizi di navigazione aerea in Europa e nel mondo. Partecipa con ruolo trainante ai più importanti accordi di partenariato, come la definizione delle nuove strategie del cielo unico europeo, destinato a far risparmiare tempo e carburante viaggiando in sicurezza. In tre anni di sviluppo delle sue strategie commerciali all'estero si è affermato soprattutto nella progettazione di spazi aerei (in sostanza, il disegno delle rotte) e nell'addestramento. Dopo aver esportato le sue capacità a Shanghai e Kuala Lumpur (primeggiando sulla britannica Nats), dove ora ha sede la controllata Enav Asia Pacific, è di pochi giorni fa l'aggiudicazione della gara per lo sviluppo del Dubai World Central Airport, il più ambizioso progetto aeroportuale del mondo, che ha scelto appunto il service provider italiano per gestire il traffico aereo. All'Academy di Forlì si formano, invece, non solo i controllori italiani ma anche un numero crescente di stranieri: la scuola dell'Enav è in grado di tagliare corsi su misura per le loro esigenze.

Pietro Romano

della Cassa depositi e prestiti; poi, eventualmente, venduto tutto o in parte a investitori istituzionali. Ma sul tappeto, tra le altre ipotesi, c'è l'acquisizione di questo pacchetto direttamente da Cdp, che potrebbe poi girarlo a Cdp Reti (che già detiene il 30% di Snam e sta per ricevere il 29,85% di Terna), la cassaforte di cui la Cassa sarebbe intenzionata a mettere sul mercato una quota di minoranza. Non manca l'interesse di società che gestiscono aeroporti. Ma la via britannica non sembra un modello di successo.

Nel frattempo nel palazzo sulla Salaria che ospita l'Enac e nelle decine di torri e di centri di controllo disseminati per l'Italia i circa 4.200 dipendenti continuano a lavorare, lontani anni luce ormai dalla bufera giudiziaria che un paio di anni fa ha decapitato il precedente vertice e ha permesso di prendere il comando a

Massimo Garbini, che in Enav è arrivato come controllore di volo per diventarne amministratore unico. I conti, secondo quanto risulta a *Il Mondo*, anche nell'ennesimo anno di crisi del traffico aereo interno, dovrebbero essere positivi. L'Enav nel 2010 ha chiuso il bilancio con un attivo di 15,5 milioni, calato l'anno dopo a 12,4. Nel 2012 il surplus è stato di

-25%

il taglio delle tariffe deciso per incentivare i voli

46 milioni, per metà derivato da un rimborso fiscale. Il 2013 dovrebbe finire con un utile in linea (nella parte ordinaria) con l'anno scorso, nonostante un calo previsto intorno al 2,5% del traffico aereo. A far tornare i conti sono stati gli oltre 20