



**Ambizioni** La società di fronte a una doppia scadenza: il rinnovo dei vertici e il (possibile) sbarco sul listino

## Enav Atterraggio complicato in Piazza Affari

A dieci anni dalla trasformazione in «spa», l'Ente sconta la crisi e lo scarso traffico aereo

**L**e premesse non erano, e non sono, delle migliori. E risulta evidente considerando un paio di numeri. L'anno scorso gli aeroplani transitati negli scali italiani sono diminuiti di quasi il 6 per cento, confermando una tendenza negativa che dura ormai da tre anni. Il dato è leggermente migliore considerando l'insieme del traffico aereo, quello che comprende il cosiddetto traffico di sorvolo, cioè gli aerei che transitano sui cieli italiani senza atterrare. Ma anche in questo caso la perdita sul 2012 è del 2,7 per cento e si somma a risultati in continuo calo.

Tutte notizie che per **Enav**, la società a cui sono affidati i servizi di gestione controllo del traffico aereo, sono pessime. Meno si vola, infatti, e meno **Enav** guadagna. Nonostante ciò la società è arrivata alla doppia scadenza del collocamento in Borsa di una quota fino al 49 per cento del capitale e del rinnovo dei vertici aziendali con numeri apprezzabili.

### Il conto economico

L'ultima riga del conto economico 2012, quella che ha un peso non trascurabile nel definire il valore del gruppo, segna 23 milioni circa di risultato netto della gestione caratteristica, ottenuto sottraendone altrettanti d'incassi per partite straordinarie, cioè i rimborsi ottenuti per la maggior imposta Ires versata negli anni 2007-2011. Un livello di profitti sostanzialmente analogo a quello ottenuto nel 2008, prima della grande crisi economica e del crollo del traffico aereo. Il conto economico dell'anno scorso,

invece, dev'essere ancora messo nero su bianco ma il risultato finale dovrebbe risultare analogo. Questo grazie al contenimento dei costi e a un colpo di bacchetta magica. Il taglio delle spese ha permesso di assorbire gli effetti dell'inflazione e risparmiare una manciata di milioni all'anno senza sacrificare posti di lavoro, mentre il mago Zurli di turno è stato il ministro dell'Economia che nel 2012 ha rimborsato circa 300 milioni di debiti verso lo Stato permettendo di riportare l'indebitamento a un livello accettabile, una sessantina di milioni.

La restituzione del debito era indispensabile per la quotazione di **Enav**, che conclude un percorso cominciato una decina di anni fa con il passaggio da Ente nazionale di assistenza al volo a società per azioni. La grande trasformazione ha come punto di partenza un anno orribile, il 2001, con il disastro avvenuto all'aeroporto di Linate, a Milano, dove lo scontro tra due aerei costò 118 morti. Le responsabilità dell'**Enav** risultarono pesanti e l'allora ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, ne azzerò il vertice nominando commissario straordinario Massimo Varazzani, un combattivo avvocato di Parma. Il suo intervento fu a gamba tesa e arrivò a denunciare in Parlamento che gli appalti dell'**Enav** avvenivano con accordi segreti e moltiplicazione dei costi grazie a «clientele, intrighi e corruzione» di amministratori «eterodiretti dai referenti politici».

L'intento di Varazzani era nobile ma durò pochi mesi per-

ché Tremonti non riuscì a difenderlo. L'avvocato tornò sulla scena del delitto qualche anno dopo. Fu, in effetti, una bella rivincita che però durò poco. La nomina fu sempre di Tremonti, che nell'estate del 2011 paracadutò in consiglio di amministrazione lui e un ex colonnello della Guardia di finanza, Federico D'Andrea (in precedenza capo del pool in servizio presso la Procura della Repubblica del Tribunale di Milano negli anni caldi delle indagini sulle tangenti, attualmente responsabile audit di Telecom Italia), con l'incarico di riprovarci.

Anche in questo caso si trattò di un lampo perché le inchieste della magistratura travolsero l'amministratore delegato Guido Pugliesi, accusato di corruzione e finanziamenti illeciti ai partiti in una inchiesta che partiva da appalti irregolari di Finmeccanica-Selex. Così l'intero consiglio saltò nel novembre 2011, proprio mentre il governo Monti subentrava a quello Berlusconi.

La scelta di Monti, che guidava *ad interim* il ministero dell'Economia, fu la promozione del direttore generale, **Massimo Garbini**, all'incarico di amministratore unico. Garbini è un ex maggiore dell'Aeronautica militare che viene da incarichi di responsabile delle torri di controllo e ha saputo saldare le due anime dell'**Enav**: quella tecnica, di cui era stato parte, e quella amministrativa romana.

Garbini è stato protagonista delle scelte principali che hanno permesso all'**Enav** di cambiare pelle. La prima per la verità, nel 2007, è stata molto di-

scussa: l'acquisto del ramo di azienda Vitrociset (assistenza e manutenzione degli impianti), poi ribattezzata **Techno Sky**. I venditori erano gli eredi di Camillo Crociani, presidente di Finmeccanica negli anni 70 e coinvolto nello scandalo Lockheed, e il prezzo intorno a 108 milioni venne giudicato troppo alto. Al contrario il vertice dell'**Enav** ha sempre difeso l'acquisizione, spiegando che ha permesso di abbattere i costi di manutenzione degli impianti risparmiando una ventina di milioni all'anno.

### Sbocchi a Oriente

Gli altri passaggi d'importanza fondamentale risultano l'avvio della vendita dei servizi **Enav** sul mercato e l'entrata nel consorzio Essp per la gestione del segnale satellitare europeo Egnos (entrambi nel 2008), la nascita di **Enav Asia Pacific** per la riorganizzazione dell'aeroporto di Kuala Lumpur, in Malesia (2013, punto di partenza della internazionalizzazione del gruppo), e, un paio di mesi fa, l'acquisto del 12,5 per cento di Aircon, l'azienda statunitense del gruppo Iridium che rappresenta la nuova frontiera dei controlli del traffico aereo. L'obiettivo, infatti, è di realizzare entro il 2018 il primo sistema globale di sorveglianza satellitare. Quanto basta per giustificare un valore di **Enav** che dev'essere ancora messo nero su bianco, ma dovrebbe aggirarsi intorno a 1,2-1,5 miliardi di euro.

**FABIO TAMBURINI**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



