

Il piano. Si punta alla cessione del 40%

Privatizzazioni, il governo parte dalla cessione Enav

Laura Serafini

ROMA

Il governo comincia a muovere la macchina delle privatizzazioni, partendo dal boccone più piccolo del pacchetto dismissioni annunciato nei mesi scorsi, l'Enav. Si è tenuta ieri la prima riunione del comitato privatizzazioni guidato dal direttore generale del ministero dell'Economia, Vincenzo La Via, che dopo aver fatto il punto sui progetti messi in campo dal ministero, dalla Cassa depositi e prestiti e dalle Ferrovie dello Stato, ha deciso di porre sul trampolino di lancio la società dei controllori di volo, perché probabilmente è l'operazione più facile da mandare in porto rapidamente. Si parte con la tradizionale ricerca di un advisor finanziario, la cui selezione è attesa per metà gennaio, quando tornerà probabilmente a riunirsi il comitato per deliberare l'assegnazione dell'incarico. L'attesa è quella di

chiudere l'operazione entro l'estate.

La cessione del 40% di Enav probabilmente, più che un piano per portare proventi allo Stato, ha una sua ragion d'essere nella necessità di trovare partner finanziari internazionali per sostenere i progetti di crescita e diversificazione dei ricavi varati dalla società negli ultimi anni. Il core business della società dei controllori di volo è finanziato attraverso un sistema tariffario che lascia pochi margini a grandi profitti e che comunque subisce inevitabilmente la crisi del settore aereo, visto che le tariffe vengono pagate dai vettori. La società ha un fatturato di circa 800 milioni, nel 2012 ha chiuso con un margine operativo di 234 milioni e un utile di 32 milioni. Dopo essere stato travolto dagli scandali per la gestione degli appalti, che hanno portato all'arresto dell'ex presidente Guido Pugliesi, l'Enav è stato commissariato ed è tutt'oggi guidato da Massimo Garbini.

La cessione di una quota del 40% probabilmente porterà un incasso nell'ordine delle centinaia di milioni di euro, poca cosa rispetto agli oltre 2 mila miliardi di debito pubblico. L'impatto più importante dell'operazione, dunque, potrebbe essere legato al sostegno agli investimenti che potrebbero dare i partner privati. Questo fa pensare che la privatizzazione possa prendere la forma di un'asta competitiva (lo Stato infatti non può procedere a trattativa diretta) tra operatori esteri che probabilmente hanno già avanzato informali manifestazioni di interesse. Nel bilancio 2012 di Enav si fa riferimento agli aspetti strategici del piano industriale: tra questi c'è «la partecipazione attiva e il perseguimento di un ruolo di leadership nei programmi internazionali di investimenti in tecnologie (Seasar, 4-Fight, Co-Fight, Egnos). In questo ambito rientra la ricerca di fonti di finanziamento alternative per il supporto allo sviluppo

di queste tecnologie». E ancora: in merito alle attività commerciali sui mercati esteri l'Enav sta sviluppando la consulenza aeronautica, la partecipazione alle gare internazionali (come avvenuto con la gara vinta per l'aeroporto di Kuala Lumpur), contratti di formazione e così via.

Alla riunione di ieri hanno preso parte anche l'ad di Cdp, Giovanni Gorno Tempini, per i progetti di cessione di quote di Cdp Reti, Fincantieri e Sace. E l'ad di Ferrovie, Mauro Moretti. Le Ferrovie stanno lavorando a un progetto di spin-off delle parti commerciali più pregiate di Grandi Stazioni (che mette a reddito gli spazi di 13 stazioni tra le più importanti in Italia). L'operazione potrebbe portare alle casse delle Ferrovie, che ha il 60% della società, (e dunque non a quelle del Tesoro) circa 400 milioni. Liquidità che ridurrebbe i finanziamenti dello Stato a Fs. I tempi di questa operazione sono legati alla capacità del mercato nazionale di assorbirla.



IL SUMMIT

Alla riunione del comitato guidato da La Via hanno partecipato gli ad di Cdp, Giovanni Gorno Tempini, e di Fs, Mauro Moretti