

Legislatura 17 Atto di Sindacato Ispettivo n° 4-06122

Atto n. 4-06122

Publicato il 14 luglio 2016, nella seduta n. 661

[SANTANGELO](#) , [MARTON](#) , [MORRA](#) , [MORONESE](#) , [DONNO](#) , [SERRA](#) - Al Ministro dell'economia e delle finanze. -

Premesso che:

dal quotidiano *on line* "il Fatto Quotidiano" del 13 luglio 2016, si apprende che, nel pieno della fase di sottoscrizione dell'offerta, la Federazione autonomia trasporto aereo (FATA) della Cisl e la Confederazione italiana lavoratori autonomi attività di volo (Cila-Av) hanno presentato un esposto al Tribunale di Roma, chiedendo di appurare l'eventuale esistenza di "fattispecie penalmente rilevanti in ordine alla scellerata volontà di collocare in Borsa" l'Enav (Ente nazionale di assistenza al volo), la società pubblica che gestisce il traffico aereo;

l'articolo evidenzia che «Secondo quanto riferisce il documento, depositato il 12 luglio, in azienda si "stanno registrando e verificando una serie di eventi ed atti, dai quali sono presumibili, quanto meno, una serie di irregolarità nella gestione direzionale, in spregio dei principi cardine dell'ordinamento e/o dell'agire amministrativo, che dovrebbero guidare l'operato di una società pubblica"»;

le organizzazioni sindacali contestano innanzitutto le modalità con cui è stata decisa la privatizzazione del gestore pubblico del traffico aereo civile, dichiarando: «Ci troviamo di fronte ad una vendita con Ipo fino al 49% del capitale sociale (...) solo sulla base di un atto regolamentare contenuto nel Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014», spiega l'esposto. L'operazione non avviene «dunque a seguito di un atto parlamentare avente forza di legge, come di contro si ritiene sarebbe eventualmente dovuto avvenire» per vendere "legittimamente" una parte o la totalità di Enav, ipotizzando la «nullità dell'intero procedimento di Ipo"»;

inoltre "il Fatto Quotidiano" sottolinea che Fata Cisl e Cila-Av chiedono alla Procura di verificare la riduzione del capitale, di 180 milioni di euro, decisa il 13 aprile 2015, la successiva emissione di un *bond* di pari importo e, infine, la conversione a riserve disponibili di 400 milioni non si configurino come un depauperamento del «patrimonio della società (...) pur in assenza di perdite, anzi consuntivati dividendi negli ultimi tre esercizi». Inoltre, «secondo il sindacato, è evidente sin d'ora che per tener fede alle promesse fatte agli investitori sui dividendi futuri, Enav "dovrà necessariamente" attingere a "risorse interne, con ogni conseguente rilevanza pubblica, per la stabilità finanziaria della società e molto probabilmente per i livelli occupazionali dell'intero gruppo». Anche perché il fatturato di Enav, assicurato al 90 per cento dal contratto di programma e di servizio 2013-2015, si basa per il triennio successivo su una clausola di continuità, la cui validità, secondo l'esposto, è ancora tutta da verificare;

la denuncia si sofferma inoltre sul capitolo relativo Enav North Atlantic, società in cui nel 2014 l'amministratore delegato *pro tempore* Massimo Garbini decise di investire per «mettere in piedi un sistema di sorveglianza del traffico aereo per monitorare zone attualmente prive di copertura radar». Un progetto che tuttavia, secondo l'esposto, «risulta quanto meno di difficile coordinamento per il fatto che esso richiede di fare controllo del traffico aereo su spazi aerei attualmente non di competenza/sovranità italiana». Infine, l'esposto denuncia un potenziale conflitto d'interesse per il

"numero uno" dell'Enav, Roberta Neri, che è anche amministratore di Sorgenia, azienda con cui il gestore del traffico aereo «sembra abbia stipulato un importante contratto». Sulla questione, nulla è riportato nel prospetto informativo dove si evidenzia soltanto il potenziale conflitto di interessi della dottoressa Neri in merito al *bonus* per il collocamento (307.000 euro). Cifra che si sommerà allo stipendio, recentemente passato da 200.000 a 400.000 euro, e a un compenso variabile (40 per cento del fisso) legato al raggiungimento di obiettivi specifici;

considerato che:

risulta agli interroganti che autorevoli analisti finanziari hanno valutato come avventata la decisione di allocare il 49 per cento del capitale di Enav, proprio in ragione dell'attuale contesto di turbolenza finanziaria, causata dalla "Brexit", che rischia di comportare la svendita dell'azienda con tutte le relative conseguenze;

della somma di oltre un miliardo di euro di incassi prevista in occasione del passaggio parlamentare del decreto di privatizzazione della società di assistenza voli si passerebbe, secondo le stime più ottimistiche, ad un valore tra i 600 e gli 800 milioni di euro;

a giudizio degli interroganti, se fossero confermate queste stime si tratterebbe di un vero e proprio *flop* con danni incalcolabili per gli stessi equilibri aziendali, considerando che a malapena tali risorse potrebbero coprire la politica dei dividendi, a giudizio degli interroganti assurda, decisa lo scorso giugno 2015 (per cui sono stati accantonati a debito 400 milioni di euro) che prevede per il primo anno il pagamento ai nuovi azionisti di una cedola pari al doppio degli utili aziendali (200 per cento di *pay out*) per poi attestarsi negli anni successivi all'80 per cento. Inoltre, l'obbligo di garantire comunque lauti utili agli investitori comunque vada l'azienda appare come una decisione che non avrebbe precedenti nella storia dei mercati azionari, come altrettanto unica risulta essere la quotazione in borsa di una società di assistenza voli;

risulta agli interroganti che anche autorevoli analisti si domandano quale sia il senso dell'operazione, visto che per incassare una cifra ottimisticamente stimata in circa 800 milioni di euro si svende una delle poche società su cui la Corte dei conti ha espresso giudizi positivi. Peraltro, anche esperti del settore, ritengono l'Enav «una società con un business fortemente regolato, stabile, con una buona generazione di cassa che può garantire cospicui dividendi», come si legge su "soldiexpert" del 12 luglio,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti;

se la scelta di quotare in borsa l'Enav abbia tenuto conto delle analisi finanziarie e delle previsioni negative indicate dagli esperti del settore e della possibilità che, in realtà, si traduca in un ottimo affare per gli investitori privati e le banche, a svantaggio di una società pubblica ad oggi solida;

se, come segnalato dalle organizzazioni sindacali Fata Cisa e Cila-Av, tale operazione sia effettivamente viziata da irregolarità procedurali;

quali conseguenze la quotazione in borsa dell'Enav potrebbe comportare per i livelli occupazionali e per le condizioni contrattuali dei lavoratori ivi impiegati.