

[IL CASO]

Il decollo di Roberta Neri la turbolenza non fa paura a piazza Affari i Btp dei cieli

LA DECISIONE FINALE SE QUOTARSI O MENO ARRIVERÀ NEI PROSSIMI GIORNI. IL TITOLO, DICONO GLI ADVISOR, È UNA UTILITY CHE DERIVA IL 99% DELLE SUE ENTRATE DA TARIFFE REGOLAMENTATE E CON REDDITIVITÀ BEN VISIBILE

Ettore Livini

Tutto, per ora, procede come prima. Continua il pre-marketing - («che fino a venerdì sera ci rendeva ottimisti», dice l'ad **Roberta Neri** - proseguono i contatti con la Consob per la via libera al prospetto. Una cosa però è sicura. Il collocamento dell'Enav - la società che ha reso l'Italia il paese più puntuale d'Europa, almeno ad alta quota - rischia di saltare proprio per gli scricchiolii del Vecchio continente dopo l'ok inglese alla Brexit. La decisione finale arriverà nei prossimi giorni. Il titolo, dicono gli advisor, è una sorta di Bot, una utility che deriva il 99% delle sue entrate da tariffe regolamentate e «e con un flusso di redditività ben visibile», dice Neri. Quindi, in teoria, molto appetibile proprio in momenti turbolenti come questi. Il Tesoro contava molto sulla vendita del 49% dell'azienda per rispettare gli obiettivi posti da Bruxelles (ironia della sorte) alla voce privatizzazioni. Non è detto quindi che le fibrillazioni di Piazza Affari portino per forza alla cancellazione dell'operazione.

I guardiani del cielo

L'Enav prova a portare a Piazza Affari una vera rarità nel panorama azionario mondiale: un sistema di controllo del traffico aereo. I suoi competitor sono quasi tutti pubblici. Solo la Gran Bretagna ha in passato venduto il business del settore ma senza passare dal listino della City, girandolo alle compagnie aeree e poi ai fondi pensione. Il lavoro dell'Enav è semplice e allo stesso tempo difficilissimo: far volare in piena sicurezza e puntualità i 5-6mila aerei che ogni gior-

no passano sopra le nostre teste. A garantire il servizio sono 4.400 dipendenti (tra cui 1.700 controllori e centinaia di tecnici), 4 avveniristiche centrali che si dividono lo spazio aereo tricolore, 43 torri di controllo e decine di radar e sistemi di guida a terra per tracciare i voli e guidare atterraggi e decolli.

Gli uomini dell'Enav accolgono via radio un aereo quando entra nei cieli tricolori, gli assegnano un percorso con quota e velocità per evitare collisioni e - quando è il momento - lo instradano sulle autostrade in quota che lo portano all'aeroporto d'arrivo. Questo business genera il 74 per cento delle sue entrate (849 milioni nel 2015), pagate dalle stesse compagnie aeree, il 25 per cento è garantito invece dal servizio a terra, a carico sempre dei vettori. Vale a dire il trasferimento in aeroporto dalla pista d'arrivo fino al gate e viceversa. Facile a dirsi così. In realtà un lavoro delicatissimo, in cui ogni secondo è importante non solo per la sicurezza dei passeggeri ma anche per l'economicità dei voli in uno spazio aereo che è molto più affollato di quanto ci immaginiamo noi a terra.

Questione di puntualità

Il lavoro dell'Enav è quindi garantire ai vettori il servizio migliore rispettando gli obiettivi imposti da Eurocontrol, il supervisore europeo del traffico continentale. Come si fa? Ci sono gli esperti che provano ad accorciare al massimo le rotte (sul Parigi-Milano sono state tagliate 30 miglia negli ultimi due anni risparmiando due minuti di mezzo di volo e molto carburante), quelli che calibrano i percorsi sul meteo - seguito da un apposito team - i controllori che a seconda delle condizioni impostano profilo di decolli e atterraggi. Ci sono le squadre che aggiornano e controllano i radar e gli algoritmi che fanno posare le ruote del jet per terra con preci-

sione millimetrica anche se c'è nebbia.

Compiti ad alta specializzazione che richiedono un importante impegno finanziario: «Noi investiamo in formazione e in tecnologie almeno 100 milioni l'anno - spiega Neri -. Da questo non prescindiamo. Innovazione sulla sicurezza e sulla performance dei nostri servizi sono anche le voci "premier" che ci consentono di ottenere i bonus dalle autorità Ue. Mantenere alti i nostri investimenti è quindi nell'interesse nostro ma anche dei futuri azionisti».

Un lavoro che paga

Il risultato di questi investimenti è fotografato bene da due numeri: l'Enav ha chiuso il 2015 con 66 milioni di profitti. E gli aerei che volano nello spazio aereo tricolore perdono in media 0,009 minuti ogni tratta per problemi legati alla gestione delle rotte. E' il miglior risultato nel Vecchio continente (dati Eurocontrol) dove la Gran Bretagna è a 0,08 e la Francia addirittura a quasi un minuto per volo. Dati importantissimi per le compagnie aeree visto che ogni minuto di viaggio perso da un Airbus 320 in volo costa all'incirca 232 euro tra carburante, rimborsi ai passeggeri e riorganizzazione delle rotte e degli equipaggi.

La natura regolata del business, le previsioni di una crescita media del traffico del 2,5 per cento nei prossimi anni e i meccanismi di sterilizzazione dei capricci del mercato che riducono al minimo gli impatti di eventuali crolli (le perdite troppo alte verrebbero caricate alle compagnie) rendono così in teoria i titoli Enav a prova di crac. La società ha promesso pure un dividendo ordinario da 95 milioni prelevato in parte dalle riserve e promesso una politica di cedole che dovrebbe garan-



Dir. Resp.: Mario Calabresi

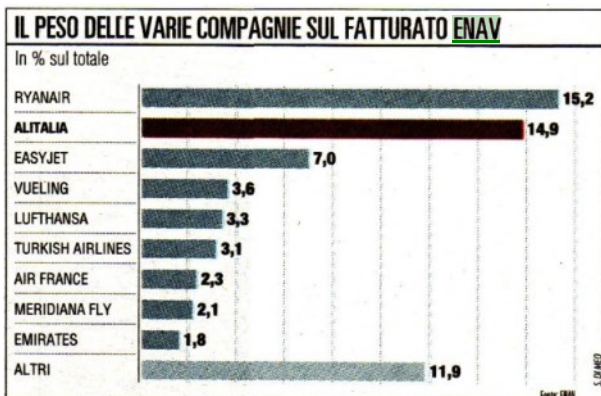
tire rendimenti superiori a quelli attuali dei titoli di stato.

«Ma il nostro obiettivo è anche quello di crescere nelle attività diversificate», dice Neri. **Enav** ha una partecipazione del 12,5% in Aerion, la società che sta progettando il sistema di rilevamento satellitare del traffico. «Stiamo trattando un accordo con Malesia per progettare la piattaforma tecnologica nello spazio aereo di Kuala Lumpur, che già stiamo contribuendo a ridisegnare. Il nostro track record di efficienza ci rendere

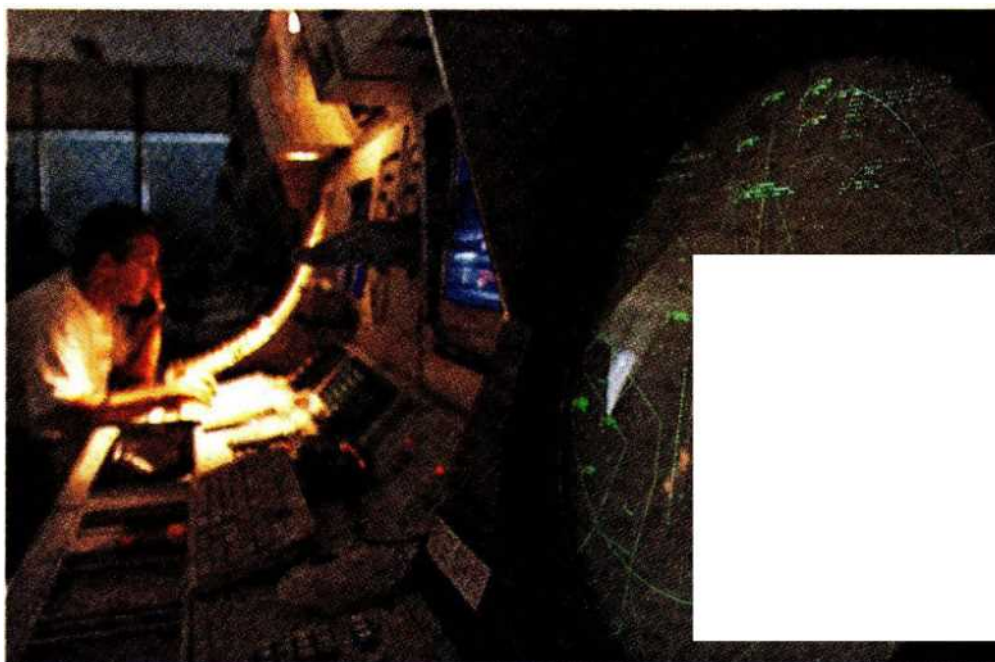
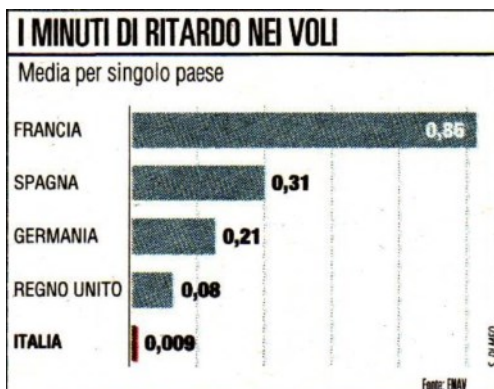
partner appetibili per progetti di questo tipo - aggiunge l'amministratore delegato -. Siamo presenti in 28 paesi, cresceremo in Asia, stiamo crescendo negli Emirati e punteremo pure su Africa del Nord. Si tratta di affari che danno una marginalità superiore rispetto al business regolamentato».

Si vedrà nei prossimi giorni se sarà abbastanza per riuscire a vincere le turbolenze della Brexit facendo atterrare a Piazza Affari il primo controllore di traffico aereo al mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra, quanto pesano le compagnie sul fatturato Enav. A destra, i voli controllati dagli enti di assistenza nei principali paesi europei



A sinistra, una centrale operativa dell'Enav per il controllo dei cieli



Il ministro dell'Economia, **Pier Carlo Padoan** (1) e **Ferdinando Beccalli Falco** (2), presidente dell'Enav

Dir. Resp.: Mario Calabresi

Qui sotto,
Roberta Neri,
amministrato-
re delegato di
Enav: "Il nostro
obiettivo
è di crescere
nelle attività
diversificate"

