

Neri: “Enav diventa Hi-Tech: droni e controlli da remoto”

24 marzo 2018, 8:09 | di [Barbara Corrao](#)

INTERVISTA a ROBERTA NERI, Ad di Enav che monitora il traffico sui cieli italiani. “A Brindisi controlleremo da remoto più aeroporti a basso traffico”. Meno torri e potenziamento di Roma e Milano. Ma rassicura i controllori: “Ricambio generazionale ma senza scossoni”. “Newco in arrivo per i droni”. Il bilancio positivo a due anni dalla quotazione in Borsa



Monitor collegati a telecamere sulle piste, sistemi informatici per identificare gli aerei in decollo o atterraggio. Allacciamo le cinture e prepariamoci a dire addio (seppure graduale) a molte delle vecchie torri di controllo: il monitoraggio sugli arrivi e le partenze si farà da remoto, una sola torre per controllare con una sala stile Nasa diversi aeroporti. E poi una nuova piattaforma per registrare e controllare il traffico dei droni, previsto clamorosamente in crescita come pure lo sono le stime sul traffico aereo tradizionale. Cambia la tecnologia e Enav, la società pubblica (53,28% Tesoro, il resto sul mercato) incaricata di gestire le rotte e il traffico aereo in Italia, cambia pelle. E si prepara ad agganciare con un occhio nel presente e l'altro già proiettato nel futuro la transizione tecnologica nella quale siamo tutti immersi e che spazia dall'intelligenza artificiale all'auto senza guidatore, mestieri che scompaiono e nuovi lavori che irrompono sulla scena. Niente scossoni, tuttavia, garantisce l'Ad Roberta Neri che ha da poco presentato i conti 2017 con utili record e dato il via al piano industriale 2018-2022. Cinque anni che cambieranno il mondo? Di sicuro imposteranno la marcia verso la nuova Enav come ci spiega Neri in questa intervista a FIRST online.

Dottoressa Neri, siamo in piena transizione tecnologica, una rivoluzione che sta già cambiando le nostre vite. L'impresa 4.0, l'intelligenza artificiale, i big data cambieranno – nel bene e nel male – il nostro modo di vivere e lavorare. Quale impatto avranno su Enav e come si proietta il gruppo verso questi nuovi scenari?

“Siamo certamente immersi in un mondo in forte transizione tecnologica e la nostra visione, nel nuovo piano industriale che abbiamo presentato, non solo ne tiene conto ma ha pianificato come fondamentale driver di sviluppo per i prossimi cinque anni 650 milioni di investimenti per introdurre nuovi sistemi tecnologici, spingere sulla digitalizzazione e puntare alla gestione del traffico da remoto negli aeroporti a traffico più basso. Abbiamo bisogno di un modello organizzativo più agile per combinare efficacia e sicurezza e cogliere le opportunità del mercato che sempre più si colloca in una dimensione europea”.

Oggi Enav opera con quattro centri di controllo sulle rotte a Roma, Milano, Brindisi e Padova e 45 torri disseminate nei vari aeroporti italiani che gestiscono il traffico intorno agli scali. In concreto, cosa cambierà?

“Intendiamo consolidare l’attività di controllo sulle rotte – parliamo dei voli in transito sullo spazio aereo nazionale – concentrandola su due grandi centri a Roma e Milano, mentre Brindisi e Padova saranno riconvertiti in siti tecnologici di controllo da remoto per la gestione di più aeroporti a traffico minore. Per Padova ci vorrà più tempo. Partiamo con Brindisi che oggi assicura il monitoraggio su una delle quattro aree in cui è diviso lo spazio aereo italiano. A fine periodo diventerà un Hub da remoto, in grado di controllare il traffico di diversi aeroporti. Le attività di rotta che svolge oggi saranno concentrate su Roma. Questo comporta investimenti sia nell’upgrading delle tecnologie oggi esistenti, sia in nuovi sistemi, sia ancora in nuove infrastrutture. Dall’attuale modello nazionale, molto diffuso e articolato in 45 Torri anche là dove il traffico non è elevato, passeremo così ad un modello più agile e flessibile. Non si tratta di un ridimensionamento: al contrario il migliore utilizzo sia dei centri di controllo che di quelli riconvertiti in Hub, ci consente di valorizzare – per esempio garantendo la gestione dello spazio aereo anche di notte – quegli scali che altrimenti andrebbero depotenziati, con benefici in termini di performance e competitività”.

Esistono esempi di gestione di scali da remoto in Europa e dove?

“London City Airport ha già annunciato che porterà a termine entro il 2019 la gestione dello scalo in remoto, un sito è già operativo in Svezia, la Germania è molto attiva su questo fronte. Quanto a noi, abbiamo investito molto sulla sperimentazione, in novembre e dicembre 2016, gestendo da Malpensa oltre 100 voli su Milano Linate e con successo. E’ stato l’apripista del percorso che oggi ci vede impegnati sui nuovi obiettivi. Anche i regolatori europeo e nazionale stanno stabilendo nuove regole in parallelo allo sviluppo delle gestioni remotizzate”.

Come impatta tutto questo sul capitale umano di Enav?

“E’ un tema sensibile. A livello locale c’è timore che la riorganizzazione comporti un depauperamento di Brindisi ma non sarà così. E’ bene chiarire che non ci saranno licenziamenti, faremo leva sul turnover naturale e sulle uscite incentivate verso la pensione. Sarà un percorso graduale al termine del quale, a fine piano, avremo un saldo di circa 300 risorse in meno rispetto ad oggi complessivamente. Il nostro progetto inoltre migliora le professionalità dei controllori di volo e del personale interessato con uno sforzo di formazione e training che andrà oltre alla normale attività formativa che già oggi viene svolta. Infine, in un settore in cui la mobilità geografica è molto forte e contrattualmente riconosciuta – ha interessato 600 unità negli ultimi tre anni – il nuovo modello organizzativo offrirà più opportunità di crescita professionale in sede”.

Il 2017 si è chiuso per Enav con un utile in aumento del 32% che ha beneficiato della crescita generale del traffico aereo a livello internazionale. Come contate di assicurare questo livello di performance nei prossimi anni?

“E’ vero che lo scenario è favorevole: il traffico aereo è in crescita e continuerà ad esserlo. E questo è sicuramente uno stimolo positivo. D’altro lato, la Commissione Ue sta molto spingendo anche sul versante delle performance. Per esempio, il target sui ritardi medi per volo assistito – 0,011 minuti medi per volo assistito – lo abbiamo raggiunto e superato chiudendo il 2017 con un indice di puntualità di 0,009. Questo ci ha consentito di incassare un bonus di 6,5 milioni. Abbiamo tutto l’interesse a mantenere questo primato. Il contesto competitivo è sempre più acceso e il contenimento delle tariffe è un altro fattore su cui puntiamo: la nuova modalità di gestione delle rotte *Free route* – che consente alle compagnie aeree di pianificare rotte ottimali sopra gli 11 mila metri – ci ha visti partire in anticipo in Europa con ottimi risultati.

La crescita del margine inoltre non è stata trainata solo dalla crescita del traffico ma anche da una forte attenzione alla riduzione dei costi attraverso una rinegoziazione dei contratti e dalla continua ottimizzazione dei processi interni tra le diverse società del Gruppo”.

A quasi due anni dall'Ipo, il titolo Enav è salito da 3,3 euro del collocamento a 4,3 euro. Il dividendo è passato da 17,6 a 18,6 centesimi e il piano industriale promette un aumento del 4% annuo. L'utile di 101 milioni è stato interamente destinato alla remunerazione degli azionisti che ne saranno soddisfatti. Come finanzierete i 650 milioni di investimenti previsti?

“Enav ha una significativa capacità di generare cassa, superiore all'utile distribuito. Al collocamento avevamo indicato una *dividend policy* non inferiore all'80% dei flussi di cassa generati anno per anno, partendo dai 95 milioni dello scorso anno. I risultati 2017 hanno portato ad una crescita del dividendo del 6%, la guidance del piano è fissata al 4% annuo. Siamo in grado di autofinanziare i nostri investimenti mantenendo una struttura del capitale molto solida ed un basso ricorso alla leva finanziaria”.

Abbiamo parlato prevalentemente dell'attività regolata di Enav. Il piano indica nuove linee di business: ci parla dei droni? Quale contributo vi aspettate in termini di fatturato?

“Enav è stata individuata dall'Enac, l'autorità di regolazione nazionale, come provider nella gestione del volo dei droni. Anche questo è un settore previsto in forte crescita e l'obiettivo è di assicurare una gestione ordinata del traffico di questi velivoli – dalla registrazione alla pianificazione del volo in remoto – in una logica di sicurezza dello spazio, seppure sottostante a quello aereo. Per questo abbiamo previsto la realizzazione di una Newco controllata da Enav al 60% e abbiamo avviato la gara per la selezione del partner industriale. Contiamo di concluderla nelle prossime settimane. Altre opportunità di business, fuori dal mercato regolato, contiamo di coglierle fornendo la nostra consulenza ed esperienza in quei mercati dove c'è richiesta di nuovi servizi: Sud Est asiatico, Emirati, Africa. Puntiamo a crescere in queste aree con nuovi contratti, anche consolidando i rapporti già esistenti”.

Un'ultima domanda: in questi anni, da quando è arrivata all'Enav nel 2015, l'Italia ha beneficiato di una relativa stabilità politica e di governo. Dopo le elezioni, il quadro politico è profondamente cambiato e si va verso un periodo più instabile. La preoccupa come amministratore di una società pubblica?

“Enav eroga un servizio strategico per il Paese, legato soprattutto a garantire la sicurezza dei voli sullo spazio aereo italiano. Da questo punto di vista, il contesto politico-istituzionale e il rischio di instabilità possono impattare poco sulla gestione della sicurezza, che non può essere discussa, e sulla strategicità di un settore che ha un respiro sempre più europeo con la direttiva Single European Sky. Si tratta di elementi di garanzia sugli obiettivi di gestione dell'azienda”.