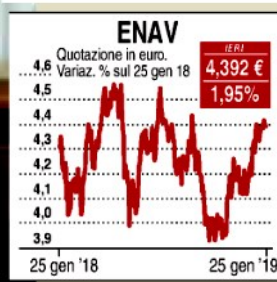


Enav vola con i satelliti Aireon per il controllo del traffico aereoRoberta
Neri**di Angela Zoppo**

Dal 2021 a spingere utili e cedola di **Enav** arriverà anche il contributo di Aireon, la prima piattaforma satellitare al mondo per la sorveglianza del traffico aereo. La costellazione Iridium Next è stata completata col lancio, pochi giorni fa, dell'ultimo satellite. Per il socio italiano (11%) come per gli altri azionisti della società, il gruppo Usa Iridium (21%) e i service provider Nav Canada (46%), Nats (Regno Unito, 11%), Iaa (Irlanda, 5,5%) e Naviair (Danimarca, 5,5%), l'investimento sta per essere ripagato. Le attese di **Enav**, che ha impegnato nella partita 61 milioni di dollari, sono alte, come spiega l'ad **Roberta Neri** in questa intervista con MF-Milano Finanza.

Domanda. Cosa significa per Enav essere dentro Aireon?

Risposta. Per la società si tratta di un investimento strategico, con un ritorno atteso di oltre il 10%. Ci aspettiamo che Aireon sia completamente operativa dalla fine dell'anno, e che dal 2020 vada a regime, con tutti i contratti attivi, così da distribuire dividendi già dal 2021. Ma oltre all'aspetto finanziario, Aireon rappresenta un progetto industriale unico al mondo per la sorveglianza del traffico aereo, ed è talmente avanzato da garantirci un enorme vantaggio competitivo su eventuali iniziative analoghe che potrebbero essere messe in piedi in futuro. I satelliti arrivano dove i radar non possono arrivare, come gli oceani o le grandi aree desertiche: con Aireon, il 100% dello spazio aereo sarà sorvegliato, rispetto al 30% attuale.

D. L'investimento rientra nelle attività non regolate, previste in crescita nel piano al 2022?

R. Sì, possiamo inquadrarlo in questa area di business. Per il resto le attivi-

tà non regolate riguardano soprattutto la partecipazione alle gare per contratti di fornitura di servizi e consulenza. Il caso più recente è quello della Libia, dove siamo impegnati per riportare all'operatività l'aeroporto di Mitiga e l'International Airport di Tripoli. Quando il traffico aereo in Libia tornerà alla normalità saremo in pole position per sfruttare i nostri rapporti ormai consolidati con la Libyan Civil Aviation Authority.

D. A quali altri Paesi guardate?

R. Il nostro bacino tocca Sud est asiatico, Emirati e Africa con possibilità di allargarsi ad altri ambiti di attività. Oggi siamo prevalentemente presenti in Malesia, e da qui guardiamo a quei mercati con i più alti tassi di crescita del traffico aereo.

D. L'11 marzo pubblicherete il bilancio 2018. Come si è chiuso l'anno?

R. Abbiamo registrato un aumento record delle unità di servizio, il nostro indicatore di crescita del traffico aereo. L'incremento è stato del 9,3%, soprattutto grazie ai picchi registrati in estate, il tutto gestito garantendo la massima puntualità grazie all'efficacia dei nostri sistemi e alla professionalità dei nostri controllori. Confermiamo il rialzo dell'ebitda margin e il dividendo in crescita del 4%, grazie anche a una generazione di cassa molto forte. Gli investimenti hanno toccato i 125 milioni di euro.

D. Che risultati avete avuto dalle nuove procedure operative come il Free Route?

R. Il Free Route ormai è un driver della nostra crescita. **Enav** è stato tra i primi service provider europei a implementarlo, dando modo a tutti i velivoli in sorvolo oltre i 9 mila metri di attraversare i cieli italiani su rotte libere. Nel 2018, questo ha consentito di accorciare i voli di circa 11,5 milioni di km, risparmiando carburante ed evitando l'emissione di 135 milioni di kg di CO₂, (riproduzione riservata)

