

Lady Neri, la mia Enav ha reso il 25%

di Daniela Polizzi



Imprese

LA MANAGER DELLE ROTTE

È appena tornata dal road show per presentare ai grandi fondi internazionali Enav, l'unico service provider del settore aeroportuale presente in Borsa. Roberta Neri spiega perché tutti la cercano: dallo sbarco in Piazza Affari ha restituito agli investitori il 25% del valore iniziale. L'ente di assistenza al volo «è il tipico asset regolato, resiste alle fluttuazioni del mercato e quest'anno ha garantito un dividend yield del 4,7%. Non ci sono asset comparabili». Un modello anche per la Casa Bianca. Il rischio Alitalia? Pesa meno dell'1%

di Daniela Polizzi

FARÒ LEZIONE A TRUMP IO SO PRIVATIZZARE

L'ultimo progetto? Una torre in Libia: riaprire il loro spazio aereo ci dà mercato

Il 10 per cento dei controllori è donna. A 39 anni Laura è ora il capo di Brindisi

Prima tappa, Tokyo dove ha incontrato, tra gli altri, i fondi Sumitomo Mitsui e Nissay asset management, poi Hong Kong e Sidney. In un road show per spiegare che cos'è l'Enav a una trentina di investitori del Far East a caccia di

rendimenti costanti e di lungo periodo. Una platea poco frequentata fin qui dalla società che in Italia sorveglia 1,8 milioni di aerei all'anno in 45 aeroporti, l'unica quotata al mondo nel suo settore. Dall'Ipo di fine luglio dello scorso anno,



l'azienda ha restituito agli investitori oltre il 25% del valore iniziale, tra dividend yield e apprezzamento del titolo. A quasi un anno dalla quotazione, l'ex ente di derivazione militare ora si appresta a distribuire una bonus share ogni venti azioni agli investitori retail che hanno tenuto i titoli in portafoglio.

Ma Roberta Neri, dal 2015 nella cabina di pilotaggio dell'Enav come amministratore delegato, incarico rinnovato dal ministero dell'Economia (azionista con il 53,4%) nella tornata di nomine di aprile, preferisce raccontare alla platea di investitori una storia che ha come sfondo la Libia. «Abbiamo trasportato nell'aeroporto di Mitiga, il secondo scalo di Tripoli, l'unico operativo, una torre di controllo mobile, in attesa di costruire la definitiva grazie ad un contratto che vale 5 milioni per Enav. Intanto a Forlì, nel nostro centro di training, la società sta formando i controllori di volo libici. Perché riattivare lo spazio aereo del Paese significa riaprire i flussi di traffico sull'Italia e quindi ampliare i ricavi dell'Enav», spiega la manager, che ha appena incassato la promozione anche del mercato, con gli analisti di JP Morgan che hanno stimato come «il peso del rischio di un eventuale scenario di fallimento di Alitalia pesi meno di un 1% sulla valutazione della società». Neri è una delle rare donne in Italia ai vertici di una grande impresa.

Chi sono questi investitori istituzionali dell'Estremo Oriente?

«Alcuni li conosciamo già dalla quotazione. Sono soprattutto di matrice australiana, come Macquarie, Atm capital, Rare infrastructure ma il serbatoio è grande ed Enav è il tipico asset regolato, resiste alle fluttuazioni del mercato e quest'anno ha garantito un dividend yield del 4,7%. Non ci sono asset comparabili perché nel mondo solo Gran Bretagna e Canada hanno privatizzato i service provider ma non attraverso l'approdo in Borsa. I grandi fondi esteri, in larga parte da Usa, Canada e Gran Bretagna, valgono il 30% del capitale. Alla nuova platea abbiamo raccontato le efficienze e gli investimenti tecnologici che poi si sono tradotti in un impatto economico positivo grazie al bonus di 6 milioni previsto dalla Commissione europea che misura le performance e riconosce un premio

per il rispetto del target di puntualità fino al massimo dell'1% del fatturato realizzato sulla rotta. Noi lo abbiamo incassato tutto, battendo gli omologhi dei grandi Paesi europei. Abbiamo investito tanto in tecnologia, larga parte dei 116 milioni spesi l'anno scorso. Nei prossimi anni il ritmo sarà lo stesso».

Ma quanto incide il rischio Alitalia sul business dell'Enav?

«Quello che posso vedere è che il traffico cresce, in Europa come in Italia, segno di una possibile ripresa. A maggio i passaggi sulla rotta sono aumentati del 4%, ad aprile del 5%, dopo il rallentamento stagionale del primo trimestre. Quando una compagnia non può più garantire le rotte osserviamo che altri concorrenti prendono le quote. In genere c'è un effetto sostituzione che scatta in tempi rapidi. Sulle rotte sorvegliate da noi Alitalia pesa il 13% e dal 2015 Ryanair ha effettuato il sorpasso perché è arrivata al 15%. Alitalia è la seconda, la terza, anche se con un ampio stacco, è Easyjet con circa il 6%, gli altri hanno quote inferiori. Alitalia è in una situazione critica, sappiamo che sono arrivate molte manifestazioni di interesse ma bisognerà aspettare per capire quale potrà essere la soluzione. Per il traffico sul terminale Alitalia ha ancora un certo peso. Su Fiumicino pesa per il 45%, sugli altri grandi aeroporti del Nord rappresenta circa il 13%. Per Enav è diverso. Il 39% del traffico di rotta viene dagli aerei che sorvolano l'Italia senza decollare o atterrare, il 42% è traffico internazionale e solo il 19% è domestico. Quindi l'Enav gestisce una grande infrastruttura italiana per clienti internazionali. Adesso è fondamentale supportare la Libia».

Quanto è determinante quell'area?

«Molto, perché obbliga gli aerei in provenienza dall'Africa verso i grandi Paesi del Centro e Nord Europa a evitare il sorvolo della Libia e quindi deviare la rotta che così taglia fuori l'Italia. Questo si riverbera anche sui costi delle compagnie. Ci muoviamo ormai in un contesto sempre più competitivo. Abbiamo stretto un accordo con Tripoli, grazie alla collaborazione con le nostre istituzioni, per superare le difficoltà tecnologiche che di fatto hanno prodotto la chiusura dello spazio

aereo. Mancano le infrastrutture e quindi la possibilità di garantire la sicurezza. Per questo formiamo a rotazione circa 100 controllori della Lybian civil aviation authority alla nostra Accademia. Sono a Forlì proprio in questi giorni. Devono riacquistare l'abilitazione. Poi consegneremo entro l'anno anche la torre di controllo permanente».

Questa è attività di consulenza, quindi non è regolata.

«È un fronte di grande crescita per Enav, aumentato del 30% l'anno scorso e del 16% nel primo trimestre. E c'è spazio. Lo abbiamo visto con i contratti a Dubai e in Malesia. L'utilizzo della capacità dello spazio aereo cresce e ha bisogno di una gestione più innovativa».

A che cosa pensa?

«Al programma Free route sullo spazio aereo italiano, lo abbiamo implementato in anticipo di 4 anni rispetto alle direttive dell'Ue. Dall'8 dicembre scorso i velivoli in sorvolo a una quota superiore a 11 mila metri possono attraversare la Penisola con un percorso diretto senza far più riferimento al network di rotte. Le compagnie potranno pianificare senza vincoli la traiettoria più breve risparmiando carburante ed emissioni. Il risultato è che in quasi tutto il mese di dicembre i vettori hanno percorso un milione di chilometri in meno, hanno risparmiato 4 milioni di chilogrammi di carburante e tagliato 3 milioni di costi. Su base annua si stimano 40 milioni di risparmi».

Qual è stata la lezione dell'Ipo?

«È stata un'opportunità e ha fatto da stimolo al riallineamento ai driver di mercato. Anche per i dipendenti. Qui lavorano oltre 4 mila persone, i due terzi sono operativi e tecnici, persone con capacità e responsabilità. Con qualche sorpresa: oltre il 10% dei controllori di volo è rappresentato da donne. Laura Del Vecchio, 39 anni, è appena stata chiamata a guidare la torre di controllo di Brindisi. È stato un bel salto per l'Enav. Che adesso potrebbe costituire un modello anche per l'amministrazione Usa del presidente Donald Trump che deve trovare una strada per "staccare" le attività di controllo dei voli dalla Federal Aviation Administration e privatizzarle. In pratica per gli Stati Uniti Enav ed Enac sono ancora unite. Hanno bisogno di moder-

nizzare e rendere più flessibili le loro piattaforme investendo in tecnologia. Ne abbiamo parlato due settimane fa in un tavolo di consultazioni tra i service provider mondiali che hanno stimolato un mio intervento sul caso della privatizzazione di Enav».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Roberta Neri

La manager guida l'Enav dal 2015. Un anno fa l'ha portata in Borsa: ora vale oltre 2 miliardi di euro

