

ENAV, LA BORSA FA VOLARE LA SICUREZZA

Da ente a partecipazione totalmente pubblica a società quotata: a poco più di tre anni dallo sbarco in Borsa, avvenuto a luglio 2016, Enav è una società internazionalizzata, che investe in formazione e hi-tech

di Luigi Orescano

«LA QUOTAZIONE IN BORSA CI HA DATO GRANDE VISIBILITÀ E QUELLA ULTERIORE SPINTA CHE OCCORREVA PER POTER MODERNIZZARE ENAV»: è molto soddisfatto Nicola Maione, presidente dell'Enav - l'ex ente nazionale assistenza al volo oggi diventato società e approdato al listino di Piazza Affari. L'aria dei mercati finanziari ha giovato all'azienda, che sta vivendo un buon ciclo economico e industriale. Pur avendo cambiato pelle, e pur sviluppando piani ambiziosi per l'avvenire.

Dunque, presidente: come cambia il vissuto di una grande azienda pubblica se va in Borsa e accoglie nel proprio azionariato, accanto allo Stato, anche quasi tutti i più grandi investitori istituzionali del mondo?

Certamente cambia molto, ma non nel core business e nel modo di sviluppare le strategie. Ho vissuto in prima persona il passaggio da società a partecipazione totalmente pubblica ad azienda quotata a luglio 2016 e i cambiamenti più evidenti sono avvenuti nella governance con un CdA più allargato, con l'ingresso di consiglieri espressione delle minoranze, la costituzione dei comitati, alcuni processi aziendali sono stati allineati alle best practice delle aziende quotate con la creazione di tutti quei presidi che servono a monitorare i profili di rischio e a garantire una maggior trasparenza e una sana comunicazione e interazione con tutti gli azionisti.

La Borsa però è un interlocutore esigente. Tende a premiare la crescita del business e la sua stabilità. Non temete che questo nuovo punto di riferimento che la sua azienda si è dato possa indurla a perseguire la redditività più di quanto sarebbe sag-



IL PRESIDENTE DELL'ENAV, NICOLA MAIONE

gio rispetto all'obiettivo prioritario della qualità dei servizi di sicurezza?

Nessun pericolo, al riguardo. Per Enav la mission principale è garantire la sicurezza di chi vola. Il nostro è un business regolato che dà certezza di lungo periodo e resilienza ai cambiamenti improvvisi. Peraltro, gli obiettivi che ci dà il regolatore, cioè l'Europa, in termini di performance operative, sicurezza, sostenibilità e cost efficiency si adattano perfettamente alle esigenze di una società quotata. Risparmiare sulla qualità del servizio per Enav vorrebbe dire andare contro i propri doveri istituzionali prima e gli interessi reali degli azionisti poi.

State investendo molto in formazione professionale, accanto ai tantissimi investimenti hi-tech. Ci spiega la ratio di quest'approccio?

È proprio nella logica che dicevo prima. Per garantire un servizio di qualità e quindi il

benessere di lungo periodo di Enav è necessario investire nei pilastri che ci consentono di essere al top dei service provider a livello mondiale: persone e tecnologia. Nel nostro mondo l'evoluzione tecnologica deve obbligatoriamente essere accompagnata dalla formazione delle risorse altrimenti non si può progredire.

Qualche scaramuccia con i sindacati, ma ora è tornato il sereno: come vive un'azienda nata dalla confluenza di anime e tradizioni diverse?

Come sempre le evoluzioni e i cambiamenti creano inevitabilmente un po' di instabilità. In questo senso ci vuole non solo lungimiranza, ma anche coraggio. Ma avendo la consapevolezza di dover necessariamente andare tutti nella stessa direzione, la quadra alla fine si trova sempre.

Acquisizioni all'estero: ce ne sono state di



È NECESSARIO INVESTIRE NEI PILASTRI CHE CI CONSENTONO DI ESSERE AL TOP DEI SERVICE PROVIDER A LIVELLO MONDIALE: PERSONE E TECNOLOGIA

pregevoli, ne pianificate altre?

All'estero abbiamo varie partecipazioni societarie e per il momento non ve ne sono altre in programma. Tuttavia, se ci dovessero essere delle opportunità e le condizioni, le valuteremmo, ma sempre tenendo presente quale sia la nostra mission istituzionale.

Enav è ormai presente a Dubai, dove ha vinto l'appalto sulla formazione dei controllori, e in molti altri Paesi, sia dell'Asia-Pacifico che di altri quadranti geopolitici. Qual è l'eccellenza che vi viene riconosciuta per "gettonarvi" così nel mondo?

Credo che la nostra maggiore qualità sia quella di mettere la stessa passione, determinazione e competenza al servizio di altri paesi così come facciamo per garantire uno sviluppo sicuro e sostenibile del trasporto aereo in Italia. Probabilmente la caratteristica, forse un po' italiana, di adattarci alle esigenze altrui con flessibilità estrema sia

dal punto di vista umano che tecnico è un tratto distintivo importante. Non sarà un caso che i nostri controllori sono considerati tra i migliori in Europa.

Il traffico che controllate cresce a doppia cifra ogni anno da ormai molti anni. Ma il mondo non si porrà un limite allo sviluppo dell'aerotrasmorto?

Naturalmente sia lo spazio aereo che lo spazio a terra sono per definizione limitati. In questo l'innovazione tecnologica è fondamentale. Non sappiamo quale sarà il momento in cui si arriverà alla saturazione, ma il nostro compito è proprio quello di creare le condizioni per accogliere maggiori volumi di traffico senza impatti sia sulla puntualità che sull'ambiente, puntando su nuove tecnologie e formazione professionale. **Enav** da anni ormai aggiorna i propri sistemi e il proprio personale operativo per garantire alle compagnie aeree percorsi diretti per risparmiare carburante e tempo.

Che ne è dello spin-off di Vitrociset acquisito da voi?

La manutenzione per noi è importante quanto la parte operativa ai fini della sicurezza e della qualità del servizio.

Il valore aggiunto di questa operazione, avvenuta nel 2006 dall'acquisizione di un ramo di azienda di Vitrociset che ora si chiama TechnoSky, è stato quello di aver internalizzato un servizio strategico. Ormai TechnoSky è una società 100% di **Enav** che oltre a gestire tutti i nostri impianti, partecipa con successo a molte gare internazionali completando la nostra offerta commerciale.

NEL 2006 ENAV HA INTERNALIZZATO LA MANUTENZIONE ACQUISENDO DA VITROCISSET IL RAMO D'AZIENDA CHE OGGI SI CHIAMA TECHNOSKY

Avete una società che gestisce droni: che business costituisce per voi, oggi e in prospettiva?

D-Flight, questo è il nome della società, risponde innanzitutto ad una logica di servizio istituzionale. **Enav** è stata designata da Enac, a seguito di una convenzione, come la società che gestisce il traffico dei droni e ne deve garantire in sicurezza l'integrazione nello spazio aereo con gli aeromobili tradizionali. Certamente è un mercato in rapida evoluzione e ci aspettiamo in futuro che possa generare ottimi ricavi sul segmento del mercato non regolamentato. Per ora siamo al lavoro con i nostri partner per rendere tutti i servizi disponibili il prima possibile.

L'Enav ha rapporti costanti con il Mef, che è il ministero proprietario, il Mit che è il ministero di controllo, ma anche il Mise per le relazioni internazionali, la Difesa per le implicazioni di sicurezza militare e il Viminale per la sicurezza civile. Qual è il mestiere prevalente del presidente: gestire questi rapporti?

Non solo. Il Presidente deve garantire innanzitutto il corretto svolgimento del lavoro del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati ed essere in grado di trovare la giusta sintesi per prendere decisioni rapide e nell'interesse esclusivo di **Enav** e della mission a cui è chiamata l'Azienda. Le relazioni con le istituzioni rappresentano una parte molto importante non solo per un presidente, ma in generale per i vertici di una società a partecipazione pubblica e che svolge un servizio strategico per il Paese.