

Enav avrà il 12,5% di Aireon, leader nella sorveglianza satellitare

(Zoppo a pagina 15)

DOPO L'ESTATE SI CONCLUDERÀ L'ACQUISIZIONE DEL 12,5% DEL CAPITALE DELLA SOCIETÀ USA

Enav va in orbita con Aireon

Investimento complessivo di 45 milioni, interamente autofinanziato, per entrare nel primo sistema al mondo di sorveglianza satellitare del traffico aereo, operativo dal 2019. I piani dell'ad Neri



Roberta Neri

DI ANGELA ZOPPO

Con un'ultima tranche di circa 6 milioni di euro, che sarà versata dopo l'estate, **Enav** si porterà al 12,5% di Aireon, la società statunitense del gruppo Iridium che sta sviluppando il primo sistema al mondo di sorveglianza satellitare del traffico aereo. Sarà l'ad **Roberta Neri** a concludere l'acquisizione, avviata nel 2014 dal predecessore Massimo Garbini. «Mi sono convinta immediatamente della bontà di questo investimento», spiega Neri a *MF-Milano Finanza*. «Per **Enav** ha un grande valore sia strategico sia finanziario». Quando si tireranno le somme, l'esborso complessivo per l'ingresso in Aireon risulterà di circa 61,2 milioni di dollari (al cambio attuale intorno ai 45 milioni di euro), divisi in quattro tranche e, dettaglio non secondario, interamente autofinanziati. «Questo è garantito dalla struttura solida del capitale di **Enav**», spiega Neri. «Abbiamo avuto e abbiamo i mezzi per sostenere l'intero esborso, anche in aggiunta ai 100 milioni di euro che in media **Enav** investe ogni anno».

Esattamente 12 mesi fa, in prossimità della quotazione, **Enav** aveva presentato il progetto anche ai potenziali sottoscrittori dell'ipo, e lo aveva fatto elencandone non solo le caratteristiche tecniche, ma includendo i possibili ritorni finanziari e futuri dividendi di quell'operazione. Neri è fiduciosa che già dal 2021, due anni dopo che il sistema sarà operativo, Aireon potrà iniziare a remunerare i suoi azionisti. Ad acquisizione completata, il socio di maggioranza resterà Nav Canada (51%), seguito da Iridium, **Enav** (attraverso la controllata **Enav** North Atlantic, appositamente costituita), Irish Aviation Authority e Navair. Al momento non si prevedono variazioni nella compagine azionaria, a meno che Nav Canada non decida di diluire la sua quota. Ce ne saranno invece nel consiglio d'amministrazione. Neri, infatti, prenderà il posto dell'attuale rappresentante di **Enav** nel board, il responsabile delle strategie internazionali Iacopo Prissinotti. Certo è che intorno ad Aireon l'interesse dei vari operatori del traffico aereo è molto alto. Una volta a regime, il sistema sarà in grado di aumentare la copertura di sorveglianza (e

non di navigazione, come già fa Egnos in Europa), pari oggi a circa il 30% della superficie terrestre, fino al 100%, perché arriverà nelle aree più estreme, deserti, oceani, poli. Questo si tradurrà in una maggiore disponibilità di rotte più efficienti (un volo Roma-New York per esempio si accorcerebbe di almeno mezz'ora), riduzione delle emissioni dei gas serra e del consumo di carburante. Per fare un altro esempio, con una copertura così estesa, un caso come quello dell'aereo Malaysian scomparso nel 2014 senza che si riuscisse a individuare il punto d'impatto, non si sarebbe verificato. La tecnologia utilizzata si chiama ADS-B e ha anche il vantaggio di evitare ai provider extra costi per lo sviluppo di nuove infrastrutture. A firmare i memorandum d'intesa per testare l'utilizzo del segnale sono stati già tanti: Nats (Uk), Isavia



(Islanda Groenlandia), Atns (Sud Africa), NavPortugal, Enaire (Spagna), Dfs (Germania), Lvn1 (Olanda), BlueMed Fab (area del Mediterraneo), Asecna (Africa), Dsna (Francia), e poi Singapore, Russia, Argentina, India, Australia e Nuova Zelanda, e l'elenco potrebbe continuare. Gli ultimi a firmare un mou, appena pochi giorni fa, sono stati gli arabi di Sans (Saudi air navigations services), arrivati apposta a Ciampino (Roma), dove Enav ha installato lo show room del sistema Aireon. Si pensava che la loro fosse solo una visita esplorativa, invece i sauditi hanno deciso di siglare direttamente la bozza d'accordo. A Ciampino si può già avere un'idea precisa di come funzionerà Aireon, perché dai 20 satelliti appena lanciati in orbita arrivano i segnali. «Il sistema sta già dando prova di funzionare in modo eccellente, persino oltre le nostre pre-

visioni», dice Neri. A regime saranno 66 i satelliti in orbita, 6 per ciascuna delle 11 orbite previste. Complessivamente il sistema conterà su un'ottantina di satelliti, considerando i 6 muletti che resteranno in volo per coprire eventuali guasti, e quelli a terra, pronti per sostituzioni programmate. Dallo show room di Ciampino si attende anche altri ritorni per Enav. Se, infatti, la società non avrà vantaggi economici diretti dal fatto di essere la seconda vetrina mondiale di Aireon (i ricavi dei contratti vengono divisi proquota tra tutti gli azionisti, a prescindere da chi abbia ospitato i futuri acquirenti del servizio), potrà comunque beneficiarne indirettamente perché avrà occasione di entrare in contatto con una platea molto più estesa di potenziali clienti. Si tratta, insomma, di una concreta marcia in più per aumentare in bilancio il contributo delle attività non regolate. Il piano

attuale, 2015-2019, già fissa come obiettivo il raddoppio dei ricavi da queste attività che esulano da quella tradizionale di Enav, quella svolta in casa per il controllo del traffico aereo. L'obiettivo è il raddoppio, dai 10 milioni di euro del 2015 ai circa 20 milioni previsti per il 2019. Nel 2016 c'è stato già un incremento di ben il 30% e anche l'ultima trimestrale ha confermato il trend con un +16%.

L'orizzonte di piano, però, non può ovviamente contemplare Aireon, che come detto diventerà operativo nel 2019. L'ottimismo dell'ad Neri sul contributo che arriverà dalla società anche in termini di dividendi è sostenuto da un dato di fatto: Aireon non ha rivali. «La concorrenza non è una minaccia», conferma Neri, «i potenziali competitor o non si sono mossi o lo hanno fatto in ritardo e con tecnologie diverse». (riproduzione riservata)

