Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati
Tiratura 06/2016: 50.000
Diffusione 06/2016: 40.000
Lettori: n.d.
Mensile - Ed. nazionale

SPECCHIO ECONOMICO

Dir. Resp.: Victor Ciuffa

01-OTT-2016
da pag. 16
foglio 1 / 4
www.datastampa.it

ROBERTA NERI: L'ENAV VOLA IN BORSA CON TORRI DI CONTROLLO AFFIDABILI

a cura di
ROMINA CIUFFA

Non ci sono altre società di controllo del traffico aereo quotate in Borsa. Le peculiarità sono quelle di operare in un settore regolato, nel regime di un'assegnazione avvenuta per legge avente ad oggetto un'attività concessa in esclusiva nell'ambito del territorio nazionale. Si tratta di caratteristiche che attirano una certa tipologia di investitori con un approccio di lungo periodo. Anche, ma non solo, per questo la collocazione in Borsa è stata un successo

Roberta Neri, amministratore delegato di Enav

L'Enav, Società nazionale per l'assistenza al volo, segue le sorti dell'Azienda autonoma assistenza al volo traffico aereo generale (Aaavtag) nato dopo la smilitarizzazione del controllo del traffico aereo che seguiva uno storico sciopero, quello del 19 ottobre 1979, dei controllori di volo dell'Aeronautica Militare. Assume il nome attuale dopo la trasformazione da Ente pubblico economico in spa, nel 2001. Essa è controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ed è sottoposta alla vigilanza del Regolatore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), e a quella del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La società è deputata alla gestione del traffico aereo civile in Italia in qualità di «Ansp» (Air Navigation Service Provider), ed è responsabile delle torri di controllo di 43 aeroporti e di 4 centri di controllo d'area. Con circa 4.200 dipendenti, l'azienda fornisce i servizi alla navigazione aerea ai propri clienti, le compagnie aeree che volano in Italia; eroga il servizio di controllo del traffico aereo (Atcs), il servizio informazioni volo (Fis), il servizio informazioni aeronautiche (Ais) e il servizio di osservazioni e previsioni meteorologiche limitatamente all'emissione dei bollettini meteorologici relativi agli aeroporti (Metar) e allo spazio aereo di competenza. Considerata da tempo tra i «big five» europei per performance operative e innovazione, sottoposta alle norme operative internazionali dettate dall'Icao (l'agenzia delle Nazioni Unite che definisce le normative internazionali della navigazione aerea), l'Enav è una componente fondamentale del sistema dell'Air Traffic Management internazionale. Partecipa alle attività di ricerca e sviluppo in coordinamento con gli organismi di controllo nazionali e internazionali del settore ed è uno dei principali attori nella realizzazione del «Single European Sky», il programma per armonizzare la gestione del traffico aereo in tutta l'Unione europea con l'obiettivo di raffor-

data stampa
dal 1980 monitoraggio media

Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati
Tiratura 06/2016: 50.000
Diffusione 06/2016: 40.000
Lettori: n.d.
Mensile - Ed. nazionale

SPECCHIO ECONOMICO

Dir. Resp.: Victor Ciuffa

01-OTT-2016
da pag. 16
foglio 2 / 4
www.datastampa.it

zare la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo continentale.

Il 2016 è stato un anno decisivo: da luglio la società è stata quotata al Mercato telematico azionario della Borsa valori di Milano. Tale operazione era stata annunciata nel 2014 dal Governo Letta, che aveva preparato il collocamento del 49 per cento del suo capitale sociale ai privati entro l'anno, ipotizzandone la cessione in Borsa; solo dall'11 al 21 luglio di quest'anno è stata emessa sul mercato l'offerta globale di vendita delle sue azioni ordinarie, per 3,30 euro, che il 26 luglio alla chiusura della Borsa di Milano raggiungono i 3,65 euro, con un rialzo del 10,61 per cento. La privatizzazione costituisce il nuovo lancio di una società che è abituata a volare: Roberta Neri ne è l'amministratore delegato dal primo luglio del 2015, e guida l'Enav in questa nuova fase di volo.

Domanda. Dopo la trasformazione in spa nel 2001, per l'Enav è arrivato un momento storico: siete tra i pochi al mondo ad aver aperto il capitale ai privati e i soli a quotarsi in Borsa.

Risposta. Siamo soddisfatti dell'operazione e, con riferimento ai tempi, abbiamo completato il progetto in linea con le previsioni. L'operazione si inserisce nell'ambito del programma di valorizzazione che il Governo aveva definito in un decreto del giugno 2014 che vedeva Enav tra le società oggetto di parziale privatizzazione, ed è stata completata con successo in un momento complicato dei mercati finanziari anche considerato l'effetto Brexit. Questo ci ha portato a fare attente riflessioni su quella che poteva essere l'opportunità di uscire sul mercato, congiuntamente con il nostro azionista.

D. Come avete affrontato Brexit?

R. Abbiamo tarato le tempistiche anche in relazione a quelli che sono stati gli effetti dei giorni immediatamente successivi al Brexit, un vero e proprio shock per i mercati finanziari. L'osservazione delle reazioni dei mercati e soprattutto di titoli comparabili al nostro ci ha condotto a compiere questo passo.

D. Ci sono titoli comparabili ad Enav?

R. Non ci sono società come Enav quotate in Borsa. Le peculiarità della nostra società sono quelle di operare in un settore regolato, nel regime di un'assegnazione avvenuta per legge avente ad oggetto un'attività concessa in esclusiva nell'ambito del territorio nazionale; ciò è confrontabile con gli altri Paesi europei sicuramente per l'attività di gestione del traffico di rotta che rappresenta la parte prevalente dell'attività che svolge Enav. Si tratta di caratteristiche che attirano una certa tipologia di investitori con un approccio di lungo periodo.

D. Chi sono stati gli investitori?

R. Abbiamo avuto interesse da moltissime parti, grandi nomi. La risposta che abbiamo avuto ha consentito di selezionare gli investitori nell'assegnazione delle quote al mercato, con una domanda che è stata 8 volte maggiore rispetto all'offerta. Il prezzo di collocamento è stato di 3,30 euro, c'è stato un forte interesse da parte del mercato; il Brexit paradossalmente ci ha aiutato perché in un momento in cui operazioni non se ne facevano, il nostro è stato considerato come un «titolo rifugio» per allocare liquidità in un momento di stallo del mercato.

D. Quali saranno le differenze?

R. Siamo entrati nel mondo delle società quotate, quindi siamo assoggettati alle normative nazionali; in questo ambito le regole tendono a garantire trasparenza e parità di trattamento in termini di informazione al mercato, e queste sono tutte caratteristiche che fanno bene a una società come Enav, già abituata a operare in contesti regolati e disciplinati ma con obiettivi e caratteristiche diverse da quelle che sono le norme applicate alle società quotate in Borsa. Ciò aumenta la complessità da un punto di vista organizzativo e gestionale, perché sono nate nuovi funzioni con nuovi presidi di controllo di garanzia e trasparenza, ma di fatto non cambia quello che è il cuore della società, l'attività che l'Enav da anni svolge in esclusiva: garantire il controllo dello spazio aereo italiano, costituito da più di 750 mila chilometri quadrati corrispondenti al doppio del territorio nazionale.

D. In che modo siete coinvolti con lo spazio aereo che controllate?

R. Dobbiamo garantire la gestione a supporto e a servizio delle compagnie aeree che transitano nello spazio aereo nazionale, a prescindere dal fatto che i loro aerei atterrino o decollino nel nostro territorio: la nostra è un'attività che per tre quarti riguarda il presidio della «rotta», ossia l'attraversamento dello spazio aereo che in termini di traffico rappresenta il 75 per cento del nostro fatturato, regolata e disciplinata, da un punto di vista non solo tariffario ma anche tecnico-operativo da normative europee.

D. L'Enav è sottoposta al controllo europeo: è un bene?

R. È questo un elemento che contraddistingue l'Enav rispetto ad altri business regolati nazionali, ed è una caratteristica che è piaciuta agli investitori in quanto espressione di garanzia ed uniformità in un contesto più allargato di quello nazionale. Oggi la normativa è nuova, perché a partire dal 2012 il Regolatore europeo ha stabilito norme e principi che sono più ispirati a garantire il livello delle prestazioni dell'operatore che gestisce il traffico aereo di ogni nazione, sia da un punto di vista tecnico che economico; fino al 2012 vigevano principi diversi che avevano come obiettivo principale quello di garantire la copertura dei costi al soggetto che gestisce il controllo del traffico aereo. Questa nuova regolazione incentiva di più anche le performance di natura economica, e questo è un aspetto che insieme ad altri, ha particolarmente distinto la «equity story» di Enav. Un altro elemento di forza riguarda l'assetto giuridico: di fatto operiamo in un contesto di monopolio naturale. Questo riguarda anche le altre nazioni europee: ogni Stato ha la propria società o il proprio dipartimento all'interno del Ministero che gestisce lo spazio aereo in un contesto di monopolio.

D. Monopolio non significa però meno attenzione alle esigenze del cliente.

R. L'attenzione al cliente costituisce sempre un aspetto molto importante della nostra attività: le compagnie aeree sono un cliente attento e sensibile alle prestazioni garantite dal soggetto che gestisce il traffico aereo, soprattutto con

data stampa
dal 1980 monitoraggio media

Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati
Tiratura 06/2016: 50.000
Diffusione 06/2016: 40.000
Lettori: n.d.
Mensile - Ed. nazionale

SPECCHIO ECONOMICO

Dir. Resp.: Victor Ciuffa

01-OTT-2016
da pag. 16
foglio 3 / 4
www.datastampa.it

riferimento alla qualità della prestazione che ha impatti di natura economica, tra cui senz'altro l'effetto legato al consumo di carburante e quello legato ai ritardi.

D. A proposito di ritardi, in che modo essi sono valutati dal Regolatore?

R. Il Regolatore, oltre a stabilire le norme del piano tariffario, fissa anche degli obiettivi che misurano le prestazioni dell'operatore, e uno dei parametri che meglio le rappresenta è costituito proprio dai minuti di ritardo attribuiti all'attività della società, per i quali il Regolatore attribuisce a ogni Paese un target: l'Enav ha il primato di posizionarsi a un livello di grande rispetto, poiché nel 2015 i minuti medi di ritardo imputabili alla nostra attività si sono collocati a un 90 per cento al di sotto del target fissato dal Regolatore.

D. Perché allora, pur avendo questo primato, all'esterno il nostro sembrerebbe un Paese caratterizzato da grandi e ingiustificati ritardi aerei?

R. Le cause che possono determinare un ritardo sono tante, e tanti sono i soggetti che concorrono al supporto dell'attività delle compagnie aeree, dal controllore di volo alla società aeroportuale, alle infrastrutture, ma quello che è importante e oggetto di un controllo molto serrato del Regolatore, è stabilire quali siano le cause le ritardo e a chi vengono attribuite. Da quando è stato istituito tale criterio di misurazione, l'Enav non solo ha il primato di aver sempre raggiunto i parametri, ma addirittura di aver avuto accesso al massimo del bonus, che per il 2015 è stato di 6 milioni di euro. Infatti, la regolazione prevede un meccanismo di bonus-malus in relazione a questo obiettivo con premi e penali. Contiamo sul fatto di mantenere tale obiettivo anche negli anni futuri: da un punto di vista operativo la società continuerà a lavorare per farlo in maniera sempre più efficace, da un lato perché ce lo chiede il Regolatore stesso, dall'altro perché una società deve non solo operare bene da un punto di vista tecnico-operativo, ma anche farlo in maniera efficiente. Queste sono le linee guida del nostro piano e i dati del 2015 - primo bilancio che mi ha visto in questo ruolo e in questa responsabilità - evidenziano proprio questo percorso di contenimento dei costi, che hanno evidenziato un trend in riduzione significativo e un contenimento del costo del personale.

D. Quali sono i fondamentali asset dell'Enav?

R. La società per le sue caratteristiche ha due asset: il fattore umano e le tecnologie, e su questi due fattori noi continueremo a investire in maniera significativa. Il nostro programma di investimenti è focalizzato soprattutto sull'ammodernamento delle tecnologie, perché riteniamo che mantenere un livello importante su questo rappresenti un primato, il Regolatore ce lo chiede e ciò rappresenta il «driver» principale del nostro piano. Accanto a questo mi piace citare anche il fatto che siamo in grado di poterci proporre su un mercato che seppur marginale rispetto al nostro «core business», è un mercato non regolato, che vede come clienti altri service provider che fanno domanda di servizi in quanto non sono autonomamente organizzati per poterli svolgere, e noi ci adoperiamo per fornirli.

> «Circa i due terzi della nostra struttura dei costi è rappresentata dal personale, e questo dà contezza di quanto il fattore umano sia per noi rilevante. La tipologia di attività e la rilevanza che il nostro personale ricopre sono tali per cui anche gli aspetti di natura sindacale costituiscono fattore di grande attenzione, soprattutto in questo momento di privatizzazione e di collocamento in Borsa»

D. Si tratta di attività di consulenza?

R. Sì, consulenza aeronautica, consulenza di supporto di natura metereologico, e più in generale supporto a quella che è l'attività principale di un operatore come noi, garantire il controllo del traffico aereo nell'attività di rotta e nelle attività di terminale. Su questo siamo presenti in alcuni mercati che presentano questo tipo di domanda, come il Sud Est asiatico, la zona degli Emirati, il Nord Africa.

D. Questo ultimo anno, oltre che dall'ingresso in Borsa, è stato caratterizzato dal suo insediamento, il primo luglio 2015: quali sono i principali obiettivi che si pone?

R. La quotazione è un progetto importante. La focalizzazione sulla gestione operativa e sul raggiungimento delle performance e della produttività costituisce il driver principale. Con la quotazione abbiamo avuto la possibilità di farci conoscere e apprezzare. Ho accennato al percorso di focalizzazione sul «core business» e su obiettivi di sempre maggiore efficacia del servizio svolto, perché credo che questa possa essere la vera sfida di una società come Enav in cui la qualità delle prestazioni tecniche è il presupposto per un percorso volto sempre di più a garantire efficienza. Il nostro programma di lavoro ci vede impegnati sul raggiungimento di obiettivi sempre più sfidanti. Prima richiamavo l'attività non regolata che, in termini economici, oggi ha sicuramente un peso marginale rappresentando solo l'un per cento del fatturato, ma che dà comunque conto della nostra capacità di competere anche con altri soggetti che, come noi, sono in grado di fornire determinati servizi, e di farlo in maniera performante ed efficiente.

D. Per quanto riguarda il fattore umano, in che modo l'Enav si rapporta con i sindacati?

R. Circa i due terzi della nostra struttura dei costi è rappresentata dal personale, e questo dà contezza di quanto il fattore umano sia rilevante. Sicuramente la tipologia di attività e la rilevanza che il personale ha nell'ambito dell'organizzazione e del «core business» sono tali per cui anche gli aspetti di natura sindacale costituiscono fattore di grande attenzione; abbiamo avuto, durante l'ultima fase del progetto di quotazione, degli elementi di attenzione che hanno portato potenziali preoccupazioni, ma nella storia delle privatizzazioni ciò ha sempre caratterizzato le posizioni delle organizzazioni sindacali e dei lavoratori. Noi abbiamo sicuramente un contesto in cui la strategicità del lavoro che compie il nostro controllore è tale da rendere importanti le relazioni sindacali, ma posso dire che il rapporto è positivo. Nei primi giorni di agosto abbiamo finalizzato un accordo con le organizzazioni sindacali, inclusa la componente autonoma, nel quale abbiamo disciplinato le regole del dialogo: questo ci consentirà di avere un assetto di positiva dialettica anche in relazione ad obiettivi e scadenze importanti, quale il rinnovo dei contratti di lavoro nel contesto di una società che ha una nuova veste. È importante per noi stabilire regole che portino al sindacato una giusta dialettica e confronto, essenziali presupposti in un assetto organizzativo in cui la componente del fattore umano è imprescindibile: il gruppo conta circa 4.300 persone distribuite sul territorio nazionale con un articolazione che vede 4 grandi centri di controllo e 43 aeroporti per il traffico di terminale.

D. Come sono i rapporti con l'Aeronautica Militare?

R. Con loro abbiamo una situazione abbastanza peculiare rispetto agli altri Paesi, perché l'integrazione operativa è molto forte e questo consente una buona ottimizzazione della gestione dello spazio aereo. Da un lato non va sottovalutata una significativa presenza fisica, perché il personale dell'Aeronautica da un punto di vista logistico siede nell'area di riferimento dei nostri 4 centri di controllo, all'interno dei quali ha una piccola sezione riservata, e ciò dal punto di vista operativo consente una più flessibile gestione dello spazio aereo ri-

data stampa
dal 1980 monitoraggio media

Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati
Tiratura 06/2016: 50.000
Diffusione 06/2016: 40.000
Lettori: n.d.
Mensile - Ed. nazionale

SPECCHIO ECONOMICO

Dir. Resp.: Victor Ciuffa

01-OTT-2016
da pag. 16
foglio 4 / 4
www.datastampa.it

servato all'Aeronautica ed un'ottimizzazione della capacità dello stesso. Nel momento in cui l'area riservata all'Aeronautica non è impiegata da un aeroplano militare che vi transiti, il fatto di poterla utilizzare in maniera flessibile per usi civili è un elemento di ottimizzazione e di grande interesse soprattutto per le compagnie aeree che, ovviamente, hanno meno limitazioni rispetto a quella che può essere una navigazione aerea vincolata.

D. Perché questo rapporto così stretto con l'Aeronautica?

R. La nostra è una genesi che vede l'Aeronautica come il punto di partenza della storia dell'Enav che, prima di essere smilitarizzata, era Aeronautica militare; nel tempo questa integrazione è stata il risultato di scelte operative che, nel caso dell'Italia, sono state lungimiranti rispetto ad altri contesti. È un elemento che ci piace evidenziare perché riteniamo che abbia significativi impatti proprio sul servizio e, quindi, sull'apprezzamento delle compagnie aeree.

D. L'Italia è coperta tutta in maniera equa dai vostri servizi, o vi sono aree da integrare?

R. L'Italia, grazie alla propria geografia, ha una situazione felice, nel senso che gli strumenti di navigazione aerea tradizionale, quali i radar, consentono una copertura integrale. Tutto il nostro spazio aereo nazionale è sorvegliato dagli strumenti di sorveglianza tradizionali. Questo diviene un aspetto importante anche solo pensando al fatto che l'intero spazio aereo mondiale è solo per circa il 30 per cento coperto da radar, mentre il fatto di avere una concentrazione del 100 per cento sull'Italia è una nota affatto irrilevante. A livello mondiale vi sono progetti importanti che prevedono avanzamenti significativi rispetto a questa situazione, a partire dal progetto satellitare, Aireon, cui l'Enav ha scelto di partecipare in coerenza alla nostra visione strategica che ci vede un operatore di riferimento nel settore a livello internazionale.

D. A che punto si trova l'implementazione del sistema satellitare?

R. Il fatto di avere la possibilità di vedere in tempo reale e in qualunque punto dello spazio aereo un aeroplano è di grande interesse, considerato che situazioni quali quella dell'aereo scomparso in Malesia non si andrebbero più a verificare, con tutti gli effetti che da ciò ne conseguono. Quindi la nostra partecipazione a questo progetto - che ha come nostro partner industriale Iridium, società proprietaria del sistema satellitare - è una presenza importante che oggi ci vede come socio strategico e finanziario. L'obiettivo è quello di arrivare, alla fine del 2018, con un sistema di sorveglianza satellitare mondiale operativo. Questo vedrà il forte interesse di Paesi che oggi hanno un livello di

copertura parziale e che certamente potranno essere futuri clienti; per quanto riguarda l'Italia ci potrà essere una funzione di complementarietà tra il sistema satellitare e quello tradizionale contribuendo al raggiungimento di obiettivi di efficienza e di miglior utilizzo della capacità.

D. Con riferimento allo sviluppo dei droni, come si sta muovendo l'Enav?

R. Noi abbiamo prioritariamente un ruolo istituzionale, ma anche un interesse di business, quindi seguiamo con molta attenzione l'evoluzione di questo settore che è ancora in una fase embrionale ma con potenzialità di sviluppo interessanti. Vogliamo esserci perché riteniamo di avere tutte le capacità e i requisiti per divenire un operatore di riferimento nello sviluppo di questo business. Oggi è però prematuro delineare gli assetti rispetto allo sviluppo del settore dei droni anche da un punto di vista istituzionale. Nei rapporti con il nostro Regolatore nazionale, l'Enac, abbiamo individuato forme di supporto e di collaborazione che ci portano ad avere un ruolo di riferimento per garantire, allo stesso tempo, lo sviluppo dei droni, la sicurezza ed il controllo dei nostri cieli. Non è utile ancora fare considerazioni, ma stiamo già valutando di procedere al completamento del nostro assetto di «expertise» tecnologica rispetto ai bisogni di questo filone di attività.

D. Per quanto riguarda l'Europa, vi sono previsioni di crescita del traffico aereo?

R. Le previsioni sono positive e nonostante la nostra regolazione abbia caratteristiche che mitigano il rischio traffico siamo naturalmente interessati alla crescita del traffico aereo. Le previsione di crescita riguardano anche l'Italia, nonostante gli ultimi anni abbiano evidenziato un contenimento del traffico sia pure legato a fattori esogeni, cito la situazione del 2015 che ha visto la chiusura dello spazio aereo libico con effetti importanti anche sui nostri movimenti aerei. Il «traffico», nel nostro linguaggio tecnico, non è dato dal numero dei passeggeri che volano nell'anno, ma dalle cosiddette «unità di servizio», misura convenzionale che esprime la distanza attraversata dello spazio aereo e il peso dell'aereo. La previsione italiana è quella di aspettativa e ripresa e i dati di quest'anno lo stanno già dimostrando. Le aspettative di crescita rappresentano uno dei driver del nostro piano e noi siamo assolutamente in grado di assorbire in maniera efficiente nuovi volumi di traffico, con conseguente incremento dei margini e della produttività. Speriamo nello sblocco dello spazio aereo libico da cui ci aspettiamo un effetto positivo sul nostro traffico, anche perché oggi alcune rotte, per tale causa, evitano il transito in Italia. Abbiamo interesse a maggiori attraversamenti in ragione del fatto che il 75 per cento dei nostri ricavi deriva dall'attività di rotta, e all'interno di questo 75 per cento soltanto il 20 per cento è relativo al traffico domestico; più in dettaglio il 40 per cento del traffico di rotta deriva dal traffico internazionale, e circa il 40 per cento è costituito dal cosiddetto «overflight», ossia da voli che attraversano lo spazio aereo nazionale ma non atterrano né decollano in nessuno dei 43 aeroporti.

D. In che modo l'Enav è sensibile alle istanze dell'ambiente?

R. Non soltanto siamo sensibili agli aspetti di natura ambientale, attitudine doverosa per qualsiasi buon amministratore, ma lo siamo anche per ragioni di business, poiché le nostre compagnie aeree vogliono una gestione efficiente della loro attività. Abbiamo cercato di essere molto attivi nell'implementare tutte quelle rivisitazioni delle procedure che consentono ai nostri clienti di ottimizzare le proprie rotte. Cito il «free route», che sarà operativo a fine anno, un'attività che garantisce alle compagnie aeree la possibilità di implementare rotte dirette e, di fatto, ottimizzare l'utilizzo del combustibile con conseguente contenimento delle emissioni: ciò costituisce un risparmio per loro e una difesa per l'ambiente. ■

data stampa
dal 1980 monitoraggio media