

# ENAV RILANCIATA «ORA ANCHE DRONI E TAXI VOLANTI»

Parla l'amministratore delegato **Paolo Simioni**. La società di controllo del traffico aereo si prepara ad allargare l'attività a tutto ciò che si muove in cielo, viaggi spaziali compresi.

Su i ricavi e si apre la sfida della sostenibilità

**Per i velivoli a pilotaggio remoto è stata costituita D-Flight con Leonardo e Telespazio, 100 mila gli operatori registrati di Leonard Berberi**

**D**a controllore del traffico nei cieli d'Italia a supervisore di tutto quello che si muove sopra le nostre teste a diverse velocità, altitudini, traiettorie, dimensioni: droni dell'e-commerce, taxi volanti, velivoli passeggeri e cargo, navicelle per il turismo e i viaggi spaziali. Un passaggio che avverrà in un futuro sempre meno lontano e che richiede ancora più attenzione all'ambiente.

«Noi di **Enav** siamo passati dalla gestione del traffico aereo alla gestione dello spazio aereo», sintetizza **Paolo Simioni**, amministratore delegato della società italiana ai vertici europei nella fornitura dei servizi di navigazione e presente con i suoi prodotti in un centinaio di Paesi nel mondo. «Siamo un abilitatore che dà corpo alle opportunità offerte dal cielo — dice Simioni — che rappresenta sempre di più un'infrastruttura strategica per l'evoluzione economica e sostenibile del sistema Paese».

## La pandemia

È un «abilitatore» che deve fare i conti con la pandemia. Il coronavirus ha quasi azzerato per mesi il trasporto aereo nel mondo. Il 2020 italiano si è chiuso con il -60% di traffico. Gli effetti della campagna vaccinale e l'allentamento delle restrizioni si sono fatti sentire da giugno 2021. «Secondo le

previsioni l'Italia avrebbe dovuto chiudere l'anno con un -50% rispetto al 2019 — snocciola Simioni —. Al 31 ottobre siamo a -48% su base annua e contiamo di chiudere l'anno a -45%. L'estate è andata meglio delle previsioni: abbiamo gestito il 70-80% del traffico del 2019 con punte che si sono avvicinate ai dati pre-pandemici».

O le hanno superate. Come venerdì 29 ottobre, quando è stato gestito un numero di movimenti superiore dell'1% a quello dello stesso giorno del 2019. Conseguenza, sottolinea Simioni, «di una stagione estiva prolungata». E che potrebbe anche migliorare con la riapertura degli Usa: «È una cosa che ci fa ben sperare». Per il ritorno ai valori pre-pandemici bisognerà aspettare. «Le ultime stime Eurocontrol parlano di fine 2023, inizio 2024», racconta l'ad.

I ricavi di **Enav** nei primi nove mesi dell'anno sono stati pari a 587,6 milioni di euro con un aumento del 23,8% dei ricavi da attività operativa. Quest'ultima è core business per l'azienda e, causa pandemia, «ha subito una contrazione evidente — ricorda Simioni —. Siamo intervenuti riducendo i costi variabili, senza dimenticare che questo settore ha spese fisse non comprimibili». Non si sono fermati «gli investimenti in tecnologia e innovazione. Gli obiettivi di efficienza e sostenibilità che ci siamo dati passano per la digitalizzazione delle infrastrutture e per la capacità di innovare e rinnovare».

## L'impatto ambientale

Ecco, la sostenibilità. Per **Enav** è duplice. C'è un tema di emissioni dirette dell'azienda. «Saremo a impatto zero en-

tro il 2022, attraverso una riduzione di oltre il 70% e compensando la restante parte con l'acquisto di carbon credits investendo in due progetti di tutela ambientale». Poi c'è la questione delle emissioni indirette, quelle degli aerei. «Con il "Free Route", per primi in Europa, abbiamo consentito ai velivoli in sorvolo sopra i 9 mila metri di attraversare i cieli italiani con un percorso più breve». Risultato? «Dal 2016 al 2020 abbiamo permesso alle compagnie di ridurre di oltre 500 milioni di chili le emissioni di CO<sub>2</sub>».

Altre iniziative sono «Airport Collaborative decision making» (indica ai controllori quando è il momento giusto per l'ok all'accensione dei motori consumando meno kerosene) e, a breve, «Arrival manager» (fornisce la sequenza ottimale per separare i velivoli in arrivo su aeroporti intasati diminuendo le emissioni) che si basa sull'intelligenza artificiale e i big data.

A rendere ancora più movimentati i cieli sono i droni. «**Enav** lavora da tempo per garantire la loro integrazione con il traffico aereo tradizionale», ragiona Simioni. La società ha costituito «D-Flight» (in partnership con Leonardo e Telespazio) che gestisce la piattaforma per l'erogazione dei servizi ai droni: gli operatori registrati sono oltre 100 mila. Il fine è «assicurare la piena



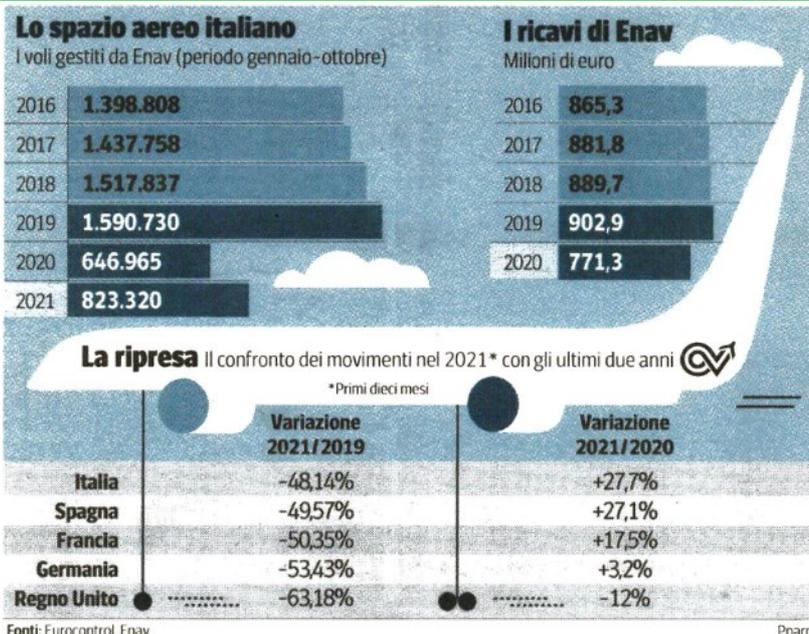
Superficie 56 %

integrazione tra lo spazio aereo dedicato ai droni e quello riservato ai velivoli», in particolare quando si verificherà quello che l'amministratore delegato definisce il «punto di svolta»: la capacità di impiegare i droni fuori dal campo visivo.

## Il futuro

Un'accelerazione l'ha avuta anche il settore dei taxi volanti (ci sono diversi progetti in Italia), mentre Simioni ricorda anche quello delle missioni suborbitali. Un futuro di «macchine volanti» che il capo di **Enav** sottolinea debba essere ancora regolamentato e che li vedrà protagonisti. «L'estate passata — ricorda Simioni — abbiamo firmato una lettera di intenti con Enac e le società di gestione aeroportuale di Milano, Venezia e Roma per la realizzazione di attività comuni a favore dello sviluppo del futuro di mobilità aerea urbana sostenibile e, più in generale, della mobilità aerea avanzata». Ma Simioni salirebbe su un taxi volante? «Ovviamente sì».

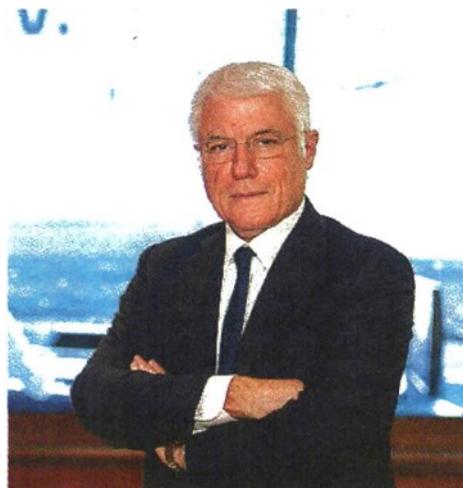
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**E**

### La storia

**Enav** si occupa del controllo del traffico aereo: assieme alle società del gruppo **lds** AirNav, **Techno Sky** e D-Flight garantisce la sicurezza e l'efficienza dei servizi della navigazione aerea. **Enav**, 4.200 dipendenti, conta 45 torri di controllo in Italia, 4 centri di controllo d'area, 62 radar primari e secondari, 10 radar di superficie.



Al vertice **Paolo Simioni**, ad di **Enav**