

C) GLI INVESTIMENTI

1. Il piano degli investimenti 2007 – 2009: attuazione al 31 dicembre 2007

a. Premessa

Il piano degli investimenti relativo al triennio 2007-2009, approvato dal cda nella seduta del 31 maggio 2007, prevede un impegno complessivo di 503 milioni di Euro. La base di partenza del piano è costituita dallo sforzo economico già sostenuto da ENAV nel periodo 2004-2006 (oltre un Miliardo di euro) per il rilancio dello sviluppo aziendale, che ha prodotto sostanziali incrementi di sicurezza, di qualità del servizio e di efficienza del sistema. Ciò ha consentito, grazie anche alle potenzialità offerte dalla tecnologia, di coprire i ritardi accumulati nel passato e di conseguire obiettivi di eccellenza, a fronte degli impegni istituzionali assunti da ENAV nel contesto europeo, e di ricostruire e portare al livello massimo anche il proprio sistema tecnico-infrastrutturale.

Il piano investimenti prevede per l'anno 2007 l'attivazione di programmi di investimento aziendali per un importo pari a circa 223 M€.

In ordine a tale previsione, alla data del 31 dicembre 2007 sono stati attivati programmi per un importo totale di circa 200 M€, tra cui l'acquisizione dei velivoli destinati alle attività di Radiomisure, il cui iter di aggiudicazione si è concluso nel primo semestre 2008.

Nel 2007 ENAV ha proseguito con il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti a supporto del servizio della navigazione aerea, sia per incrementare la continuità operativa e l'efficienza del servizio, il potenziamento della sicurezza del volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi di precisione, nonché la qualità degli ambienti operativi, sia per sostenere il processo di trasformazione della società verso i più elevati standard funzionali europei ed a guadagnare una posizione di rilievo nei contesti internazionali.

ENAV infatti si è impegnata non solo a proseguire lo sviluppo tecnologico-infrastrutturale avviato negli anni precedenti, ma anche a definire le strategie di evoluzione del sistema di Air Traffic Management (ATM) nazionale verso i nuovi scenari operativi che si vanno profilando nel contesto aeronautico europeo sulla spinta delle già citate importanti iniziative comunitarie.

Si fa riferimento in particolare all'iniziativa SESAR avviata dalla Commissione Europea per modernizzare e standardizzare il sistema ATM europeo, nello sforzo di garantire un traffico sicuro e sostenibile negli anni 2020

b. Interventi attivati nel 2007

I principali investimenti "Core Business" attivati nel 2007 hanno riguardato:

- l'evoluzione tecnologica dei sensori radar di Fiumicino e Napoli;
- una nuova rete di comunicazione dati "terra-bordo-terra" (data-link) per le operazioni di rotta nello spazio aereo controllato dal Centro di Area di Roma;
- nuove funzionalità operative avanzate a supporto dei servizi di raccolta e smistamento delle comunicazioni aeronautiche e dei piani di volo;
- la costruzione di una nuova rete-dati aeroportuale a Linate, con ammodernamenti tecnologici nei settori delle Comunicazioni e della meteorologia;
- una nuova piattaforma tecnologica per il Centro Previsionale Meteorologico nazionale;
- l'ampliamento del Centro di controllo di Padova con l'installazione di nuovi settori operativi;
- la costruzione di una nuova Torre di controllo a Crotone;
- l'ampliamento infrastrutturale del Centro di Controllo di Roma e l'adeguamento tecnologico dell'impianto di alimentazione preesistente;
- la riallocazione degli impianti meteorologici dell'aeroporto di Catania dal Blocco Tecnico alla Torre di controllo;
- lo sviluppo di una piattaforma tecnologica integrata per la gestione delle procedure di volo, degli spazi aerei e dei dati aeronautici.

c. Interventi completati nel 2007

Per quanto riguarda i programmi la cui realizzazione si è conclusa nel 2007 vanno ricordati:

- l'ammodernamento delle comunicazioni Terra-Bordo per i voli IFR (Instrument Flight Rules) presso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari;
- l'ammodernamento dei sistemi di comunicazione Terra-Bordo per i voli VFR (Visual Flight Rules) afferenti al Centro di area di Roma;
- l'ammodernamento del radar primario e secondario di Ravenna
- l'installazione di un secondo radar di superficie nel sedime aeroportuale di Malpensa per incrementare la continuità del servizio di sorveglianza;
- la realizzazione di un sistema di multi-laterazione per il potenziamento del controllo a terra della movimentazione aeroportuale a Linate;
- l'automazione operativa della Torre di Olbia con un servizio di approccio equivalente a quello impiegato dal Centro di Area di Roma;

- l' ammodernamento di vari impianti di Radio-assistenza: ILS sulla pista 35L a Malpensa e sulla pista 34L di Fiumicino, VOR-DME a Malpensa e Carmignano (compreso un VOR mobile), LOC a Genova e Palermo, GP mobile a Forlì e VDF a Rieti.

d. Lo sviluppo dei Sistemi Informativi Gestionali

Gli indirizzi di sviluppo dei Sistemi Informativi Gestionali perseguono l'obiettivo di ampliare la portata, consolidare le funzionalità e migliorare la sicura continuità operativa dei sistemi gestionali, qualificandoli così come strumenti sempre più evoluti per il governo dell'azienda.

Le linee di attività hanno coinvolto:

- i Sistemi e le reti, attraverso il rinnovo delle piattaforme hardware e software, il rinnovo delle dotazioni informatiche per l'utente ed il consolidamento dei database aziendali;
- le Applicazioni gestionali, attraverso l'adeguamento e l'estensione delle funzionalità del sistema ERP aziendale nelle aree amministrativa e gestionale, per i processi di gestione della tesoreria, gestione dei cespiti e dei progetti di investimento ad essi legati; estensione delle funzionalità HR, anche con specifici sviluppi, oltre all'estensione del data warehouse aziendale ai dati relativi alle risorse umane, agli acquisti e alla logistica, nonché ai dati di volo;
- i Servizi Informatici, attraverso lo sviluppo dei servizi tecnici e di supporto all'utenza aziendale e l'integrazione con la gestione delle infrastrutture centrali e periferiche di ENAV;

I progetti avviati nell'anno finanziario 2007, coerenti con gli indirizzi di sviluppo, hanno visto i seguenti investimenti:

<i>Linee di attività</i>	<i>Progetti avviati nell'anno 2007 (milioni di €)</i>
Infrastrutture Sistemi e Reti	5,149
Applicazioni gestionali	2,752
Servizi Informatici	0,181
TOTALE	8,082

Tra gli interventi più importanti realizzati nell'anno 2007 spicca il "Programma e-SIG", che coinvolge 14 gruppi di lavoro, per circa 80 persone di 10 diverse Funzioni Aziendali, focalizzati su tre progetti:

Infine, ma non di minor rilevanza, nell'anno 2007 è stato avviato e messo in esercizio il progetto di Help Desk informatico. Tale progetto è in linea con le strategie di gestione dei servizi IT ad oggi più accreditate (modello ITIL - *Information Technology Infrastructure Library*), e persegue l'obiettivo fondamentale di realizzare un unico punto di contatto (SPOC), per tutte le funzioni aziendali, con la struttura che gestisce i servizi ICT.

2. Rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2008-2010

La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2008-2010, approvata dal Consiglio d'Amministrazione in data 24 aprile 2008, tiene conto delle indicazioni della Commissione Europea, che, nello sforzo di garantire un traffico sicuro e sostenibile nell'area comunitaria, ha stabilito di apportare, entro la prossima decade, una sostanziale rivoluzione tecnologica al sistema ATM, alla cui realizzazione sono chiamati tutti gli operatori del trasporto aereo, in primis i fornitori dei servizi di assistenza al volo e l'industria aeronautica.

La rimodulazione del piano prosegue, comunque, nella linea di potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica con l'intento di sviluppare il sistema tecnico-operativo di ENAV e di guadagnare una posizione primaria nell'ambito del trasporto aereo europeo in termini di sicurezza, efficienza e qualità del servizio.

L'articolazione degli investimenti è ripartita nelle seguenti Linee di intervento.

➤ Linea del MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO (235,2 Milioni di € nel triennio): distinta nelle due essenziali componenti "Aeroporto" e "Rotta", è indirizzata ad introdurre tecnologie consolidate per rispondere a prioritarie esigenze di:

- adeguamento alle nuove normative di sicurezza;
- ammodernamento degli impianti obsoleti;
- continuità di servizio anche in situazioni molto critiche;
- mantenimento dei servizi di assistenza al volo entro obiettivi di costo.

➤ Linea dell'INNOVAZIONE TECNOLOGICA (159,3 Milioni di € nel triennio): anch'essa distinta nelle componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata a realizzare significative performance di servizio prefissate a livello europeo; l'innovazione

tecnologica è infatti alla base dei traguardi che ciascun fornitore dei servizi della navigazione aerea assume come obiettivi di periodo per:

- innalzare i livelli di sicurezza nelle aree aeroportuali e negli spazi aerei di rotta;
- incrementare la capacità di gestione del traffico;
- predisporre ai nuovi scenari operativi di interoperabilità, Gate-to-Gate e Single Sky.

➤ Linea dello SVILUPPO GESTIONALE E INFRASTRUTTURALE (74,5 Milioni di € nel triennio): si riferisce alla costruzione del nuovo Centro di Formazione (Academy), al potenziamento dei Sistemi Informativi Aziendali, di Radiomisure e dei Servizi Generali Aziendali.

➤ Linea della SECURITY (45 Milioni di € nel triennio): è indirizzata al rafforzamento dei siti a rischio per la Sicurezza in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000 e ISO 27000.

➤ Linea dell'ADEGUAMENTO AL D. Lgs. 626 (18 Milioni di € nel triennio): prevede lavori per la messa a norma di impianti di servizio e quadri elettrici su siti aeroportuali e periferici, la cui urgenza è stata riconosciuta a seguito di sopralluoghi e verifiche condotte in sito.

Le nuove risorse tecnologiche sono destinate a far crescere l'efficienza economica del "sistema". Infatti, un più efficiente impiego delle risorse operative e una maggiore efficienza nelle comunicazioni terrestri e mobili migliorano la produttività aziendale agendo sui tempi di risposta del personale operativo.

La rimodulazione del piano ripropone sostanzialmente per il biennio 2008-2009 gli impegni previsti dal piano 2007-2009. Per alcuni programmi è stata effettuata una migliore redistribuzione temporale, a seguito di sopraggiunte variazioni di priorità. Si sottolineano in particolare:

- il potenziamento tecnologico dei sistemi ATM (45 M€);
- l'ammodernamento di sistemi di comunicazione aeroportuali (17M€);
- la prosecuzione del rinnovamento dei sistemi di navigazione (34 M€) e di sorveglianza (45M€);
- l'evoluzione della piattaforma ATM nazionale in ottica SESAR (25 M€);

- il potenziamento della centrale elettrica di Padova, l'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma ed altri interventi aeroportuali (37 M€);
- la realizzazione del nuovo Centro di Formazione dell'Academy di Forlì, nella prospettiva del potenziamento delle attività di formazione e di una completa integrazione con gli istituti di ricerca universitari locali (15 M€);
- il completamento della protezione dell'intero parco produttivo di ENAV e la realizzazione della sicurezza informatica delle reti-dati operative e gestionali (36 M€);
- l'acquisizione di due nuovi aerei per le attività di Radiomisure (16 M€);
- la realizzazione di una nuova architettura centrale e l'installazione di alcuni sistemi di supporto ai servizi di Information Technology (12 M€).

Per effetto della rimodulazione sono stati inseriti nel piano i seguenti nuovi interventi tecnologici e di sviluppo gestionale-infrastrutturale, in linea con gli obiettivi strategici aziendali:

- l'ammodernamento tecnologico delle torri di Cagliari e Brescia, l'adeguamento di sistemi di fallback, gli ampliamenti funzionali e l'ammodernamento di reti elaborative e consolle operative (33M€);
- il potenziamento della centrale elettrica di Brindisi e gli ammodernamenti infrastrutturali di impianti e torri aeroportuali (48 M€);
- l'estensione delle comunicazioni "data link" agli ACC di Padova e Brindisi e il potenziamento di comunicazioni e di registrazioni in fonia su vari aeroporti (25 M€);
- il potenziamento dei sistemi di progettazione delle procedure di volo e dei servizi di informazioni aeronautiche e lo sviluppo di una piattaforma per la progettazione di traiettorie e spazi aerei SESAR-oriented (25 M€);
- la prosecuzione dell'evoluzione tecnologica del sistema ATM nazionale (10 M€) e delle attività di sperimentazione preoperativa, nella prospettiva di SESAR (8 M€);
- l'acquisizione eventuale di un terzo aereo per le attività di Radiomisure (8);
- le evoluzioni funzionali di applicazioni gestionali e di business intelligence (16 M€) e la realizzazione del nuovo Centro di Elaborazione Dati della Sede di Via Salaria (3 M€);
- gli interventi di messa a norma in materia di sicurezza del lavoro (18 M€).

Gli interventi relativi alla costruzione e all'allestimento tecnologico delle nuove torri di Palermo (40 M€) e di Salerno Pontecagnano (20 M€) saranno effettuati solo a valle della concessione di finanziamenti regionali/europei.

D) LE RISORSE UMANE, LE RELAZIONI INDUSTRIALI E LA FORMAZIONE

1. Evoluzione delle consistenze del personale

Nel 2007 sono proseguiti gli investimenti relativi all'acquisizione di nuove risorse soprattutto dedicate all'erogazione dei servizi, ma anche dedicate ai processi di supporto per i quali è necessario il rinnovamento delle competenze e professionalità, in relazione al percorso di aziendalizzazione e al correlato adeguamento ai nuovi valori culturali e professionali che tale percorso comporta.

L'organico complessivo dell'Azienda al 31 dicembre 2007 si è attestato a 3.318 unità, con un incremento di 46 risorse rispetto a fine 2006.

In tale ottica di potenziamento delle risorse, soprattutto operative, si inseriscono anche le attività per il reclutamento di nuovi controllori del traffico aereo (CTA), avviato all'inizio del mese di dicembre 2007, in coerenza con quanto determinato nel piano industriale 2008-2010, il quale prevede un graduale aumento del personale (relativo soprattutto alla categoria dei CTA), al fine di coprire il fabbisogno per le cessazioni connesso al *dal turn over* ed all'andamento del traffico.

Nell'ultima selezione - la cui fase è stata caratterizzata da requisiti più restrittivi rispetto alle edizioni precedenti in ottemperanza anche alle normative internazionali - sono pervenute circa 9.000 candidature, di cui circa 6.000 sono quelle ammesse alle successive fasi di selezione. L'analisi delle candidature pervenute delinea un profilo dell'aspirante controllore caratterizzato da un'età media di 25 anni, di cui il 30% di sesso femminile, diplomato (circa l'80%) e con buone conoscenze informatiche e dell'inglese, equamente distribuito tra nord, centro e sud e isole.

Nelle tabelle che seguono, vengono riportati i dati relativi alle consistenze di personale secondo varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

Consistenze

	31/12/2006	31/12/2007
Dirigenti	69	67
Quadri	309	333
Impiegati	2.894	2.918
Consistenza finale al 31 dicembre	3.272	3.318
Consistenza media	3.286	3.309

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale è così rappresentabile:

	31/12/2006	31/12/2007
Management e Coordinamento	378	400
Controllori Traffico Aereo	1.466	1.500
Esperti Assistenza al Volo	714	680
Operatori Servizio Meteo	32	33
Naviganti	22	22
Amministrativi	410	433
Tecnici	159	159
Personale Informatico	91	91
Consistenza finale al 31 dicembre	3.272	3.318

Organico ENAV – Consuntivo 2007

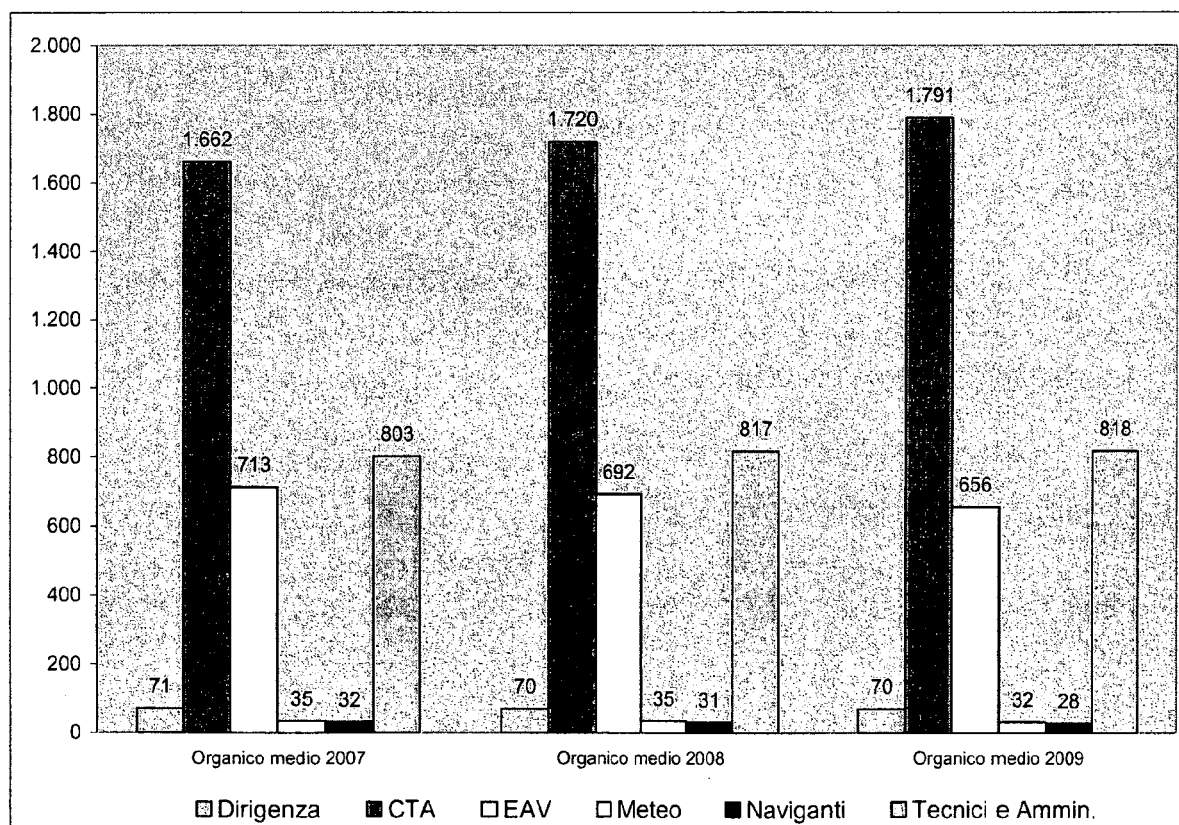
FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecn		Amm / Inf		Totale		TOT. Compl.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENTE												2		2	0	17
SEGRETERIA C.D.A.												6	3	6	3	
AUDIT	1											8	3	9	3	
Consuntivo 2007	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	6	17	6	
AMMINISTRATORE DELEGATO	2									1		7	3	10	3	396
ACADEMY	4	26	14	10	1	1	1			3	1	11	2	55	19	
AFFARI LEGALI	2											12	5	14	5	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					4	2	124	20	143	24	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					3	1	6	1	12	3	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO												8	2	8	2	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	2	1										5	1	8	1	
RELAZIONI ESTERNE	5	1				1						21	4	28	4	
RISORSE UMANE	6	1								10	1	94	17	111	18	
SICUREZZA DEL LAVORO	1									4	1	2		7	1	
Consuntivo 2007	32	29	14	18	4	2	1	0	0	25	6	290	55	396	80	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	2.905
SAFETY,VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	1	8	4							6	3	4		19	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1			1								4	1	6	1	
AREA TECNICA	8	6								74	18	28	8	116	26	
AREA OPERATIVA	7	31	13	101	2	34	2	32	10	25	7	81	5	311	39	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	11	729	60	494	9					35	12	95	1	1.364	82	
OPERAZIONI DI ROTTA	5	875	87	81						43	3	82	2	1.086	92	
Consuntivo 2007	34	1.649	164	677	11	34	2	32	10	183	43	296	17	2.905	247	
Consuntivo 2007	67	1.678	178	695	15	36	3	32	10	208	49	602	78	3.318	333	3.318

Organico ENAV – Previsione 2008

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecn		Amm / Inf		Totale		TOT. Compl.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENTE												2		2	0	17
SEGRETERIA C.D.A.												6	3	6	3	
AUDIT	1											8	3	9	3	
Budget 2008	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	6	17	6	
AMMINISTRATORE DELEGATO	2									1		7	3	10	3	403
ACADEMY	4	26	14	10	1	1	1			3	1	11	2	55	19	
AFFARI LEGALI	2											12	5	14	5	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					4	2	125	21	144	25	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					4	1	6	1	13	3	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	1											8	2	9	2	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	2	1										6	1	9	1	
RELAZIONI ESTERNE	6	1				1						22	4	30	4	
RISORSE UMANE	6	1								10	1	95	18	112	19	
SICUREZZA DEL LAVORO	1									4	1	2		7	1	
Budget 2008	34	29	14	18	4	2	1	0	0	26	6	294	57	403	82	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	2.948
SAFETY, VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	1	8	4							6	3	4		19	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1			1								4	1	6	1	
AREA TECNICA	8	6								78	19	28	8	120	27	
AREA OPERATIVA	7	35	13	98	2	30	1	29	9	25	7	82	5	306	37	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	11	765	62	478	5					35	12	95	1	1.384	80	
OPERAZIONI DI ROTTA	5	905	90	75						43	3	82	2	1.110	95	
Budget 2008	34	1.719	169	652	7	30	1	29	9	187	44	297	17	2.948	247	
Budget 2008	69	1.748	183	670	11	32	2	29	9	213	50	607	80	3.368	335	3.368

Dinamica degli organici

Profilo	2007				2008				2009			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
■ Dirigenza	5	7	71	67		1	70	69		1	70	69
■ CTA	125	62	1.662	1.678	110	40	1.720	1.748	80	65	1.791	1.795
■ EAV		30	713	695		25	692	670		30	656	658
■ Meteo	2	2	35	36		4	35	32	2		32	32
■ Naviganti		1	32	32		3	31	29		4	28	29
■ Tecnici e Ammin.	40	20	803	810	30	20	817	820	25	20	818	815
TOTALE	172	122	3.316	3.318	140	93	3.365	3.368	107	120	3.395	3.398



2. Il costo del personale

Il costo del lavoro è passato da 329,5 milioni di euro del 2006 a 357,0 milioni di euro del 2007 con un incremento pari a 27,5 milioni di euro.

Tale aumento è stato essenzialmente determinato dall'incremento delle componenti variabili della retribuzione (+12,4 milioni) ed in particolare dalle voci quali il premio di risultato e i compensi per ore aggiuntive strettamente correlate agli straordinari, e non prevedibili, incrementi di traffico registrati nel 2007 (+7,1% per la rotta e + 8,1% sul terminale rispetto al 2,4% e 3,5% previsti a budget), incrementi che hanno richiesto la necessità di organizzare le sale operative secondo una "configurazione" massima, tipica dei periodi di picco estivi anche nei restanti mesi dell'anno. In particolare, gli effetti del traffico sono stati:

- l'aumento dei compensi per ore aggiuntive dai 20 milioni di euro previsti a budget ai 27,2 milioni del consuntivo. Su questa voce, oltre all'incremento di traffico sopra evidenziato, ha influito, negli ultimi mesi dell'anno anche la consistente attività di formazione (corsi di inglese e addestramento operativo per i corsi radar regione);

- l'aumento del premio di risultato (+5 milioni rispetto al budget) per effetto delle maggiori Unità di Servizio utilizzata nel 2007. Grazie all'accordo stipulato nel 2006 l'effetto economico dell'incremento del traffico è risultato "attenuato" rispetto alla precedente regolamentazione che collegava il premio al numero dei voli assistiti.

Altra componente significativa dell'incremento del costo del lavoro è stata l'erogazione "una tantum", nel 2007, dell'importo di 5,6 milioni di euro connesso alla definizione del nuovo ordinamento professionale. Il nuovo ordinamento che, per impegni presi con le OO.SS. già nel corso del 2002, sarebbe dovuto decorrere dal gennaio 2004, ha utilizzato le risorse economiche a tal fine individuate e accantonate dai precedenti accordi ed ha consentito di ricomporre l'unitarietà del tavolo sindacale a fronte di ricadute economiche compatibili con la previsione del piano industriale.

È opportuno, peraltro, sottolineare come la sopracitata somma "una tantum", erogata a "compensazione" delle aspettative/richieste sindacali di far decorrere il nuovo ordinamento dal 2006 o addirittura dal 2004, è stata quasi integralmente compensata nella voce "stipendi e assegni fissi" che ha registrato uno scostamento migliorativo rispetto alle previsioni di 3,6 milioni di euro.

Il contenimento della "componente fissa" del costo del personale 2007 conferma la positività della politica aziendale di attenzione ai costi attuata attraverso la rigida applicazione dei tassi di inflazione, la riduzione degli automatismi contrattuali, la gestione mirata del turn-over (differenziale retributivo uscite/entrate), collegando invece gli incrementi retributivi agli effettivi incrementi di produttività collettiva e individuale ed alla continuità del servizio.

Consuntivo costi del personale (migliaia di Euro)

DESCRIZIONE	Consuntivo 2006	Consuntivo 2007	DELTA 2007/2006
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	174.076,42	183.857,29	9.780,87
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	1.710,60	1.852,70	142,10
Disponibilit�	360,98	347,79	-13,19
Indennita' per trasferimenti	992,97	678,03	72,39
Indennita' per trasferimenti temporanei		387,33	
Permessi e RFS	65,60	148,87	83,27
Maggiorazioni per lavoro in turno	14.785,57	14.893,53	107,96
Festivit� coincidenti	1.237,64	747,56	-490,08
Altre indennita'	506,95	1.317,50	810,55
Compensi ore aggiuntive	21.327,56	27.230,23	5.902,67
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.583,22	1.513,16	-70,06
Premio di risultato non dirigente	14.480,00	20.374,58	5.894,58
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	1.611,14	1.096,04	-515,10
Missioni estere	223,94	137,28	-86,66
Missioni addestrative	780,63	63,37	-717,26
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accant. per RFS e ferie maturate e non godute	1.941,22	1.989,18	47,96
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	529,91	544,31	14,40
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale	3.920,12	3.906,58	-13,54
Oneri previdenziali ed assicurativi	69.218,76	73.464,47	6.328,07
Oneri previd. INAIL		2.082,36	
Contributi al fondo di previdenza complementare	3.963,88	3.912,89	-50,99
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	10.348,34	10.587,47	849,81
Accantonamento dirigenti TFR		610,68	
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	3.885,20	3.592,94	-292,26
Altri costi del personale	44,98	45,45	0,47
Borse di studio e rimborsi	1.933,51	1.629,20	-304,31
TOTALE	329.529,14	357.010,79	27.481,65

Il costo medio del personale risulta per il 2006 pari ad € 100.273, mentre per il 2007 risulta di € 107.887.

La retribuzione media, con esclusione degli oneri accessori e delle altre spese   passata da 71.884 euro per l'anno 2006 a 77.719 euro per l'anno 2007.

3. Il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro

Il 20 giugno 2008 è stato sottoscritto l'accordo di rinnovo del contratto collettivo di lavoro, scaduto il 31 dicembre 2007 con le organizzazioni sindacali di categoria.

La componente autonoma del sindacato ha ritenuto di non sottoscrivere il contratto.

Nella giornata del 24 giugno l'accordo di rinnovo contrattuale è stato sottoscritto anche dai Segretari Nazionali del Trasporto Aereo di CGIL, CISL, UIL, UGL e CISAL.

L'accordo è stato raggiunto seguendo le linee guida congiuntamente individuate, tra ENAV e tutte le organizzazioni sindacali (autonome comprese), nel Protocollo di Intenti firmato il 15 ottobre 2007.

Sin dall'inizio della trattativa, ENAV ha dimostrato disponibilità a miglioramenti retributivi e normativi purché direttamente collegati a recuperi di efficienza e produttività posti come base dello sviluppo aziendale.

Sulla base di tale percorso, condiviso da tutte le organizzazioni sindacali, sono state congiuntamente individuate le materie oggetto di rinnovo ed avviato il necessario confronto.

Il contratto siglato ha una validità quadriennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2011) per la parte normativa e una durata biennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2009) per la parte economica.

Nel merito dell'intesa, si evidenzia anzitutto come l'impianto di rinnovo sia caratterizzato da un accentuato arricchimento degli aspetti professionali per tutte le categorie.

Di rilievo è altresì il consolidamento all'interno dell'orario di lavoro dei tempi necessari alla erogazione di formazione, in modo particolare, per le categorie di personale operativo, dove l'esigenza di costante aggiornamento professionale risulta essenziale per la garanzia della sicurezza e per il mantenimento di elevati standard di efficienza dei servizi resi.

Con la sottoscrizione dell'accordo, le organizzazioni sindacali firmatarie si sono impegnate ad astenersi da ogni azione di sciopero sulle materie oggetto del contratto sino a tutto il 31 dicembre 2008.

Va precisato che, sotto il profilo economico, l'intera manovra riconducibile al rinnovo contrattuale risulta in linea con le previsioni di costo del personale contenute nel piano industriale.

Incrementi economici a regime:

Anno	2008	2009	2010	2011	
M.ni	+7,150	+5,000	+1,7000	+0,300	totale +14,100

4. Le relazioni industriali

L'avvio delle relazioni industriali del 2007, pur se fortemente condizionato dal difficile avvio dell'anno, si è contraddistinto dalla volontà di recuperare l'unitarietà del tavolo sindacale, che ha poi permesso di giungere, nel mese di luglio 2007, alla sottoscrizione con tutte le organizzazioni sindacali di una serie di accordi che, oltre a definire gran parte delle suindicate tematiche contrattuali, hanno sancito, anche attraverso la concessione da parte di tutto il sindacato di un periodo di moratoria degli scioperi fino a tutto il 31 dicembre 2007, il recupero di un positivo e fattivo clima di collaborazione nei rapporti.

L'evento più significativo del 2007 nell'ambito delle relazioni con le organizzazioni sindacali è stato certamente l'accordo sul nuovo *Ordinamento Professionale*. Il precedente ordinamento, in vigore dal 1991, risultava ormai anacronistico e non più adatto a valorizzare le nuove professionalità che caratterizzano il settore del trasporto aereo.

In particolare, il nuovo ordinamento non solo ha ristabilito coerenza nella progressione automatica nelle diverse classi stipendiali di ciascuna categoria, uniformando i trattamenti sui differenti impianti, ma ha ulteriormente incentivato il legame tra la crescita salariale e professionale e i valori meritocratici.

Nel corso dell'anno 2007, dopo un primo semestre in cui si sono registrate divergenze tra le parti, è stata così raggiunta una relativa stabilità nei rapporti sindacali che ha consentito il contenimento della conflittualità in complessive 20 ore di sciopero, peraltro poste in essere da due sole sigle sindacali.

Nel mese di ottobre a conferma della rinnovata interlocuzione si è convenuto di avviare, in anticipo rispetto alla naturale scadenza del 31 dicembre 2007, la trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro concordando con lo stesso sindacato