

ENAV ha proseguito, altresì, la propria attiva partecipazione agli altri principali programmi europei che, nell'ambito delle finalità del Cielo Unico Europeo, consentiranno di migliorare in efficienza ed in sicurezza i sistemi di controllo del traffico aereo nell'area del Mediterraneo. ENAV ha, in particolare, intensificato le attività di impulso, sviluppo e coordinamento del progetto BLUE MED, che attraverso un'intensa cooperazione con i fornitori dei servizi della navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta, Tunisia ed Egitto, è finalizzato alla realizzazione del "Blocco Funzionale" del Mediterraneo Orientale, nel quale ENAV fungerà da vero e proprio "Integratore cantonale".

Si tratta di programmi che vedono ENAV – a differenza del passato – svolgere un ruolo non soltanto primario, ma addirittura trainante, e che richiederanno nei prossimi anni ingentissimi sforzi economici da parte dei *service providers* e dei rispettivi Stati di appartenenza, per poter efficacemente avviare e portare a termine, con i mezzi economici necessari, progetti che rappresenteranno il futuro del controllo del traffico aereo.

L'approvazione del Piano Industriale per il quinquennio 2008 – 2012.

Negli ultimi anni ENAV ha sviluppato un processo di cambiamento, le cui principali linee di indirizzo sono tracciate nei precedenti Piani che ne hanno fissato gli obiettivi e le conseguenti azioni fondamentali. Gli indirizzi di governo hanno consentito alla Società di attuare un profondo processo di transizione da "Sistema Pubblico" a "Sistema Azienda" basato su propri meccanismi operativi, sull'individuazione dei livelli di responsabilizzazione e sull'autonomia organizzativa. In tale contesto, le attuali condizioni del Sistema del Traffico Aereo, caratterizzato da elevati volumi di traffico, impongono ad ENAV l'assunzione di nuovi impegni che si aggiungono alle tradizionali esigenze istituzionali ed industriali. Per questo, il nuovo Piano Industriale ha come obiettivo fondamentale quello della sostenibilità nel tempo della crescita del traffico aereo, intesa sia come adeguamento della capacità operativa, sia come

garanzia di mantenimento degli attuali livelli di puntualità e sicurezza complessiva del servizio.

La sostenibilità della crescita del traffico aereo richiede la realizzazione di politiche di “Integrazione dei Sistemi” che si traducono nei programmi di investimento avviati da ENAV per migliorare l’intero processo a tutto vantaggio dell’utente finale, permettendo, nel breve-medio periodo, il superamento degli attuali livelli di traffico.

In linea con quanto esposto ed in continuità con quanto programmato nei precedenti Piani, il nuovo Piano Industriale assume, come indirizzo di “*core business*”, il mantenimento degli elevati livelli di *performance* prestazionali raggiunti (Puntualità e Sicurezza Operativa) che posizionano ENAV tra i migliori *Service Providers* in Europa.

Per quanto concerne gli indirizzi a carattere economico, il nuovo Piano Industriale conferma la politica di stabilità economica attuata in questi ultimi anni. In particolare, l’obiettivo nel periodo 2008-2012 è quello di ridurre il Costo Unitario del Prodotto/Servizio (CUP) dell’1% medio annuo (reale -3% annuo). La prosecuzione della politica di contenimento dei costi e di incremento della produttività potrà determinare una ulteriore riduzione delle tariffe di rotta e di terminale; in particolare le proiezioni tariffarie al 2012, confrontate con l’anno 2007, indicano una diminuzione di circa l’8% per il terminale e di circa il 3% per la rotta.

Il Piano degli Investimenti e la Ricerca.

INVESTIMENTI E
RICERCA

Il Piano degli investimenti relativo al triennio 2007-2009 prevede un impegno complessivo di 503 milioni di Euro. La base di partenza del Piano è costituita dallo straordinario sforzo economico già sostenuto da ENAV nel periodo 2004-2006 (ben 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 di eccellenza anche il proprio

sistema tecnico-infrastrutturale.

Al 31 dicembre 2007 sono stati realizzati programmi per 169,3 milioni di Euro a fronte di una previsione di 223,3 milioni di Euro ed avviate procedure di gara per ulteriori 40 milioni di Euro, di cui 30 per l'acquisizione di velivoli destinati alle attività di Radiomisure.

Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- 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;
- la costruzione di una nuova rete-dati aeroportuale e gli ammodernamenti tecnologici nei settori delle Comunicazioni e della Meteorologia a Linate;
- 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;
- lo sviluppo di una piattaforma tecnologica integrata per la gestione delle procedure ATM, degli spazi aerei e del flusso di dati aeronautici;
- la contrattualizzazione dei radar presso gli aeroporti di Napoli e di Fiumicino.

Tra i principali programmi completati nel 2007 vi sono:

- l'ammodernamento dei sistemi di comunicazione TBT per i voli VFR del centro di controllo di Roma;
- l'installazione di un secondo radar di superficie per l'aeroporto di Malpensa;
- la realizzazione di un sistema di multilaterazione per il potenziamento del controllo a terra della movimentazione aeroportuale a Linate;
- l'automazione operativa della Torre di Olbia;
- l'ammodernamento di vari impianti di radio-assistenza.

Per quanto riguarda la **Ricerca**, nel 2007 sono stati definiti e condotti una serie di programmi di sperimentazione pre-operativa finalizzati a valutare il futuro impiego di nuove tecnologie e di nuovi concetti operativi. Il Centro di Ricerca Sperimentale e Pre-operativa di ENAV ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori ATM, lavorando in cooperazione con il consorzio SICTA, con i Centri di Ricerca europei, con gli Enti Inter-governativi e con le realtà industriali del settore.

Tra i progetti di maggior rilievo del 2007 figurano:

Cristal-Med

Il progetto è finalizzato a valutare la realizzazione nei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo di una rete di sorveglianza (ADS-B) alternativa a quella radar, basata sull'impiego di tecnologie satellitari per la rilevazione dei dati di posizione degli aeromobili, che vengono trasmessi in *broadcast* direttamente dai velivoli stessi. Nel corso del 2007 ENAV ha concluso la fase 1 del progetto ed ha avviato la fase 2, finalizzata all'installazione e alla validazione tecnico-operativa della rete.

Coflight

In collaborazione con il Provider francese, sono proseguite le attività di sviluppo del progetto Coflight per la realizzazione di una piattaforma fortemente innovativa per la gestione dei dati di volo, in linea con i requisiti della nuova piattaforma SESAR. E' stata prodotta la specifica finale del sistema la cui entrata in esercizio è prevista nel 2014.

Sesar

In ambito Europeo, il comitato esecutivo degli ANSP (*Air Navigation Service Providers*), istituito per la definizione del Master Plan di SESAR a cui partecipa ENAV, ha terminato la fase di definizione degli "*Operational Concepts ATM*" ed ha rilasciato per approvazione il documento "*Deployment Sequence*".

In ambito nazionale, ENAV ha definito la linea di evoluzione del proprio sistema ATM verso l'architettura di riferimento di SESAR.

Seneca

Nel campo delle tecnologie satellitari è terminata la fase di definizione dei

requisiti per l'introduzione e la validazione delle tecnologie satellitari nel sistema ATM nazionale (programma SENECA). Il Capitolato è stato trasmesso all'Agenzia Spaziale Italiana, che finanzia il progetto con 37 milioni di Euro (legge n. 10/2001), per il successivo affidamento alle industrie del settore.

Gli importanti investimenti sulla professionalità delle risorse umane.

Nel 2007 è proseguito l'ingente investimento sulle professionalità, indispensabili per il continuo miglioramento dei livelli di servizio, con particolare riferimento a quelle relative alla sicurezza della navigazione aerea.

In quest'ambito, un ruolo fondamentale è svolto dal Centro di formazione di Forlì, il quale ha ospitato, nel febbraio 2007, in occasione della cerimonia celebrativa del 25° anniversario della fondazione di ENAV, le massime autorità di Governo, che hanno apprezzato struttura e funzionalità dell'istituto ed hanno sottolineato come la formazione, la ricerca, la sicurezza e l'integrazione operativa rappresentano per ENAV obiettivi primari e non rinunciabili e come l'Academy di Forlì abbia la potenzialità per diventare un centro di eccellenza anche in Europa e nel mondo.

La sempre crescente attenzione dedicata da ENAV alla formazione delle proprie risorse è riscontrabile anche dai dati relativi al numero delle ore-allievo erogate nel 2007: 325.000 per la formazione operativa (di cui 130.000 *on job training*) contro le 167.000 del 2006, cui si aggiungono 17.000 ore-allievo per la formazione manageriale e di altro tipo.

Particolare rilievo è stato dato, anche quest'anno, alla lingua inglese, mediante corsi di aggiornamento orientati al consolidamento delle competenze linguistiche del personale operativo, così come previsto dalla normativa internazionale, per un totale di 16.000 ore-allievo erogate.

Le costruttive relazioni con le Organizzazioni Sindacali.

L'evento più significativo del 2007 nell'ambito delle relazioni con le

Organizzazioni Sindacali è stato 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.

L'operazione ha altresì consentito di uniformare i trattamenti differenziati presenti all'interno della categoria dei controllori di volo, di allineare tutte le categorie professionali tenendo conto dell'anzianità di servizio, di uniformare il parametro d'ingresso per tutto il personale e di razionalizzare i costi ed i percorsi di crescita professionale.

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

La situazione dei rapporti sindacali ha, inoltre, consentito l'avvio delle trattative per il rinnovo del contratto di lavoro con largo anticipo rispetto alla naturale scadenza.

Il 15 ottobre 2007, ENAV ha sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali un protocollo d'intenti che ha sancito l'apertura del negoziato per il rinnovo del contratto di lavoro per il periodo 2008-2011, con tre mesi di anticipo rispetto alla naturale scadenza del 31 dicembre; ciò ha permesso di individuare le linee guida del negoziato, tuttora in corso, circa il nuovo orario di lavoro, il rinnovo della parte economica, la definizione delle declaratorie professionali, l'elaborazione di un nuovo articolato contrattuale.

Il giudizio positivo espresso dalla Corte dei Conti.

Di particolare rilievo sono i risultati del controllo effettuato sulla gestione della Società nell'esercizio 2006 e nei primi mesi dell'esercizio 2007, comunicati dalla Corte dei Conti nella relazione presentata al Parlamento il 27 novembre 2007.

La Corte, nel ribadire il giudizio positivo già espresso negli ultimi anni sulla gestione della Società, ha dato atto della riorganizzazione finalizzata alla creazione di una struttura il più possibile conforme, sia pure con le sue specificità, ai modelli consolidati delle moderne società per azioni operanti nel terziario avanzato e della nuova fase evolutiva, sempre orientata al raggiungimento della massima efficienza gestionale, caratterizzata dal mantenimento di consistenti risorse finanziarie destinate ad investimenti tecnologici (allo scopo di garantire un sempre più elevato standard di sicurezza) e dalla più profonda attenzione ai costi ed all'efficienza gestionale sorretta da un'adeguata attività di controllo (interno e di gestione) e dal ricorso al sistema di contabilità analitica.

La Corte ha sottolineato, in definitiva, come anche ENAV abbia confermato di aver raggiunto una stabile ed efficiente organizzazione interna, un'operatività gestionale efficace ed affidabile, un più apprezzato ruolo in ambito internazionale.

A fronte di questi risultati positivi, la Corte ha segnalato la criticità derivante dai ritardi nell'erogazione dei rilevanti importi dovuti dallo Stato (relativi agli anni dal 2004 ad oggi), a rifusione di quanto non corrisposto ad ENAV dai vettori aerei per i servizi resi, nonché a copertura degli oneri sociali.

In effetti, la situazione creditoria nei confronti dello Stato ha raggiunto nel 2007 livelli elevati, anche se non preoccupanti data la solidità patrimoniale dell'Azienda. Tali crediti, infatti, ammontano al 31 dicembre 2007 a circa 500 milioni di Euro, di cui 309 milioni di Euro verso i Ministeri e 191 milioni di Euro per IVA.

Il ritardo nella riscossione di questi crediti, insieme con gli oneri derivanti dalla realizzazione dell'ingente piano degli investimenti (per circa 1 miliardo di Euro negli anni 2004 – 2006 e per circa 500 milioni di Euro nel triennio 2007 - 2009) e con quelli sostenuti per l'acquisizione della Società Techno Sky, hanno assorbito le disponibilità finanziarie a disposizione della Società inducendola, a partire dal 2006, a far ricorso al mercato bancario.

L'andamento della domanda, storicamente posizionata su livelli inferiori rispetto a quanto registrato dai maggiori *providers* europei, ha invertito la propria tendenza collocando ENAV in un ruolo di primaria importanza nello scenario dell'*Air Traffic Management* europeo. Infatti, l'anno 2007 ha evidenziato un considerevole incremento di traffico rispetto a quanto registrato nei precedenti esercizi; in particolare, rispetto al consuntivo 2006, l'incremento delle Unità di Servizio per il traffico di rotta (*), si attesta al +7,1%, e per il traffico di terminale al + 8,1%.

ANDAMENTO DEL
MERCATO

Tale positivo andamento risulta migliore dei maggiori *providers* europei, quali Germania (+6,0%) e Gran Bretagna (+4,5%), allineato alla Francia (+7,4%), superiore alla media degli stessi Paesi del 2006 aderenti ad Eurocontrol (+6,4%) ed inferiore solo a quello della Spagna (+8,5%). L'eccellenza del risultato assume ancor più rilevanza se si considera che durante il periodo 2003 - 2004 la domanda di traffico in Italia arretrava (-1%), mentre in Paesi come Germania e Gran Bretagna cresceva a ritmi considerevoli (rispettivamente +9% e +5%).

Traffico Totale di Rotta (unità di servizio)(**)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Germania</i>	12.418.542	11.712.378	706.164	6,0%
<i>Francia</i>	17.994.526	16.756.129	1.238.397	7,4%
<i>GranBretagna</i>	10.895.789	10.425.611	470.178	4,5%
<i>Italia (***)</i>	8.619.664	8.048.679	570.985	7,1%
<i>Spagna</i>	9.244.448	8.517.801	726.647	8,5%
EUROCONTROL	111.128.241	104.463.258	6.664.983	6,4%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

(**) per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.

*Analisi del traffico in Italia**Traffico di rotta*

Rispetto al 2006 il traffico di rotta in Italia vede crescere il numero di voli assistiti del 7,6% e migliorare il numero delle UDS del 7,1%. Tali risultati positivi sono ancor più evidenti se confrontati con gli incrementi dello scorso anno: 4,5% del numero di voli e 2,6% delle unità di servizio.

Traffico in rotta (numero di voli)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	436.112	402.945	33.167	8,2%
<i>Internazionale</i>	1.386.821	1.265.746	121.075	9,6%
<i>Totale pagante</i>	1.822.933	1.668.691	154.242	9,2%
<i>Militare</i>	59.132	59.357	-225	-0,4%
<i>Altro esente</i>	37.336	40.896	-3.560	-8,7%
<i>Esente non comun.ad Eurocontrol</i>	182.663	184.827	-2.164	-1,2%
<i>Totale esente</i>	279.131	285.080	-5.949	-2,1%
<i>Totale complessivo</i>	2.102.064	1.953.771	148.293	7,6%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	1.892.725	1.763.518	129.207	7,3%
<i>Internazionale</i>	6.506.825	6.046.033	460.792	7,6%
<i>Totale pagante</i>	8.399.550	7.809.551	589.999	7,6%
<i>Militare</i>	203.399	216.819	-13.420	-6,2%
<i>Altro esente</i>	16.715	22.310	-5.595	-25,1%
<i>Esente non comun. ad Eurocontrol</i>	54.677	48.755	5.922	12,1%
<i>Totale esente</i>	274.791	287.884	-13.093	-4,5%
<i>Totale complessivo</i>	8.674.341	8.097.435	576.906	7,1%

In particolare, la *composizione del traffico di rotta* è contraddistinta da:

- un *traffico internazionale commerciale* (pagante) in forte aumento, +7,6% in termini di unità di servizio e +9,6% come numero di voli assistiti. Il positivo andamento è favorito dal persistente sviluppo dei flussi turistici da e per l'Italia, sostenuto anche dalla continua crescita delle compagnie *low-cost*;
- un *traffico nazionale commerciale* che prosegue nella ripresa già iniziata nel 2006, sia in termini di unità di servizio (+7,3%) che del numero dei voli (+8,2%). Tale andamento è raggiunto nonostante perduri lo stato di difficoltà della maggiore compagnia nazionale, che da sola genera quasi il 30% dei voli nazionali;
- un *traffico esente* (il cui costo per assistenza al volo è a carico dello Stato) che ha registrato, in continuità con quanto avvenuto negli anni precedenti, un'ulteriore riduzione del 4,5% delle unità di servizio e del - 2,1 % del numero dei voli, prevalentemente dovuta alla diminuzione dell'attività di voli militari (nazionali ed internazionali).

Nell'ambito del *traffico di rotta internazionale* si segnala la componente del traffico di sorvolo commerciale che ha registrato un significativo incremento del 5,8% in termini di unità di servizio a fronte del +11,4% del numero dei voli. L'incremento di tale componente, come già ricordato, è anche conseguenza dell'attribuzione, da parte di Eurocontrol di importanti flussi di traffico aereo che normalmente attraversano l'Austria e i Balcani.

La più contenuta crescita del dato economico (UDS) rispetto al numero di voli assistiti è determinata, come già nel biennio passato, dalla progressiva riduzione della distanza media percorsa sullo spazio aereo nazionale (decremento del 4,9%).

Traffico di terminale ()*

Rispetto al 2006, il traffico di terminale evidenzia un incremento complessivo del 8,1% in termini di Unità di Servizio ed un incremento dei voli assistiti del 6,2%.

Traffico di Terminale (*) (numero di voli)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	349.635	327.113	22.522	6,9%
<i>Internazionale</i>	384.111	353.821	30.290	8,6%
<i>Internazionale Comunitario</i>	307.965	256.660	51.305	20,0%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	76.146	97.161	-21.015	-21,6%
Totale pagante	733.746	680.934	52.812	7,8%
<i>Militare</i>	18.702	17.395	1.307	7,5%
<i>Altro esente</i>	15.583	17.706	-2.123	-12,0%
<i>Esente non comun.ad Eurocontrol</i>	113.322	114.026	-704	-0,6%
Totale esente	147.607	149.127	-1.520	-1,0%
Totale complessivo	881.353	830.061	51.292	6,2%

Traffico di Terminale (*) (unità di servizio)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	15.041.699	14.133.365	908.334	6,4%
<i>Internazionale</i>	21.008.014	19.195.637	1.812.377	9,4%
<i>Internazionale Comunitario</i>	13.705.499	11.582.016	2.123.483	18,3%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	7.302.515	7.613.621	-311.106	-4,1%
Totale pagante	36.049.713	33.329.002	2.720.711	8,2%
<i>Militare</i>	193.538	202.404	-8.865	-4,4%
<i>Altro esente</i>	111.070	112.596	-1.526	-1,4%
<i>Esente non comun.ad Eurocontrol</i>	590.954	537.251	53.703	10,0%
Totale esente	895.562	852.251	43.311	5,1%
Totale complessivo	36.945.275	34.181.253	2.764.022	8,1%

(*) traffico che riguarda le attività, nel raggio di 20Km dalla pista, di decollo e atterraggio.

Il traffico *nazionale commerciale*, analogamente a quanto evidenziato per la rotta, presenta un incremento del 6,4 % delle unità di servizio e del 6,9% del numero dei voli, dovuto essenzialmente all'entrata in questo segmento di traffico di compagnie *low cost*.

Il traffico *commerciale internazionale* di terminale registra un incremento del +9,4% delle unità di servizio e del +8,6% del numero dei voli, dovuto principalmente all'incremento del traffico da parte delle compagnie *low cost* ed allo sviluppo degli aeroporti minori.

Dalle analisi della distribuzione del traffico sugli aeroporti gestiti da ENAV è emerso che gli incrementi più significativi, in termini di voli, si sono registrati a: Napoli +17,1%; Catania +13,7%; Bergamo +9,3%; Venezia Tessera +8,3%, Roma Fiumicino +7,2%; Milano Malpensa +6,7%; Palermo +6,6%; Bologna +6,5.

Il 2007 è stato caratterizzato dalla certificazione di fornitore dei servizi della navigazione aerea ottenuta da ENAC, dalla transizione al nuovo modello dell'esercizio tecnico con la controllata Techno-Sky e dalla gestione operativa del sensibile aumento del numero dei voli.

ANDAMENTO DELLA
GESTIONE
OPERATIVA

Le attività svolte sono state rivolte al perseguimento dei seguenti principali obiettivi:

- mantenere e, ove possibile, aumentare i livelli di *safety* sia in rotta che sugli aeroporti;
- aumentare la “*business continuity*”;
- aumentare la capacità disponibile elevando la *performance* di puntualità;
- standardizzare ed ottimizzare i comportamenti operativi e di gestione ATM.

Safety

Le principali attività svolte per il perseguimento di questo fondamentale obiettivo

si possono così sintetizzare:

- l'implementazione del *Safety Management System* con la pubblicazione e l'applicazione del *Safety Management Manual*;
- la completa operatività ed ottimizzazione del sistema STCA sui 4 ACC;
- l'ulteriore aumento delle capacità di sorveglianza aeroportuale in caso di bassa visibilità sull'aeroporto di Malpensa con l'attivazione operativa del secondo radar di superficie.

Capacità

Gli interventi tecnico-operativi svolti in tema di capacità sono stati molteplici, articolati e coinvolgenti molte Funzioni sia centrali che territoriali d'Area. Di seguito, si riportano le più significative:

- l'apertura di un nuovo settore su Padova ACC e l'aumento delle capacità di altri due settori dello stesso Centro pari del 7%;
- l'ottimizzazione della capacità di Milano ACC con l'8% di aumento della stessa;
- la riorganizzazione dello spazio aereo della Sicilia orientale e l'implementazione del nuovo CTR di Reggio Calabria;
- la realizzazione di una rotta shuttle Fiumicino-Linate-Fiumicino più diretta e con profilo di volo più alto rispetto alla precedente;
- l'apertura del servizio Radar di Avvicinamento presso gli aeroporti di Bari e di Ronchi dei Legionari;
- l'attivazione dell'uso del radar per il servizio di controllo di aerodromo sull'aeroporto di Venezia;
- la realizzazione di 5 "studi di capacità dello spazio aereo" (per le zone di controllo di Olbia, Napoli, Venezia, Bologna e per l'aeroporto di Catania) e degli studi di capacità di 3 settori di Milano ACC e 3 settori di Roma ACC;

- l'attivazione dell'AMS (*Apron Management Service*) presso gli aeroporti di Linate, Catania, Orio al Serio e Lampedusa;
- l'installazione del sistema ADM (*Aerodrome Data Management*) per lo scambio automatizzato delle informazioni ai fini AMS sugli aeroporti di Fiumicino, Linate, Malpensa, Bergamo, Bologna, Catania, Napoli, Palermo, Torino e Venezia;
- l'adeguamento del network aeroviario e la realizzazione di nuove strutture di spazio aereo, con un totale di 36 interventi di progettazione e re-ingegnerizzazione dello spazio aereo.

Standardizzazione

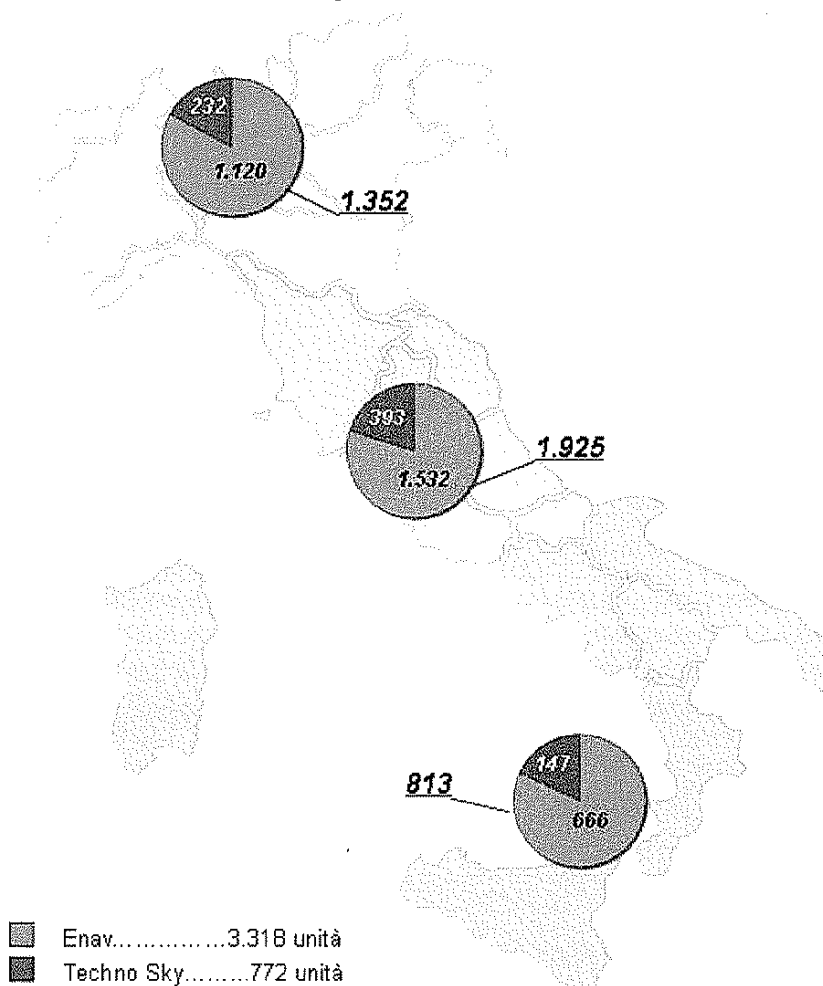
In questo ambito di attività rivestono primaria importanza i già citati rilasci da parte della *National Supervisor Authority* italiana (ENAC) della certificazione Single European Sky per i Servizi della Navigazione Aerea e da parte dell'organismo internazionale Det Norske Veritas (DNV) della certificazione di conformità allo standard internazionale ISO 9001:2000 del Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV S.p.A.

ENAV è presente su tutto il territorio nazionale per la fornitura dei servizi di assistenza al volo con un proprio organico, che al 31 dicembre 2007 era di 3.318 unità. Il dato complessivo finale evidenzia un incremento di 46 risorse rispetto a fine 2006, determinato essenzialmente da un incremento del numero dei controllori del traffico aereo (CTA) e sostanzialmente in linea con quanto pianificato in sede di budget (3.321 unità).

All'organico di ENAV si aggiunge quello della controllata Techno Sky che al 31 dicembre 2007 risulta di 772 unità.

*PERSONALE ED
ORGANIZZAZIONE*

Distribuzione del personale sul territorio nazionale



La politica aziendale delle risorse umane ha mantenuto una tendenza, perseguita ormai da diversi anni, orientata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'Azienda, alla prosecuzione degli intensi programmi formativi, al continuo miglioramento delle relazioni industriali ed alla razionalizzazione degli assetti organizzativi, nell'ottica del continuo miglioramento della produttività e della razionalizzazione dei costi.

Per quanto concerne l'assetto organizzativo aziendale, sono stati soppressi i Coordinamenti Territoriali, al fine di rendere il modello organizzativo maggiormente flessibile ed adeguato all'attuale realtà aziendale, incentrata sulla definizione e standardizzazione dei processi.