

28. Il conto economico

Il conto economico del consuntivo in esame risulta strutturato come segue
(in parentesi le somme in sottrazione – valori in euro):

A – Elementi finanziari		
- Entrate correnti 2004	155.090.685,07	
- Spese correnti 2004	(126.060.021,39)	29.030.663,68
B – Elementi che non hanno dato luogo a movimenti finanziari		
- Minori residui passivi		2.215.817,31
- Minori residui attivi		-
- Variazioni patrimoniali straordinario		-
- Ammortamenti e deperimenti		(1.166.310,67)
- Fondo indennità personale		(2.247.795,60)
- Fondo residui perenti		-
Avanzo economico		27.832.374,72

L'esercizio finanziario 2004 si chiude, quindi, con un **avanzo economico di € 27.832.374,72** a differenza dell'esercizio precedente nel quale è stato registrato un disavanzo pari ad euro 9.890.506,50.

Detto risultato è in gran parte conseguenza diretta dell'avanzo accertato nella parte corrente del rendiconto finanziario di competenza.

29. Il conto del patrimonio

Dall'apposito prospetto, si desume la situazione patrimoniale dell'Ente.

La consistenza finale del patrimonio dell'Enac alla data del 31.12.2004 risulta essere pari a **€ 58.096.537,23** con un incremento di euro 27.832.374,72 (pari all'avanzo economico di cui al punto precedente) rispetto alla situazione accertata al termine dell'esercizio finanziario precedente (euro 30.264.162,51).

Tra le attività, le variazioni in aumento o in diminuzione (tra parentesi) hanno interessato:

per €	0,00	I fabbricati e i terreni edili
per €	5.541.647,69	Immobilizzazioni immateriali
per €	875.915,71	Le immobilizzazioni tecniche
per €	8.136.941,88	I residui attivi
per €	66.549.781,86	Disponibilità liquide
per €	(68.901,32)	Crediti bancari finanziari
per €	674.829,42	Costi di costituzione, ampliamento e riorganizzazione
	81.710.215,24	Totale variazioni elementi attivi

Tra le passività, hanno subito variazioni in aumento:

per €	50.970.945,22	I residui passivi
per €	1.740.854,78	Il fondo liquidazione indennità anzianità al personale
per €	783.735,05	Fondo ammortamento immobili
per €	382.305,47	Fondo ammortamento automezzi, mobili e macchinari
	53.877.840,52	Totale variazioni elementi negativi

La differenza negativa tra le suddette variazioni, entrambe di segno positivo, è pari a **€ 27.832.374,72** e rappresenta la variazione patrimoniale netta del patrimonio dell'Ente nell'esercizio 2004.

Il totale dell'attivo patrimoniale è di euro 557.179.511,48, quello del passivo patrimoniale è pari a euro 499.082.974,25; il **patrimonio netto ammonta ad € 58.096.537,23.**

Per quanto concerne i valori dell'inventario, il Collegio dei revisori dei conti ha più volte evidenziato nel corso delle verifiche effettuate dal Collegio stesso, la necessità dell'adeguamento al sistema informatico della rilevazione dell'inventario, anche per quanto attiene agli aggiornamenti "ad valorem".

30. La situazione amministrativa

Al 31.12.2004 l'ammontare del fondo di cassa è pari a euro 295.755.131,96 di cui si è detto in altra parte della presente relazione, e l'ammontare **dell'avanzo di amministrazione a fine esercizio o pari ad € 40.206.139,83.**

L'avanzo sopra indicato comprende la quota per consumi intermedi resa indisponibile ai sensi del DM 29.11.2002, pari ad euro 2.735.646,38, e la parte già utilizzata in sede di predisposizione del bilancio di previsione 2005, pari ad euro 10.481.920,36.

Una volta approvato il conto consuntivo in parola il Consiglio di amministrazione provvederà a stabilire l'utilizzazione della restante parte dell'avanzo di amministrazione accertato.

L'Ente ha proceduto alle riduzioni di organico conseguente all'applicazione dell'art. 1, comma 93, della legge finanziaria 2005 (n. 311/2004).

Il Collegio dei revisori dei conti si è espresso positivamente sul conto consuntivo nella seduta dell'11 maggio 2005 sottolineando problemi connessi al mancato trasferimento dal bilancio dello Stato delle somme occorrenti per gli investimenti strutturali.

Il Collegio ha suggerito al CdA di effettuare una approfondita analisi della situazione onde individuare le cause che hanno dato origine a tale situazione ed indicare le iniziative atte alla loro rimozione.

Va rilevato che il conto consuntivo per l'esercizio finanziario 2004 è ancora in corso di approvazione da parte dei Ministeri vigilanti.

La mancata approvazione del consuntivo sembra essere legata alla mancata certificazione della compatibilità dei costi della contrattazione integrativa del personale con i vincoli di bilancio. Per ritardi dovuti alla presentazione della documentazione da parte dell'Amministrazione il Collegio dei revisori dei conti si è espresso su tale compatibilità solo nella seduta del 15 febbraio 2006.

La Corte non può non sottolineare come il ritardo nell'approvazione del consuntivo si rifletta anche sugli esercizi successivi soprattutto per quanto riguarda l'applicazione dell'avanzo di amministrazione, il cui ammontare non può ritenersi certo prima dell'approvazione del consuntivo.

Conclusioni

1. Nel periodo considerato nel referto viene in primo luogo in rilievo la ridefinizione a livello legislativo della posizione istituzionale e delle attribuzioni di Enac focalizzate principalmente nel D.Lvo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione a norma dell'art. 2 della L. 9 novembre 2004, n. 265. Enac è ora l'unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza del settore dell'aviazione civile ed in tale funzione deve anche coordinare e vigilare sugli altri soggetti pubblici del settore ed in particolare su ENAV.
2. Le nuove attribuzioni pubblicistiche di Enac, configurato come ente regolatore di settore, rendono non più attuale la sua trasformazione in ente pubblico economico, essendo prevalenti i poteri regolamentari, certificativi e sanzionatori nell'attività dell'ente. D'altro canto l'art. 8 del DL n. 211/2005 ha ridotto del 75% i canoni di concessione demaniale dovuti dai gestori aeroportuali, sostituendoli nel bilancio di Enac con trasferimenti a carico del bilancio dello Stato.
3. Anche alla luce della ridefinizione legislativa del ruolo di Enac, la Corte ripetendo l'invito rivolto nelle precedenti relazioni evidenzia l'opportunità, ormai urgente ed essenziale, di una maggiore e proficua collaborazione tra Ministero ed Enac nel rispetto delle reciproche competenze.
In proposito la Corte sente il dovere di rilevare che le funzioni ministeriali di indirizzo, vigilanza e controllo si inseriscono in un contesto ordinamentale che ha definitivamente optato per la separazione tra funzione di indirizzo politico amministrativo ed attività gestionale di cui è investita in via pressoché esaustiva la dirigenza pubblica.
Ulteriori poteri del Ministro, specialmente se di amministrazione attiva, sono nominativamente intestati e non possono essere estesi oltre le specifiche previsioni di legge.

La Corte ritiene che in ogni caso il clima conflittuale debba essere superato, eventualmente attraverso il ricorso agli organi istituzionali di consulenza e cioè al Consiglio di Stato per il Ministero ed all'Avvocatura dello Stato per Enac.

4. La mancata definizione del rapporto di vigilanza ha pesantissime ricadute sull'attività gestionale di Enac. In proposito va in primo luogo sottolineato che ad oltre due anni dalla sua scadenza non è stato rinnovato (né sembra imminente il rinnovo) il primo contratto di programma (2000-2003) tra Ministro ed ente, con conseguenti ricadute in termini di efficienza, efficacia e economicità dell'attività gestoria dell'ente anche per la mancata definizione di indirizzi programmatori del periodo e di una corretta vigilanza sulla loro attuazione.

La Corte ritiene essenziale una chiara definizione dei rapporti di gestione da una parte e di indirizzo e di vigilanza dall'altra, superando qualsiasi tentazione di coamministrazione.

5. In base alle esperienze di primi anni di funzionamento Enac si è dato un diverso assetto organizzativo trasfuso nel nuovo regolamento di organizzazione e del personale, incentrato sull'accorpamento di tutte le funzioni destinate alla gestione di risorse e sistemi e sulla unicità di coordinamento delle Direzioni di Circostrizione Aeroportuale e delle strutture di Sicurezza Volo. Il nuovo regolamento ha avuto concreta applicazione nei primi mesi del 2005. La Corte si riserva di valutare gli effetti prodotti dal nuovo regolamento.
6. Enac ha ancora gravi carenze di organico, soprattutto per quanto riguarda il personale tecnico e gli ispettori di volo. Questi ultimi sono stati sinora assunti solo con contratti a tempo determinato. La Corte ritiene essenziale che Enac proceda con urgenza all'integrale copertura di posti di organico degli ispettori di volo e più in generale di tutto il personale tecnico.
La Corte in ogni caso sottolinea negativamente i gravi ritardi dell'Ente nel bandire tempestivamente e portare a termine le procedure concorsuali in special modo per quanto riguarda gli ispettori di volo, sinora tutti assunti con contratto a tempo determinato.

D'altro canto l'amplificarsi delle competenze di Enac e l'intensificarsi delle azioni di controllo necessarie per assicurare adeguati standards di sicurezza aerea ripropongono in primo piano i problemi di carenza di risorse umane e strumentali già segnalate dalla Corte nei precedenti referti.

7. Per quanto riguarda la regolamentazione tecnica, Enac ha recepito gli annessi ICAO intervenuti nel periodo ed ha emanato numerosi regolamenti, tra i quali va ricordato il recentissimo regolamento della certificazione dei controllori di volo.
8. Per quanto riguarda la sicurezza aerea, tema posto in primo piano dal recente succedersi di incidenti aerei di notevoli gravità, Enac ha istituito una Direzione Security con l'obiettivo di standardizzazione e adeguamento dei processi di sicurezza sia alla normativa interna che quella internazionale. Nel 2005 l'ente ha realizzato 880 ispezioni di rampA su vettori esteri in transito negli aeroporti nazionali ed, in ambito internazionale, ha promosso il regolamento europeo sul divieto operativo e sull'identità dei vettori entrata in vigore il 16 gennaio 2006. Anche e soprattutto in questo settore si ripropongono i problemi di carenza di risorse umane e strumentali, che comunque limitano il proficuo e fattivo impegno dell'Ente. Va ricordata ancora la emanazione in sede europea di una "lista nera" dei vettori aerei.
9. La riforma del sistema di gestione aeroportuale è stata oggetto di riflessione nelle precedenti relazioni della Corte.

Il sistema appare ormai univocamente indirizzato verso la concessione della gestione totale di durata quarantennale a tutti gli attuali gestori degli aeroporti, privilegiando questi ultimi senza individuare sistemi di scelta dell'impresa economicamente più valida. Estremamente significativo, in tal senso, è il secondo comma dell'art. 716 del codice della navigazione novellato. Nel contesto sono di essenziale importanza le convenzioni tra gestori ed Enac che costituiscono il substrato del provvedimento concessorio del Ministro definendo diritti ed obblighi reciproci.

Elemento fondamentale della concessione e criterio ispiratore del sistema legislativo sono gli obblighi di implementazione delle infrastrutture

aeroportuali e della loro manutenzione, che debbono ricadere sui gestori in modo da assicurare un adeguato sviluppo del trasporto aereo.

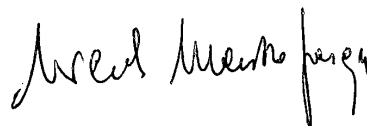
La Corte, pur rinnovando tutte le proprie perplessità sulle modalità di scelta adottate e sulla durata delle concessioni, rileva l'essenzialità nel sistema in concreto adottato della regolamentazione dei rapporti come risultanti dalla concessione soprattutto sotto i profili degli investimenti ai quali sono tenuti i gestori, dei controlli e dei procedimenti sanzionatori delle inadempienze. In quest'ottica appare di rilievo la rapida adozione del provvedimento concessorio al completamento dell'istruttoria tecnica effettuata da Enac. Il grave ritardo nell'emanazione di detti provvedimenti, solo due dei quali (aeroporti di Bologna e Olbia) sono stati sinora adottati recentissimamente, alla distanza di quasi due anni dall'invio al Ministero da parte di Enac della documentazione necessaria non potrà non avere gravi ricadute sulla durata della concessione (di fatto estesa) ma soprattutto sugli investimenti aeroportuali e più in generale sull'efficienza del sistema, che di fatto anche per i motivi in appresso indicati vede il ristagno degli investimenti.

10. La limitazione delle risorse pubbliche disponibili si è riflessa anche sugli investimenti aeroportuali recati dalle leggi di spesa 139/92, 135/97, 194/94, 380/2000 e 166/2002. La limitazione dei trasferimenti di risorse nell'anno 1004 ed i mancati stanziamenti nei bilanci dello Stato per gli esercizi 2005 e 2006 per il pagamento delle rate di mutuo a carico dello Stato ha comportato la mancata attivazione dei contratti di mutuo non ancora stipulati nel 2004, con evidenti conseguenze sugli investimenti. Il quadro complessivo risultante dal coagire dei due fatti innanzi esposti desta grave preoccupazione per l'efficienza del sistema aeroportuale e richiede quanto meno l'accelerazione delle procedure concessorie.
11. I problemi sorti per le tratte aeree assoggettate ad oneri di servizio pubblico già esposti nel precedente referto sono ancora attuali, essendo ancora in corso il contenzioso con il vettore aggiudicatario di alcuni tratte per la Sardegna ed essendo comunque molteplici i motivi di contenzioso giurisdizionale.

La Corte ritiene che debba essere attentamente valutata in termini di efficienza, efficacia ed economicità in relazione all'effettivo uso del mezzo aereo ed alle ricadute sul territorio l'esigenza di assoggettare tratte aeree agli oneri in parola, fatto che quasi sempre comporta compensazioni economiche a carico dello Stato.

12. Si sottolinea il gravissimo ritardo nell'approvazione da parte dei Ministeri vigilanti del conto consuntivo per l'esercizio finanziario 2004, con conseguenti ricadute sia sulla certezza dei dati contabili sia sull'applicazione dell'avanzo di amministrazione.

Il ritardo è dovuto anche mancati adempimenti da parte dell'Ente per spese riguardanti il contratto integrativo del personale, inadempimenti che vanno censurati.



PAGINA BIANCA

Allegato alla deliberazione n. 22/2004
p.3) dell'o.d.g. della seduta del 6.6.2004

E.N.A.C.

ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE

**RELAZIONE
E BILANCIO CONSUNTIVO
DELL'ESERCIZIO 2003**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE E BILANCIO CONSUNTIVO**DELL'ESERCIZIO 2003****E.N.A.C.****ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE**

E.N.A.C.
Via Castro Pretorio, 118
00185 Roma

TEL. 06-445961

PRESIDENTE:	VITO RIGGIO
DIRETTORE GENERALE:	SILVANO MANERA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E.N.A.C.

PRESIDENTE	VITO RIGGIO
CONSIGLIERI	ANTONIO ATTILI ANDREA GIOVANNI CORTE MANLIO MELE PIERLUIGI MUSGHI FREDMANO SPAIRANI FRANCESCO ZANCHETTA

DIRETTORE GENERALE	SILVANO MANERA
---------------------------	-----------------------

REVISORI DEI CONTI	
PRESIDENTE	ANTONIO SCHETTINO
MEMBRI	DOMENICO PENNA PAOLO MARIA CIABATTONI

DELEGATO CORTE DEI CONTI	NICOLA MASTROPASQUA
---------------------------------	----------------------------

PAGINA BIANCA

INTRODUZIONE.

Il bilancio consuntivo per l'anno 2003 che viene sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione rappresenta l'andamento della gestione relativa all'esercizio 2003. Nella ripartizione degli schemi contabili per singolo capitolo, vengono riportati gli accertamenti di entrata e gli impegni di spesa che hanno caratterizzato la gestione.

L'esercizio è stato impostato su quanto preventivato dal bilancio di previsione deliberato nel mese di dicembre 2002 (delibera del Consiglio di Amministrazione n.50/2002) e approvato dai Ministeri Vigilanti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Al bilancio di previsione, nella stesura originaria, sono state apportate nel corso della gestione delle integrazioni recepite con due provvedimenti di variazione, delibera Commissariale n. 10/2003 e delibera del Consiglio di Amministrazione n. 5 A – 2003. Tali provvedimenti si sono resi necessari per far fronte alle nuove esigenze gestionali non prevedibili al momento della stesura del bilancio di previsione. In particolare le variazioni hanno riguardato i trasferimenti da parte dello Stato di somme in conto capitale destinate al finanziamento delle opere infrastrutturali in corso di realizzazione negli scali nazionali.

La gestione dell'anno 2003 è stata caratterizzata anche dall'avvicinarsi dei vertici dell'Ente. Per effetto di quanto disposto dal d.lgs. 250/97 il mandato del Presidente e dei componenti del precedente Consiglio di Amministrazione si è concluso nel mese di maggio ed in conseguenza del disposto dell'articolo 3 del decreto legge 293/1994 convertito in legge 444/1994 i componenti del Consiglio sono rimasti in carica fino al giorno 3 luglio.

Successivamente e fino alla data del 30 settembre le funzioni e i poteri del Presidente e del Consiglio di Amministrazione sono stati espletati dal Commissario straordinario nominato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 10 luglio 2003 nella persona del Prof. Vito Riggio. In questa fase intermedia sono stati espletati compiti di ordinaria amministrazione necessari a garantire il corretto funzionamento dell'Ente.

In data 9 luglio 2003 l'Avvocato Pierluigi di Palma ha rassegnato le dimissioni dall'incarico di Direttore Generale dell'E.N.A.C. a decorrere dal 30 settembre 2003. Con il D.P.C.M. del 19 settembre 2003 il Comandante Silvano Manera è stato nominato Direttore Generale con decorrenza 1° ottobre 2003.

La cerimonia di insediamento dei nuovi vertici dell'E.N.A.C si è tenuta presso i locali della sede di Viale Castro Pretorio 118 il giorno 1° ottobre 2003, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ing. Pietro Lunardi e del Vice Ministro On.le Mario Tassone.

Relazione sulle attività

REGOLAMENTAZIONE SICUREZZA VOLO, CERTIFICAZIONE E SORVEGLIANZA

L'anno 2003 è stato caratterizzato da un'intensa attività regolamentare e di attuazione normativa. L'attività regolamentare è stata svolta, sia a livello nazionale che a livello internazionale, attraverso la partecipazione di personale specialistico in vari comitati e gruppi di lavoro appositamente istituiti. Per quanto riguarda l'attività di attuazione della norma, questa è avvenuta attraverso l'attività di certificazione e sorveglianza delle organizzazioni, del materiale aeronautico e del personale operanti nei settori tipicamente di competenza di alcuni settori dell'ENAC. Inoltre, al fine di garantire l'armonizzazione di normative e procedure applicative sono state curate varie relazioni internazionali con altre Autorità od organizzazioni estere.

Attività regolamentare.

Regolamentazione nazionale

Nel settore della regolamentazione nazionale sono soddisfatte le esigenze di emissione di nuovi regolamenti e di modifiche a regolamenti esistenti, in accordo con le strutture di coordinamento dei settori interessati ed è stato assicurato che le scelte di fondo delle strutture competenti per processo fossero coerenti con quelle dell'Ente.

Tutti i testi regolamentari sono stati oggetto di consultazione con i soggetti interni ed esterni all'Ente, ed stata condotta l'attività di analisi dei commenti per la presentazione dei prodotti agli organi competenti ad emanare il provvedimento (Direttore Generale, Comitato consultivo tecnico economico giuridico, Consiglio di Amministrazione).

Nel corso dell'anno 2003 sono stati sviluppati o modificati 10 Regolamenti ENAC, di essi 6 sono stati già adottati, 1 è stato recepito nel Decreto Ministeriale di recente emissione per la disciplina di aviosuperfici ed elisuperfici, e i restanti 3 sono in corso le attività di consultazione o di consolidamento del testo.