

ATTI PARLAMENTARI

XV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**

n. **12**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259*

**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
(ENAC)**

(Esercizi 2003 e 2004)

Trasmessa alla Presidenza il 30 maggio 2006

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 30/2006 del 19 maggio 2006	<i>Pag.</i>	5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) per gli esercizi 2003 e 2004	»	9

DOCUMENTI ALLEGATI

Esercizio 2003:

Relazione amministrativa	»	107
Relazione del Collegio dei Revisori	»	165
Bilancio consuntivo	»	175

Esercizio 2004:

Relazione amministrativa	»	247
Bilancio consuntivo	»	293
Relazione del Collegio dei Revisori	»	387

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 30/2006.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 19 maggio 2006;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto legislativo in data 25 luglio 1997, con il quale l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi dell'Ente suddetto, relativi agli esercizi finanziari 2003 e 2004, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore, Presidente di Sezione dottor Nicola Mastro-pasqua e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), per gli esercizi 2003 e 2004;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi 2003 e 2004, corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE

Nicola Mastropasqua

PRESIDENTE

Giuseppe David

Depositata in Segreteria il 23 maggio 2006.

IL DIRIGENTE SUPERIORE

(Cataldo Potenzi)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO SULLA GESTIONE
FINANZIARIA DELL'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
(ENAC), PER GLI ESERCIZI 2003 e 2004

S O M M A R I O

Premessa	Pag.	13

PARTE I — ORDINAMENTO E STRUTTURA

1 — Ordinamento	»	14
2 — Adempimenti costitutivi	»	16
3 — Contratto di programma	»	18
4 — Vigilanza ministeriale	»	20
5 — Assetto organizzativo dell'Ente	»	21
6 — Personale	»	23

PARTE II — ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

7 — Regolamentazione tecnica e vigilanza	»	26
8 — Sicurezza aerea	»	29
9 — Infrastrutture aeroportuali	»	32
10 — Le gestioni totali	»	35
11 — Le procedure per l'affidamento delle gestioni totali	»	39
12 — Le gestioni parziali	»	45
13 — Investimenti	»	48
14 — Liberalizzazione dei servizi d'assistenza a terra	»	57
15 — Continuità territoriale ed oneri di servizio pubblico	»	58
16 — I diritti del passeggero	»	63
17 — Assicurazioni	»	65
18 — Consulenze	»	68

PARTE III — RENDICONTAZIONE

19 – Conto consuntivo esercizio finanziario 2003	Pag.	69
20 – Rendiconto finanziario	»	71
21 – Gestione dei residui	»	79
22 – Conto economico	»	80
23 – Conto del patrimonio	»	81
24 – Situazione amministrativa	»	82
25 – Conto consuntivo 2004	»	82
26 – Rendiconto finanziario	»	85
27 – Gestione dei residui	»	96
28 – Conto economico	»	97
29 – Conto del patrimonio	»	98
30 – Situazione amministrativa	»	100
Conclusioni	»	101

Premessa

La Corte ha riferito al Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente – esercizi 2000 e 2001 – con determinazione e relativa relazione n. 31/2002 del 25 giugno 2002 (in Atti parlamentari XIV Legislatura – Documento XV, n. 83) e per l'esercizio 2002 con determinazione n. 5/2004 del 27 gennaio 2004 (in Atti parlamentari XIV Legislatura – Documento XV, n. 217).

La presente relazione riguarda gli esercizi 2003 e 2004, con richiamo degli eventi più significativi intervenuti sino a data corrente.

PARTE PRIMA

ORDINAMENTO E STRUTTURA

1. Ordinamento

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) - dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione (oggi Ministero delle infrastrutture) - è stato istituito con il decreto legislativo n. 250 del 25 luglio 1997, con il compito di curare l'attuazione della regolamentazione di settore, la standardizzazione dei manuali e delle procedure operative, la tenuta dei rapporti con gli organismi internazionali e di esercitare la sorveglianza sugli operatori del settore.

Contestualmente sono stati soppressi, con il trasferimento delle strutture e delle competenze al nuovo Ente, il Registro aeronautico Italiano, l'Ente Nazionale della gente dell'aria e la Direzione Generale dell'aviazione civile per gli aspetti tecnico-operativi.

L'art. 1 di detto decreto ha previsto la trasformazione dell'Enac in Ente pubblico economico non oltre il 31 luglio 1999.

Una significativa rivisitazione delle funzioni dell'ente e della sua collocazione istituzionale è avvenuta con il decreto legislativo 7 maggio 2005, n. 96, il quale ha riscritto la parte aeronautica del codice della navigazione.

Anche sulla base della nuova normativa Enac si configura come un ente ausiliare reggente o regolatore di settore, facendo ad esso essenzialmente capo tutte le attività di regolamentazione e controllo dell'attività aeronautica.

In particolare, ai sensi dell'art. 687 del codice della navigazione novellato, l'Enac agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile. In materia sono conferite al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti poteri di indirizzo, mentre sono attribuiti ad Enac poteri autoritativi e regolamentari.

Più specificamente per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali è di spettanza dell'Enac l'approvazione di progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria, di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali nonché la dichiarazione di pubblico interesse per le opere necessarie all'istituzione ed all'ampliamento di aerodromi e di altri impianti aeronautici.

Nell'esercizio di dette attribuzioni Enac deve conformarsi agli atti di pianificazione, programmazione ed indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ancora Enac può sottoporre a vincoli e limitazioni la proprietà privata per rimuovere ostacoli e pericoli per la navigazione aerea.

Gli enti locali poi debbono adeguare i propri strumenti di pianificazione del territorio alle prescrizioni dell'Enac.

Compiti di regolamentazione e controllo sono attribuiti ad Enac anche sul personale aeronautico e sugli aeromobili nonché sui servizi aerei.

In tema di sicurezza spetta ad Enac di recepire con atti amministrativi ovvero mediante l'emanazione di regolamenti tecnici gli "annessi ICAO" (e cioè gli atti chiamati annessi emanati dalla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944).

In quest'ottica appare ormai obsoleta la non attuata disposizione contenuta nell'art. 1 del decreto legislativo istitutivo dell'Ente secondo la quale Enac si sarebbe dovuto trasformare in ente pubblico economico non oltre il 31 luglio 1999. D'altro canto l'art. 8 del DL n. 211/2005 ha ridotto del 75% i canoni di concessione demaniale al fine di incrementare la competitività e razionalizzare il sistema del trasporto aereo nazionale.

Le minori entrate per Enac sono a carico del bilancio dello Stato, accentuando così la natura di finanza derivata di gran parte delle entrate di Enac.

Infatti i canoni di concessione aeroportuale hanno una incidenza pari al 70% dell'ammontare complessivo delle entrate.

2. Adempimenti costitutivi

2.1 Organi – Come è stato riferito nella precedente relazione, il Consiglio d'Amministrazione, insediatosi il 18 novembre 1998, è stato sostituito al termine del suo mandato con un commissario straordinario nominato con decreto n. 11682 del 10 luglio 2003 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti "sino all'insediamento del Presidente e del Consiglio d'amministrazione e, in ogni caso, per un periodo non superiore a sei mesi".

Con decreto del Presidente della Repubblica in data 11 agosto 2003 è stato nominato per la durata di un quadriennio il presidente dell'ente e con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 luglio 2003 sono stati nominati i membri del Consiglio d'amministrazione per la durata di un quadriennio.

Con decreti ministeriali (Infrastrutture e trasporti) in data 24 luglio e 1° agosto 2003, sono stati nominati rispettivamente il Presidente ed i membri effettivi del Collegio sindacale per la durata di quattro anni. Con successivo decreto ministeriale del 30 ottobre 2003 è stato nominato un membro effettivo del Collegio sindacale in sostituzione di un componente dimissionario.

Il nuovo Consiglio di amministrazione si è insediato il 1° ottobre 2003.

2.1.1 Gli emolumenti dei componenti gli organi sono stati aggiornati, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica in data 12 maggio 2005, nelle seguenti misure annue lorde:

- Presidente, 150.000,00 euro;
- Consiglieri d'Amministrazione, 31.700,00 euro;
- Presidente del Collegio sindacale, 27.895,00;
- Membri effettivi del Collegio sindacale, 23.246,00 euro.

Compete inoltre ai membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale il gettone di presenza pari a 103 euro per la partecipazione alle riunioni collegiali.

Ai componenti degli Organi dell'Ente compete il trattamento di missione (spese di trasporto, alloggio, vitto) ed il rimborso spese nella misura fissata dal contratto della dirigenza dell'Ente senza alcuna maggiorazione.

Al Magistrato delegato della Corte dei conti compete il solo gettone di presenza per le sedute degli organi d'amministrazione e revisione alle quali assiste.

2.2 Adempimenti normativi e costitutivi. - Lo Statuto è stato approvato nell'ottobre 1999; il regolamento di amministrazione e contabilità è stato approvato con decreto interministeriale n. 96/T del 3 agosto 1999 (Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con quello del Tesoro),

2.3 Patrimonio - È costituito, in base all'art. 8 del decreto legislativo n. 250 del 1997, dai beni mobili ed immobili per l'esercizio delle attività istituzionali (1° comma) e dai beni del demanio aeroportuale, da individuare a cura dell'apposito Ufficio commissariale.

L'Ufficio commissariale ha completato i suoi lavori in data 30 giugno 2003, individuando i beni demaniali relativi a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile ad eccezione, a causa dell'opposizione manifestata dal rappresentante del Ministero della Difesa in seno all'Ufficio commissariale, di quegli aeroporti che, benché aperti al traffico civile, non furono a suo tempo ripartiti tra aeronautica civile e militare ad opera del Comitato previsto dall'art. 15 della L. n. 14 del 1963.

Tra i beni individuati da trasferire in uso gratuito all'Enac sono stati ricompresi anche i beni "non strumentali alle attività aeronautiche" (come ad esempio le aree destinate al parcheggio delle autovetture all'esterno degli aeroporti) che, sulla base di una pronuncia resa in sede consultiva dal Consiglio di Stato su richiesta dell'Agenzia del demanio, dovevano essere assegnati all'amministrazione finanziaria.

Pertanto la questione è stata risolta in una logica attenta alla scelta operata dal legislatore a favore del modulo di gestione totale, trasferendo i beni in parola al gestore aeroportuale, quale componente essenziale per il perfezionamento delle convenzioni di affidamento delle strutture aeroportuali.

3. Contratto di programma

Come è stato riferito nella precedente relazione il primo contratto di programma previsto dall'art. 3, comma primo, del DL n. 250/97 è stato stipulato tra Enac e il Ministero dei trasporti di concerto con i Ministeri del Tesoro e della Difesa in data 12 ottobre 2000 e avendo durata triennale ha coperto il periodo 2000-2003. Il contratto è inteso a "definire" i limiti dell'esercizio delle funzioni in relazione alle attribuzioni istituzionali. Il contratto di programma scaduto alla fine del 2003 non è stato ancora rinnovato. La bozza del nuovo contratto è ancora oggetto di un defatigante esame da parte del Ministero¹, il quale tra l'altro ha avanzato la richiesta di far decorrere il nuovo contratto di programma dalla data di scadenza del precedente e di inserire nel testo forme di penetrante controllo su tutta l'attività e su gran parte degli atti di Enac.

In proposito la Corte dei Conti rileva che il Contratto di programma, regolando la futura attività gestoria dell'Ente con assunzione di obblighi a carattere intersoggettivo ed attesa la natura programmatica del documento, debba disporre per l'avvenire e non possa avere decorrenza retroattiva peraltro assai lontana nel tempo, investendo un periodo nel quale comunque l'attività gestoria è stata svolta. Il Contratto di programma può eventualmente regolare effetti attuali dell'attività svolta. In proposito rileva ancora che il Contratto di programma non può non valorizzare le modifiche normative e regolamentari intervenute sino alla sua stipula ed in particolare le modifiche recate al Codice della Navigazione con DL n. 96/2005.

La Corte dei conti altresì esprime valutazioni negative sul fatto che ad oltre due anni dalla scadenza del precedente Contratto di programma non sia stato ancora definito il nuovo documento e siano ancora in esser dispute che essenzialmente riguardano i poteri del Ministero delle Infrastrutture ed adempimenti strumentali.

La Corte precisa che la dislocazione dei poteri tra Ministero ed Enac si deve necessariamente conformare alle disposizioni di legge e statutarie, trattandosi di

¹ Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 13 ottobre 2005 il Presidente - traendo spunto dai ritardi più volte evidenziati dallo stesso Consiglio in ordine alla attuazione di atti e provvedimenti deliberativi dell'Ente da parte del Ministero vigilante e degli organi di controllo - ha posto l'accento sul fatto che il Contratto di programma è tuttora al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e sull'ineludibile necessità di pervenire in tempi ristretti alla sua definizione al fine di garantire all'Ente certezza di programmazione e di indirizzo della propria attività gestionale.

poteri funzionali. Il Contratto di programma può solo disporre nel dettaglio le modalità concrete di esercizio di poteri già intestati dalla legge.

Rileva che talune delle modifiche proposte dal Dipartimento della Navigazione alla bozza di Contratto di programma configurano una sorta di controllo tutorio su Enac, sicuramente non in linea con i poteri di indirizzo e vigilanza concessi in via di principio (e salvo specifiche ipotesi) al Ministero e comunque non rispondenti ai principi che nell'odierno ordinamento regolano i rapporti intersoggettivi pubblici.

Le esposte considerazioni hanno riflesso in termini di efficienza, efficacia, economicità dell'attività gestoria dell'Ente. La Corte, nello svolgimento delle funzioni a lei intestate a tutela degli interessi dello Stato Comunità, rileva che è preminente interesse della collettività la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo nonché l'attuazione di programmi intesi ad assicurare lo sviluppo del sistema aeroportuale e la sua affidabilità. In quest'ottica prolungati ritardi, in special modo se non dovuti al contenuto dell'attività e degli interventi ma essenzialmente alla rivendicazione di poteri, si riflettono in termini negativi sugli esposti interessi della collettività sia per quanto riguarda l'ottimale svolgimento dell'attività gestoria e di controllo affidati ad Enac sia per quanto riguarda gli investimenti infrastrutturali.

Sottolinea infine che controversie attinenti ai rapporti fra Ministero ed Enac ed all'ambito dei rispettivi poteri possono essere risolti, al di fuori del Contratto di programma, attraverso forme istituzionali quali il ricorso al parere del Consiglio di Stato ed all'Avvocatura dello Stato.²

² In proposito il Magistrato delegato ha dettato a verbale nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 13 ottobre 2005 dichiarazioni conformi a quelle esposte nel testo, alle quali si è associato il Collegio dei Revisori dei conti.

4. Vigilanza ministeriale

Le funzioni di "indirizzo, vigilanza e controllo" sull'Enac sono esercitate, con le regole definite dall'art. 11 del decreto legislativo 250/97, dal Ministro dei trasporti e della navigazione (art. 1, comma secondo), che si avvale del Dipartimento dell'aviazione civile (art. 2, comma secondo).

Nelle precedenti relazioni la Corte ha messo in evidenza il clima conflittuale creatosi nei rapporti tra Enac e Dipartimento dell'Aviazione Civile in conseguenza della rivendicazione da parte di quest'ultimo di penetranti poteri di controllo su tutta l'attività dell'Ente e su una larghissima serie di atti.

Sono stati anche sottolineati in quella sede gli aspetti negativi di siffatto contrasto.

Si deve anche in quest'occasione rilevare che non sono state ancora adottate soluzioni idonee a superare il clima conflittuale che permane.

In proposito la Corte sente il dovere di rilevare, in linea del resto con un consolidato e pacifico indirizzo espresso in tutte le sedi e da ultimo anche dal Consiglio di Stato nel parere reso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nell'adunanza della Seconda Sezione del 9 novembre 2005, che le funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo si inseriscono in un contesto ordinamentale che ha definitivamente optato per la separazione tra funzione di indirizzo politico amministrativo (cfr. art. 3 D.Lvo n. 29/93 come sostituito dall'art. 2 D.Lvo n. 470/1993 e trasfuso nell'art. 4 D.Lvo n. 165/2001) e attività gestionale della quale è investita in via pressoché esaustiva la dirigenza pubblica.

In linea generale, nel delineato quadro normativo, deve affermarsi che al Ministro, quale organo politico amministrativo, competono in vista dell'esercizio dell'attività gestionale da parte di Enac, poteri di indirizzo intesi alla definizione di obiettivi programmatici in relazione all'interesse generale coinvolto nel settore nonché l'emanazione di atti di alta amministrazione nei casi previsti dalla legge ed ex post il potere di vigilanza sul raggiungimento degli obiettivi programmatici nonché il corretto ed integrale svolgimento dell'attività gestoria intestata ad Enac³.

Un controllo puntuale di atti e di attività è invece consentito solo in forza di specifiche previsioni normative. In ogni caso i poteri di che trattasi sono intestati, salvo

³ Compete al Ministro il potere di vigilare che l'attività dell'Ente corrisponda ai fini pubblici istituzionali e si attivi con criteri di efficacia, efficienza, economia e sicurezza, nel rispetto delle direttive generali impostate in conformità degli impegni assunti con il contratto di programma (art. 16, comma secondo, lett. d) D.Lvo n. 250/1997). In sostanza il Ministro verifica la corrispondenza dell'attività dell'Ente ai fini

esprese previsioni normative, al Ministro rispetto al quale il Dipartimento dell'Aviazione Civile svolge attività strumentale e servente.

La Corte auspica che sulle indicate linee si possano comporre i contrasti intersoggettivi, investendo se del caso con richiesta di parere il Consiglio di Stato perché si esprima sui limiti di ciascun soggetto.

La Corte non può non rilevare, in ogni caso, che l'esercizio diffuso di puntuali controlli su atti e attività verrebbe a configurare una forma di coamministrazione attiva, con conseguente confusione di ruoli e di responsabilità, in contrasto con i principi ordinamentali sulla differenziazione netta tra attività programmatica e di vigilanza a valenza politico-amministrativa intesa anche ad accertare l'efficacia e l'economicità dell'attività gestoria ed attività amministrativa di competenza dei dirigenti o degli enti cui è attribuita.

L'esigenza è oggi ancora più accentuata dalla collocazione istituzionale di Enac operata dal D.Lvo n. 96/2005, che individua l'Ente come unica autorità di regolazione tecnica, di coordinamento e di vigilanza nel settore dell'aviazione civile, intestando al Ministro esclusivamente poteri di indirizzo e programmatici, salvo specifici poteri censori quali esemplificativamente quello previsto dall'art. 696 cit. D.Lvo n. 96/2005 di annullamento delle dichiarazioni di pubblico interesse di un'opera fatta da Enac.

5. Assetto organizzativo dell'Ente

In base all'esperienza dei primi anni di funzionamento è stata avvertita l'inadeguatezza dell'assetto organizzativo dell'ente e l'esigenza di provvedere ad una sua modificazione.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 6 aprile 2004 ha indicato linee guida per la modifica dell'assetto organizzativo stabilendo in particolare che il nuovo modello organizzativo deve tendere ad una logica più per processo che per funzione; l'approccio per processo deve dunque prevedere:

- un miglior governo delle strategie
- una maggiore responsabilizzazione e coinvolgimento del personale a tutti i livelli;
- una maggiore comunicazione dei flussi informativi.
- una maggiore flessibilità del modello proposto in modo da determinare una migliore adattabilità alle sollecitazioni dell'ambiente esterno.

Sulla base delle esposte linee guida è stato approvato il nuovo regolamento di organizzazione e del personale.

Le principali modifiche del regolamento consistono:

- a) eliminazione di un livello gerarchico abrogando Dipartimenti centrali e riordinando le attribuzioni delle ex Aree ed ex Servizi in nuove strutture denominate Direzioni Centrali e Direzioni;
- b) riduzione del numero delle strutture in staff al Direttore Generale al fine di compensare l'incremento di numero di riporti;
- c) accorpamento di tutte le funzioni destinate alla gestione di risorse e sistemi (pianificazione, organizzazione, information technology, risorse umane, e qualità);
- d) unicità di coordinamento delle Direzioni di Circoscrizione Aeroportuali e unicità di coordinamento delle strutture Sicurezza Volo;
- e) unificazione in una unica struttura tanto dell'amministrazione e finanza dell'Ente quanto della gestione finanziaria degli investimenti infrastrutturali;
- f) aumento della valenza organizzativa destinata alla Security, con dipendenza diretta dal Direttore Generale;
- g) creazione della funzione "Controllo di Gestione".

Inoltre le attribuzioni delle competenze delle strutture organizzative sono indirizzate ad un effettivo trasferimento sul territorio delle attività operative (tra queste prioritariamente quelle relative alla sorveglianza effettuata dagli Ispettori di Volo).

Di rilievo è la flessibilità data dal nuovo regolamento alla sostituzione od alla modifica della nuova organizzazione in modo da rispondere in tempi rapidi ad esigenze sopravvenute. Infatti si prevede che le Direzioni Centrali siano istituite con delibera del Consiglio di Amministrazione su proposta del Direttore Generale, mentre le Direzioni vengono istituite dal Direttore Generale, in entrambi i casi nel rispetto dei vincoli delle dotazioni organiche e degli indirizzi dell'Ente.

Il nuovo regolamento ha avuto concreta applicazione nei primi mesi del 2005, con la nomina di dirigenti preposti ai settori per la durata di un anno in modo da poter adeguatamente valutare alla scadenza del breve periodo l'efficacia della nuova struttura e di poter intraprendere le azioni correttive.

6. Personale

In ottemperanza al disposto di cui all'art. 1, c. 93, della L. 30 dicembre 2004, n. 311 (Finanziaria 2005), Enac, con deliberazione del 23 marzo 2005, ha rideterminato la propria pianta organica apportando una riduzione del 5 per cento della spesa complessiva relativa al numero dei posti in organico, tenuto comunque conto del processo di innovazione tecnologica.

A fronte di detta riduzione, l'organico è stato rideterminato in 1.243 unità, mentre il personale in servizio al 1° maggio 2005 risulta essere di 1.000 unità. Al personale di ruolo in servizio vanno poi aggiunte ulteriori 84 posizioni ricoperte da personale a tempo determinato (n. 26 ispettori di volo, n. 27 professionali laureati, n. 15 amministrativi laureati, n. 6 amministrativi diplomati e n. 10 comandati da Ente Poste, questi ultimi con scadenza dicembre 2005).

Le modifiche legislative apportate con la revisione del codice della navigazione e con la emanazione della L. 9 novembre 2004 n. 265 recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile hanno assegnato all'Enac nuove funzioni di elevata complessità e delicatezza, che vanno ad aggiungersi alle altre sinora svolte, con conseguenti problemi gestionali e organizzativi, particolarmente rilevanti per la carenza d'organico registrata sia nelle strutture centrali che in quelle territoriali e soprattutto nelle qualifiche di maggior rilievo tecnico ed economico.

La carenza di personale è stata di fatto riscontrata soprattutto in ambiti strategici qual è la sicurezza del trasporto aereo, intesa nella duplice accezione di safety e security nonché in quella di garante delle regole economico/amministrative, nell'ambito delle gestioni totali, del contratto di programma e del sistema tariffario con la conseguente difficoltà per Enac di non essere in grado di rispondere pienamente alle funzioni istituzionali ad esso affidate.

Le carenze di organico si inseriscono in un quadro ordinamentale nel quale i vincoli del bilancio dello Stato hanno determinato nelle leggi finanziarie degli ultimi anni un generalizzato divieto di assunzione di nuovo personale, superabile solo attraverso procedimenti complessi.

In quest'ambito operativo l'Ente ha operato scelte di programmazione triennale ai sensi della legge finanziaria 2005 (2005-2007) per la copertura del fabbisogno di personale privilegiando, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 39

della L. 449/97 e successive modificazioni, l'acquisizione delle risorse specialistiche necessarie alla propria ottimale funzionalità, e cioè la sicurezza, la regolazione economica ed aeroportuale nonché il settore della comunicazione al fine di diffondere nell'utenza la conoscenza del settore dell'aviazione civile anche in termini di qualità dei servizi.

In effetti Enac alla data del 1° maggio 2005 (dato di ricognizione per la programmazione triennale) lamentava la mancata copertura di 243 posti in organico così ripartiti:

		Personale di ruolo in servizio al 1° maggio	Posti in organico	Posti vacanti	Personale a tempo determinato in servizio al 1° maggio
1	Dirigenti	50	74	24	-
2	1ª qualifica Professionale – laureato	129	186	57	27
3	2ª qualifica Professionale – diplomato	64	70	6	-
4	Amministrativi e operativi	757	865	108	31
5	Ispettori di volo		48	48	26
	TOTALE	1.000	1.243	243	84

Particolari problemi presenta la copertura delle direzioni di aeroporto.

Gravi carenze di personale si verificano poi negli aeroporti del Nord Italia, con conseguenze sulla ottimale resa del servizio.

Per gli ispettori di volo l'Ente ha provveduto solo con contratti a tempo determinato, via via prorogati anche in forza delle leggi finanziarie.

Si tratta di una categoria di personale centrale per l'attività dell'ente, per la quale è urgente procedere al più presto alla integrale copertura dei posti in organico.

Va d'altro canto rilevato che l'Ente ha dimostrato significative carenze nel bandire tempestivamente e portare a termine procedure concorsuali, difficoltà aggravata oggi dall'esigenza, prevista dalle varie leggi finanziarie, di ottenere la preventiva autorizzazione del Ministro per la Funzione pubblica sia per bandire i concorsi che per assumere il personale. In particolare va segnalato il grave ritardo delle procedure concorsuali per gli ispettori di volo.

Va in proposito sottolineato che le funzioni di Enac, rafforzate ed ampliate dalla novellazione della parte aeronautica del codice della navigazione, richiedono la presenza in organico di personale tecnico di elevata professionalità per far fronte alle esigenze di regolamentazione e di sicurezza del sistema aeroportuale alle quali Enac deve provvedere.

Portare a termine interamente la programmazione triennale prevista⁴ è, pertanto, esigenza imprescindibile per il corretto esercizio delle attribuzioni dell'Ente.

La recente riforma del Codice della Navigazione (L. 265/05), definendo diverse attribuzioni di competenze e responsabilità tra tutti i soggetti del trasporto aereo, ha mutato in maniera significativa, fra l'altro, le attribuzioni del Direttore Aeroportuale, accentuandone le caratteristiche gestionali e manageriali rispetto a quelle più squisitamente tecnico giuridiche.

Conseguentemente l'ente ritiene necessarie nuove procedure selettive specifiche, tenendo anche conto delle difficoltà incontrate nelle nomine dei direttori di aeroporto.

⁴ La proposta di assunzione triennale è illustrata nella seguente tabella riassuntiva:

		1° anno	2° anno	3° anno
1	Dirigenti	20	0	0
2	1ª qualifica Professionale – laureato	0	42	0
3	2ª qualifica Professionale – diplomato	0	0	0
4	Amministrativi e operativi	18	74	16
5	Ispettori di volo	0	0	48
	TOTALE	38	116	64
	Totale Generale		218	
	Posti ancora vacanti in organico*		40	

* Collocamenti a riposo previsti al 31 dicembre 2007 per raggiungimento del limite massimo di età (67 anni).

PARTE SECONDA

ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

7. Regolamentazione tecnica, vigilanza e sicurezza

Come è stato rilevato nei precedenti referti della Corte, l'attività di regolazione tecnica di Enac è fondamentalmente basata sul sistema di regole e procedure definite a livello internazionale dall'ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) cui è affidato il compito – in base alla convenzione di Chicago – di garantire lo sviluppo degli standard di sicurezza minimi⁵.

Tale convenzione, impegna gli Stati membri a realizzare "il più alto grado possibile d'uniformità nei regolamenti, nei modelli, nelle procedure e nell'organizzazione relative agli aeromobili, al personale, alle rotte aeree ed ai servizi ausiliari, in tutti i casi in cui tale uniformità faciliti e migliori la navigazione aerea" (all'art. 37).

A tal fine l'ICAO, pubblica gli "Annessi" che fissano gli "standard" la cui applicazione è ritenuta necessaria per la sicurezza e la regolarità del trasporto aereo, ai quali gli Stati membri sono tenuti a "conformarsi" completamente, adattando i propri regolamenti e notificando all'ICAO le differenze tra i propri metodi e quelli contemplati negli standard" (art. 38).

Oltre agli "standard", l'ICAO formula "raccomandazioni" per l'adozione di misure, che pur non obbligatorie, sono ritenute opportune per migliorare il quadro di garanzie e sicurezza del trasporto aereo.

Alla ricezione degli annessi ICAO si provvede in via amministrativa, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'Enac (art. 690 cod. nav. novellato).

⁵ La convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, è stata ratificata con L. 17 aprile 1956, n. 561.

Una regolamentazione tecnica di livello generalmente superiore a quella stabilita negli annessi ICAO è stata introdotta attraverso la costituzione della Agenzia europea per la Sicurezza Aerea (EASA) a seguito del regolamento (CE) 1592/2002.

Il codice della navigazione novellato prevede, infine, interventi regolativi di Enac su tutti i fattori soggettivi ed oggettivi del trasporto aereo.

Tra i regolamenti emanati da Enac nel triennio 2003-2005 va in primo luogo ricordato il Regolamento (ottobre 2002) per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, con il quale l'Enac ha reso cogenti in Italia gli standard ICAO dell'Annesso 14 e la maggior parte delle raccomandazioni in esso contenute, incluse le previsioni inerenti le aree di sicurezza di fine pista denominate RESA, oggetto di segnalazione da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo-ANSV⁶

La stessa ANSV infatti ha recentemente rilevato, nel rapporto informativo dell'anno 2004, che Enac ha adottato provvedimenti che – per quanto dilazionati nel tempo – sembrano congrui e, se attuati adeguatamente, tali da migliorare la sicurezza operativa degli aeroporti nazionali.

Al riguardo si sottolinea che la gran parte dei provvedimenti adottati hanno natura regolamentare e che le date di applicazione sono stabilite in funzione della rilevanza del requisito, dei tempi di realizzazione e dei paralleli programmi internazionali, ove esistenti. L'Ente già dal novembre 2003 ha avviato i procedimenti di certificazione degli aeroporti; al momento 24 aeroporti sono già certificati e rispondenti alla regolamentazione nazionale.

Vanno ancora ricordati:

- Regolamento sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per il personale navigante: *tale regolamento si è reso necessario per disciplinare la materia andando a sostituire la precedente normativa nazionale ormai obsoleta. La normativa è stata sviluppata in linea con quanto già in vigore in paesi europei aeronauticamente più evoluti traguardando la normativa comune di prossima implementazione.*
- *Norme operative per il servizio medico d'emergenza con elicotteri: tale regolamento si è reso necessario per disciplinare la materia andando a sostituire la precedente normativa nazionale ormai obsoleta. La normativa è*

⁶ Il regolamento impone l'obbligo della certificazione, definendone i requisiti, agli aeroporti utilizzati per attività di Trasporto Pubblico con aeroplani di massa massima al decollo superiore a Kg 5.700 o con 10 o più posti passeggeri.

stata sviluppata tenendo conto di quanto previsto dalla regolamentazione europea JAR OPS-3.

- *Regolamento per la Certificazione dei Controllori di Volo:* deliberato all'inizio del 2006 il Regolamento è stato elaborato in linea con la Direttiva Comunitaria approvata il 15 febbraio 2006 dal Parlamento Europeo. Tale Direttiva, in base alla normativa del Cielo Unico Europeo, rende obbligatoria la certificazione dei controllori di volo, armonizza la formazione ed il rilascio delle licenze, ed agevola il riconoscimento reciproco delle licenze rilasciate dalle autorità per l'aviazione civile delle singole nazioni. Con questo Regolamento predisposto dall'Enac, che in seguito alla L. n. 265/2004 di riforma dell'aviazione civile ha assunto le funzioni di regolazione e certificazione dei servizi alla navigazione aerea, per la prima volta nel nostro Paese sono definiti i requisiti per il rilascio ed il mantenimento della licenza di controllore del traffico aereo, nonché le attività ed i programmi a cui devono attenersi le organizzazioni di formazione del personale.

Sono stati inoltre revisionati, per tenere conto degli aggiornamenti alle norme di riferimento, altri Regolamenti settoriali nonché il Regolamento Tecnico dell'Enac.

L'attività normativa dell'Enac, nel periodo in esame, non si è esaurita con i Regolamenti ma ha comportato la predisposizione o la revisione di circa 30 tra Circolari e Procedure Operative. Tale attività si è resa necessaria per fornire all'utenza procedure ed interpretazioni relative ai regolamenti emessi nonché per definire e standardizzare i comportamenti del personale operativo dell'Ente.

8. Sicurezza aerea

Il succedersi di incidenti aerei in ambito nazionale ed internazionale, connessi all'estendersi del trasporto aereo ed all'ampliamento della platea dei vettori aerei, ha posto in particolare attenzione anche presso l'opinione pubblica il problema della sicurezza aerea non solo in termini di adeguate strutture aeroportuali ma anche di certificazione delle compagnie aeree dei veicoli usati. Enac, in proposito, ha istituito una Direzione Security con l'obiettivo di standardizzazione e adeguamento dei processi di sicurezza oltre che alla normativa interna, anche e, soprattutto a quella internazionale. A tal fine Enac sta studiando la possibilità di costituzione di una autorevole scuola di Security del trasporto aereo che, al pari di quanto avviene in altri paesi europei, intervenga direttamente nei processi di formazione, qualificazione e certificazione, con il duplice obiettivo di garantire standard operativi di grande qualità e di governare e controllare l'efficacia delle attività didattiche.

In particolare Enac ha intrapreso numerose iniziative intese al controllo dei veicoli, soprattutto nelle ipotesi di noleggio precario per casi urgenti nonché verifiche su tutta la flotta degli ATR operanti nel nostro Paese.

È stata decisa la costituzione di un Gruppo di lavoro per individuare altre iniziative – al di fuori delle competenze Enac – che possono essere assunte per elevare ulteriormente la sicurezza del trasporto aereo.

È stata ampliata l'informazione ai passeggeri sul sito web dell'Enac, con l'inserimento della "white list", cioè la lista dei vettori esteri ispezionati con esito favorevole nell'ambito del programma SAFA e la lista dei vettori nord americani operanti in Italia.

Operativamente l'Ente ha sviluppato una nuova procedura per l'autorizzazione dei servizi aerei di linea e non di linea extracomunitari.

La nuova procedura prevede una più stretta cooperazione fra le funzioni di regolazione economica, di regolazione tecnica e delle operazioni sul territorio per il rilascio ed il mantenimento delle autorizzazioni ai vettori esteri; questa procedura si è realizzata attraverso varie iniziative di verifica.

Proseguendo nell'attività di controllo sui vettori esteri durante i transiti negli aeroporti nazionali, al 31 dicembre 2005 sono state realizzate 880 ispezioni di rampa effettuate su 27 aeroporti, che hanno interessato 309 operatori esteri di cui

155 comunitari e 154 extracomunitari. L'incremento delle ispezioni rispetto a quelle effettuate nel 2004 è stato del 41%.

Con l'attività totalizzata nel 2005, l'Enac consegue il secondo posto fra gli Stati Europei per numero di ispezioni SAFA. Da notare che il totale delle ispezioni SAFA in Europa ha superato nel 2005 le 5.200 ispezioni, con un incremento del 15% rispetto al 2004.

Prendendo spunto dalla pubblicizzazione presso gli aeroporti di voli programmati da operatori non ancora certificati e dalla commercializzazione e vendita di biglietti presso agenzie di viaggi e operatori turistici, è stata effettuata un'attività di sensibilizzazione dei gestori aeroportuali e degli operatori turistici ad una maggiore attenzione alle problematiche di sicurezza, invitando detti soggetti alla stretta collaborazione con l'Enac prima della stipula dei contratti di assistenza a terra ed alla concessione di spazi in sede aeroportuale e, per gli operatori turistici all'acquisizione di dati ed informazioni sul possesso di licenze ed autorizzazioni dei vettori prima della messa in vendita di biglietti aerei e pacchetti turistici.

Nel mese di settembre 2005, la Direzione Centrale Regolazione Tecnica ha emesso una nuova procedura per la locazione ed il noleggio degli aeromobili esteri da parte di operatori nazionali, adeguando la precedente ai requisiti dell'emendamento 7 della JAR-OPS 1; per il wet leasing, la nuova procedura prevede che anche il ricorso ad aeromobili esteri per breve periodo e per circostanze eccezionali o non previste (il cosiddetto wet leasing at short notice) sia soggetto a preventiva autorizzazione dell'Enac; è stata pertanto normalizzata la cosiddetta "White List" ovvero l'elenco di operatori esteri preventivamente valutati ed approvati come idonei a poter fornire aeromobili a noleggio ad operatori italiani.

Nella nuova procedura è anche previsto che nelle operazioni di aeromobili esteri in *wet lease* ad operatori nazionali devono essere applicati vari requisiti di sicurezza validi nel contesto nazionale quali i tempi di volo e di servizio degli equipaggi secondo il regolamento Enac-FTL e la conoscenza della lingua italiana da parte di almeno un assistente di volo.

In sede europea si è proceduto alla adozione del regolamento europeo sul divieto operativo e sull'identità dei vettori.

Il regolamento si è principalmente orientato alla definizione e pubblicazione dell'elenco comunitario dei vettori vietati nel territorio degli Stati della Comunità Europea per carenze di sicurezza (c.d. Black List). Il regolamento, è stato definitivamente approvato dal Parlamento e dal Consiglio dei Trasporti all'inizio di dicembre e successivamente pubblicato il 27 dicembre 2005 ed è entrato in vigore il 16 gennaio 2006. La pubblicazione della "lista nera" nella Gazzetta Ufficiale della comunità è recentemente avvenuta entro la prevista data di fine marzo 2006.

In sede europea è stata anche riconosciuta l'esigenza di un allargamento delle competenze dell'EASA nonché dell'adozione di meccanismi comuni europei per il rilascio delle autorizzazioni dei diritti di traffico.

L'ampliarsi 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 carenze di risorse umane e strumentali, già segnalate dalla Corte nei precedenti referti.

In particolare per quanto riguarda le risorse umane appare indispensabile l'integrale copertura dell'organico dei ruoli tecnici. Appare ancora necessaria l'adozione di interventi per la formazione del personale assunto ed il continuo aggiornamento di tutto il personale in servizio⁷.

Appare altresì necessaria, anche in relazione al ruolo centrale assunto da Enac una implementazione del dialogo e del coordinamento tra tutti gli attuali referenti del sistema di sorveglianza della sicurezza (Enac, ENAV, Agenzia per la sicurezza).

⁷ L'Ente ha più volte avanzato al Ministero vigilante ed al Ministero della Funzione pubblica richieste per ottenere deroghe al blocco delle assunzioni, presente nella legge finanziaria, per ispettori di volo, ingegneri aeronautici e per il personale tecnico operante nel settore della sicurezza al fine di innalzare costantemente il livello della sicurezza. In particolare al fine di mettere in atto tutte le iniziative previste dall'Ente, era stato richiesto agli organi vigilanti – in considerazione della necessità, non ulteriormente procrastinabile, di procedere alla copertura di parte della vacanza di organico per far fronte alle più urgenti ed impellenti necessità organizzativo-funzionali e specialistiche – di autorizzare l'Ente all'assunzione del personale ritenuto necessario (dirigenti, ingegneri, funzionari laureati in giurisprudenza ed in economia e commercio). La Presidenza del Consiglio dei Ministri, con decreto in data 8 agosto 2005 ha autorizzato l'Enac ad avviare procedure di reclutamento per un numero di posti inferiori a quello richiesto, accogliendo quindi solo parzialmente le richieste avanzate dall'Ente e riducendo notevolmente i posti da impiegare nel settore della sicurezza.

La deroga alle assunzioni concessa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, nella misura indicata nel DPCM (solo 32 unità a fronte di una richiesta di 52), non soddisfa appieno le esposte esigenze e non consente all'Ente di far fronte alle urgenti ed impellenti necessità per l'espletamento, ai massimi livelli, dei propri compiti istituzionali. Pertanto la sopra evidenziata carenza di risorse umane si riflette pesantemente su tutti i settori di competenza di Enac, ma ha sicuramente effetti più incisivi sulla problematica della sicurezza, quanto mai attuale.

9. Infrastrutture aeroportuali

9.1. La riforma del sistema di gestione aeroportuale, prevista dalla L. 24 dicembre 1993, n. 537 (art. 10, comma 13), doveva concorrere ad accrescere i livelli di sicurezza nell'ambito aeroportuale, migliorare la qualità dei servizi offerti all'utenza, trasferire dallo Stato ai gestori l'onere relativo alle infrastrutture.

Gli elementi fondanti di tale processo erano costituiti dalla liberalizzazione dei servizi di handling, dall'affidamento ad apposite società di capitale della gestione dei servizi e della realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, dalla eliminazione del vincolo della proprietà maggioritaria a favore degli azionisti pubblici (Regione, Province, Comuni, Enti locali e Camere di commercio).

L'ottica fondamentale sottesa alla riforma era di trasformare gli scali aeroportuali da mera infrastruttura a centro di molteplici attività, da gestire in forma imprenditoriale, per attrarre capitali privati, produrre profitto ed incrementare le risorse disponibili da destinare alla remunerazione del capitale investito ed al potenziamento e al miglioramento delle infrastrutture senza oneri per lo Stato⁸.

9.2. Al momento della citata legge di riforma il sistema aeroportuale si reggeva su diversi moduli di gestione:

a) totale, per otto aeroporti (aperti al traffico civile), in conformità a leggi speciali che li avevano affidati in concessione a Società di

⁸ Il codice della navigazione, nel testo antecedente la novella recata nel decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, si limitava a regolamentare la concessione di suolo degli aerodromi e di opere edilizie realizzate nelle medesime aree (artt. 694 ss). Nel codice si prevedeva, all'art. 704, che l'istituzione, da parte di privati, di aeroporti, campi di fortuna, campi di volo e di altri impianti aeronautici, dovesse essere preventivamente autorizzata dal Ministro per l'aeronautica (oggi delle infrastrutture e dei trasporti). In realtà, il complesso fondamentale e rilevante ai fini della navigazione aerea era costituito dagli aerodromi appartenenti o istituiti dallo Stato (artt. 692, 700 e 701 cod. nav.). La carenza di norme in materia di gestione si spiega avuto riguardo al contesto ormai lontano di approvazione di quel testo legislativo (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e dalla iniziale riserva delle relative attività all'autorità statale. Il poderoso sviluppo del traffico aereo e il conseguente progressivo incremento delle operazioni portuali hanno resi evidenti i limiti di quelle gestioni e hanno consigliato il legislatore a introdurre metodiche imprenditoriali, affidandole, quanto meno per i più importanti aeroporti, ad enti di gestione pubblici e privati.

- capitale a maggioranza pubblica ed aventi titolo a percepire tutte le entrate sia erariali che private derivanti dall'esercizio aeroportuale⁹;
- b) parziale, dove la concessione, ex art. 694 del codice della navigazione, era limitata alla sola aerostazione passeggeri, merci e relative pertinenze per lo svolgimento dei principali servizi aeroportuali. Il gestore, oltre agli introiti legati all'esercizio delle predette attività, aveva titolo ad incassare i diritti di imbarco e sbarco passeggeri e merci da impiegare per la manutenzione dei beni in concessione;
 - c) a titolo precario, dove il gestore lucrava i soli proventi derivanti da attività commerciale della aerostazione passeggeri, mentre lo Stato introitava i diritti e le tasse aeroportuali.

Erano, poi, gestiti direttamente dallo Stato, gli aeroporti (Pantelleria, Lampedusa e altri scali minori), indispensabili per assicurare collegamenti ritenuti d'interesse nazionale.

9.3. Sul descritto assetto andavano ad incidere l'art. 10, comma 13, della L. 24 dicembre 1993, n. 537 e l'art. 1 della L. 3 agosto 1995 n. 351 – di conversione del decreto L. 28 giugno 1995 n. 251 – che hanno previsto la costituzione, entro il 30 giugno 1996, di apposite società di capitale – secondo criteri da stabilire con un decreto interministeriale (Trasporti Tesoro), da emanare entro il 31 dicembre 1995 – per gestire gli aeroporti secondo il modulo della gestione totale con l'assunzione degli oneri per investimenti a carico delle società stesse e l'eliminazione delle norme che prescrivono la partecipazione pubblica nelle società di gestione.

Detto decreto interministeriale, è stato emanato solo il 12 novembre 1997 e pubblicato dopo cinque mesi sulla G.U. n. 83 del 9 aprile 1998; applicativamente la circolare n. 12479 AC del 20 ottobre 1999 (G.U. del 14 dicembre 1999) definisce lo schema della "convenzione tipo per l'affidamento delle gestioni aeroportuali".

I punti più rilevanti della disciplina convenzionale sono quelli che attengono alle garanzie di solidità economico-finanziaria che offrono le

⁹ Per l'aeroporto di Genova art. 9 L. 156/1954 per il sistema aeroportuale milanese (Malpensa e Linate) art. 1 L. 194/1962; per Torino Caselle art. 1 L. 914/1965, per il sistema aeroportuale di Roma artt. 1 e 2 della L. 755/1973, per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio art. 1 L. 746/1975, per l'aeroporto di Venezia Terrena art. unico L. 938/1986.

Società richiedenti con riferimento sia alla struttura societaria ed organizzativa di partenza che a quella conseguente a dichiarate strategie di ricomposizione azionaria e/o di riorganizzazione funzionale; l'obbligo di tenere "contabilmente separate" le entrate di provenienza erariale da tutte le entrate della concessionaria; la presentazione del piano d'investimenti e della previsione economico-finanziaria ai fini della durata del rapporto concessorio¹⁰.

Tutte le fattispecie di gestione totale sono caratterizzate, tra l'altro, dall'affidamento dell'intero aeroporto, comprese le infrastrutture di volo, ad un unico soggetto in virtù di conferimento in deroga al disposto dell'art. 694 cod. nav. (nel testo allora vigente). Il soggetto così individuato (o il successore a vario titolo di quello) assicura, per l'effetto, i servizi aeroportuali di qualunque segno concernenti l'intera struttura, percepisce tutte le entrate ricavabili dall'esercizio e la totalità degli introiti di pertinenza dello Stato.

Il passaggio dalla originaria gestione statale a quella totale e parziale (sicuramente non omogenee tra loro) mette in rilievo un aspetto strutturale e funzionale fondamentale: la natura di servizio pubblico da riconoscere alle gestioni aeroportuali. Inteso il servizio pubblico come attività economica esercitata in forma imprenditoriale per l'erogazione di prestazioni indispensabili a soddisfare bisogni collettivi incompressibili in un determinato momento storico e collocata in un ordinamento di settore soggetto alla vigilanza di un'autorità pubblica, è indubbio che tale natura vada riconosciuta alla gestione degli scali. Essa, si desume altresì dalla qualità imprenditoriale rivestita dai soggetti gestori, anche se connessa talvolta all'esercizio di prerogative pubbliche (Corte di giustizia CE, 24 ottobre 2002, n. 82).

In quest'ottica viene in rilievo l'esigenza di assicurare alle gestioni aeroportuali un impianto ordinamentale omogeneo.

In forza dei provvedimenti normativi soprarichiamati si è proceduto ad una estensione sempre maggiore delle gestioni totali.

¹⁰ I caratteri salienti della L. 351/1985 concernono: l'abrogazione delle norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli Enti pubblici, dell'IRI, delle Regioni e degli Enti locali nelle società di gestione aeroportuale (art. 1, c. 1-bis); l'affidamento in concessione effettuato con DM sulla base di un programma di intervento presentato dalla società di gestione con relativo piano economico finanziario e nel rispetto di determinate condizioni (art. 1, c. 1-quarter e c. 1-quinquies).

10. Le gestioni totali

Il codice della navigazione novellato, ribadendo la durata massima della concessione di gestione totale in quarant'anni e prevedendo solo per un lontano futuro il ricorso a procedure di gara ha di fatto disattesa la valutazione fatta con la segnalazione n. 12180/04 del 5 febbraio 2004 dell'Autorità Garante della concorrenza e del Mercato. Detta autorità ha espresso al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti l'avviso secondo cui "l'affidamento della gestione aeroportuale avvenga secondo modalità che garantiscano l'individuazione dell'impresa più valida..., prevedendo nel contempo meccanismi idonei a consentire un sistematico monitoraggio e a stimolare un'efficace esercizio dell'attività da parte del gestore. Tale obiettivo risulta perseguibile, in particolare tramite ricorso a procedure di gara..." e, inoltre, ha segnalato "che una durata quarantennale della concessione sia eccessiva e non giustificata", auspicando conseguentemente una modifica legislativa delle attuali previsioni.

Nel determinare le linee guida per la concessione totale Enac ha posto in evidenza, anche alla luce degli approfondimenti sull'argomento dall'Autorità Garante della concorrenza e della relazione della Corte dei conti sulle attività svolte dall'Ente a tutto il 2003, che la durata della concessione deve essere legata indiscutibilmente all'arco temporale del programma di interventi proposti.

Tale indicazione appare aderente al quadro normativo di riferimento, anche se pone delle problematiche circa la capacità di programmazione sull'arco temporale massimo previsto (quaranta anni). Riconosce altresì che tale indicazione crea situazioni di disparità con aeroporti che tramite disposizioni *ex lege* o altri provvedimenti amministrativi di natura straordinaria (Puglia, Napoli, Firenze) avevano già conseguito l'affidamento.

Allo stesso tempo sottolinea la necessità di imporre alle scadenze delle durate quinquennali del contratto di programma un riesame complessivo dell'operato del gestore con possibilità di interventi sanzionatori o di revoca.

10.1 Situazione delle concessioni totali

Gli artt. 6 e 7 del DM n. 521/97 prevedono la costituzione di società di capitale per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, concessione che viene affidata su istanza della società richiedente. Detta normativa non si applica agli aeroporti affidati in concessione per legge.

Riassuntivamente:

gli aeroporti di Roma, Milano, Venezia, Bergamo, Genova e Torino, affidati in concessione con leggi speciali, applicano il modulo della gestione totale per la durata di quarant'anni, ad eccezione di Genova e Torino per i quali è in corso l'istruttoria per estendere la durata della concessione;

sono state perfezionate agli inizi del 2003 le convenzioni per l'affidamento della gestione totale degli aeroporti pugliesi (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto), di quello di Napoli Capodichino e Firenze.

Sulle modalità seguite nell'emissione dei decreti interministeriali di concessione (Economia e Trasporti) mette conto rilevare che gli stessi hanno approvato convenzioni d'affidamento in gestione totale predisposte dall'Enac e trasmesse al Ministero delle infrastrutture, unitamente ad altre 13 (Ancona, Bologna, Brescia, Lamezia, Olbia, Palermo, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Emilia, Treviso e Verona), sulla base della direttiva del Ministero vigilante n.141T del 30 novembre 2000 (G.U. del 5 gennaio 2001), la quale stabiliva di procedere con affidamenti di durata limitata, sulla base di una sommaria valutazione del piano economico-finanziario, rinviando la definitiva determinazione della durata del rapporto di concessione ad una successiva valutazione dei programmi d'investimento. Il Consiglio d'amministrazione dell'Ente aveva limitato, in ogni caso, a tre anni la durata delle convenzioni.

Inopinatamente, non essendo state evidenziate nel decreto interministeriale di concessione le ragioni per le quali si procedeva in quel modo, dette convenzioni sono state approvate, accompagnate dal contestuale invito rivolto all'Enac di estenderne la durata a quarant'anni.

Peraltro sulla base del nuovo atto di indirizzo Enac ha effettuato approfondite istruttorie ed ha stipulato convenzioni per la concessione quarantennale della gestione

totale, addivenendo ad una conclusione positiva ed alla trasmissione degli atti al
Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture secondo la seguente tabella:

GESTIONI TOTALI

SAVE (estensione convenzione)	N. 18/02	CdA 21 giugno 2002	20388-02/PRE 4.7.2002
SEAP (estensione convenzione)	N. 06/03	CdA 10 marzo 2003	84-03/PRE 11.3.2003
ADF (estensione convenzione)	N. 25/03	CdA 4 aprile 2003	122-03/PRE 4.4.2003
BOLOGNA	N. 29/04	CdA 9 luglio 2004	2004/385/CdA 13.7.2004
OLBIA	N. 36/04	CdA 9 settembre 2004	2004/458/CdA 17.9.2004
CAGLIARI	N. 01/05	CdA 12 gennaio 2005	2005/038/CdA 27.1.2005
CATANIA	N. 15/05	CdA 16 febbraio 2005	2005/095/CdA 3.3.2005
BOLOGNA (atto aggiuntivo)	N. 16/05	CdA 16 febbraio 2005	2005/095/CdA 3.3.2005
OLBIA (atto aggiuntivo)	N. 17/05	CdA 16 febbraio 2005	2005/095/CdA 3.3.2005
CAGLIARI (nuova convenzione)	N. 18/05	CdA 16 febbraio 2005	2005/095/CdA 3.3.2005
PALERMO	N. 20/05	CdA 1° marzo 2005	2005/104/CdA 14.3.2005
PISA	N. 29/05	CdA 23 marzo 2005	2005/196/CdA 6.5.2005
VENEZIA (estensione concessione)	N. 30/05	CdA 23 marzo 2005	2005/129/CdA 24.3.2005
SEAP (atto aggiuntivo)	N. 51/05	CdA 22 giugno 2005	2005/297/CdA 8.7.2005
GESAC (atto aggiuntivo)	N. 52/05	CdA 22 giugno 2005	2005/297/CdA 8.7.2005
ADF (atto aggiuntivo)	N. 53/05	CdA 22 giugno 2005	2005/297/CdA 8.7.2005
LAMEZIA	N. 68/05	CdA 8 settembre 2005	0027043/Dircentr /17.10.2005
VERONA	N. 69/05	CdA 8 settembre 2005	0027043/Dircentr /17.10.2005
BRESCIA	N. 70/05	CdA 8 settembre 2005	0027043/Dircentr /17.10.2005
ALGHERO	N. 72/05	CdA 13 ottobre 2005	0029920/Dircentr/27.10.2005
SEA (atto aggiuntivo)	N. 93705	CdA 20 dicembre 2005	0002134/Dircentr/CdA 12.1.2006
SACBO (atto aggiuntivo)	N. 94/05	CdA 20 dicembre 2005	0002134/Dirgen/CdA 12.1.2006
ADR (gestione unitaria)	N. 95/05	CdA 20 dicembre 2005	0002134/Dirgen/CdA 12.1.2006
RONCHI DEI LEGIONARI	N. 4/06 e N. 11/06	CdA 11 gennaio 2006 e CdA 26 gennaio 2006	0010814/Dirgen/CdA 17.2.2006

Ai fini della determinazione della durata della concessione, nell'esame delle istanze assume particolare rilievo la serie storica dei dati di traffico nonché:

- la attendibilità delle previsioni di crescita formulate dal richiedente, tenendo conto della domanda potenziale di trasporto aereo generata dal bacino di utenza dell'aeroporto e della previsione di nuovi collegamenti adeguatamente supportata;
- la adeguatezza, nel periodo considerato, delle previsioni di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali rispetto al raggiungimento di idonei livelli di servizio;
- la situazione finanziaria del richiedente desumibile dai dati afferenti le risorse destinate al ciclo produttivo e quelle destinate agli investimenti programmati, recanti l'indicazione della fonte (autofinanziamento o contributi pubblici), e comunque programmati con salvaguardia della economicità della gestione;
- l'esistenza di una struttura organizzativa della società adeguata ai compiti di gestione in funzione dello sviluppo previsto.

Va tenuta in particolare evidenza la strutturale difficoltà di pervenire ad una pianificazione certa, senza margini di approssimazione, delle previsioni contenute nel programma di interventi di durata massima quarantennale – basate su variabili di tipo operativo, territoriale, urbanistico ed economico, suscettibili di modificazione in un lasso temporale così esteso con difficoltà ad accertare la reale attendibilità dei piani di investimento ed economico-finanziario presentati, nell'ambito comunque del periodo massimo quarantennale consentito dalla normativa attualmente vigente.

In tale ottica assume decisiva importanza l'eventuale riscontro di elementi che inducano alla inattendibilità delle ipotesi di sviluppo del traffico aeroportuale prospettate dalla società richiedente ovvero alla incoerenza degli investimenti previsti rispetto alle esigenze derivanti dallo sviluppo dell'aeroporto o alla mancata individuazione delle fonti dei finanziamenti necessari all'effettuazione delle opere programmate.

11. Le procedure per l'affidamento della gestione totale

L'art. 698 del codice della navigazione, nel testo riformulato dal decreto legislativo n. 96/2005 distingue tra aeroporti di rilevanza nazionale e di interesse regionale. I primi sono definiti *"nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto dai progetti europei TEN"*. Gli aeroporti di interesse regionale, a questa stregua, sono individuati per via residuale.

L'art. 704 del codice della navigazione novellato, disciplina il rilascio a regime della concessione di gestione totale aeroportuale di aeroporti di rilevanza nazionale, disciplina che salvo casi di revoca delle Concessioni già disposte o in itinere avrà applicazione lontana nel tempo stante il regime transitorio, disciplinato dal secondo comma dell'art. 716 del codice della navigazione novellato.

Detta norma stabilisce che le disposizioni di cui all'art. 704, primo e secondo comma del codice della navigazione novellato non si applicano alle concessioni della gestione aeroportuale già rilasciate anche in base alla legge speciale, nonché ai procedimenti di rilascio della concessione su istanza antecedente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 98/2005, presentata ai sensi del DM 12 novembre 1997, n. 521 del Ministro dei trasporti e della navigazione. Detti procedimenti devono concludersi entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 96/2005. Decorso inutilmente il detto termine le società istanti possono chiedere, con oneri a carico delle medesime, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la nomina di un Commissario *ad acta*, il quale nei successivi 60 giorni decide sull'istanza, provvedendo al rilascio della concessione una volta verificato il possesso dei necessari requisiti.

È stata così prevista una fase transitoria caratterizzata dalla ultrattività fino alle previste scadenze delle concessioni già rilasciate e dal perfezionamento delle procedure pendenti rispetto a istanze di concessione presentate entro il 22 giugno 2005 (data antecedente l'entrata in vigore dello stesso decreto legislativo n. 96 del 2005). Sembra emergere dal complesso precettivo la volontà di tutelare le posizioni sedimentate nel tempo e di quelle in attesa di valutazione finale.

L'affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale avviene, pertanto, nella fase transitoria secondo le disposizioni previste dall'art. 7 del DM 12 novembre 1997, n. 521 con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze su istanza da presentarsi da parte delle società richiedenti.

Con il decreto di approvazione della domanda di affidamento, viene altresì determinato il periodo di durata della concessione che può superare i 20 anni, nel limite massimo di 40, in relazione alle valutazioni formulate con riferimento ai contenuti del programma di intervento.

Per gli aeroporti di rilevanza nazionale nell'art. 704 del codice della navigazione novellato sono state trasfuse disposizioni già presenti nell'ordinamento, disposizioni che quindi si rendono applicabili anche nella fase transitoria.

Assumono particolare rilievo:

1. l'intestazione al Ministro delle infrastrutture dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia delle finanze del provvedimento di concessione della gestione totale;
2. l'intestazione ad Enac di tutta l'attività antecedente il provvedimento concessorio, ivi compresa la proposta sulla durata della concessione.

Va, in proposito, rilevato che:

- la durata delle gestioni totali è predeterminata solo come periodo massimo al quarantennio, giusta quanto previsto dalle norme che si sono susseguite nel tempo (art. 1, comma 1-quater, seconda parte del DL n. 251 del 1995; art. 7, comma 2 del DM n. 521/1997 e art. 704, comma 2 cod. nav.);
- è dato il massimo rilievo, nel giudizio che precede il decreto ministeriale, al programma di intervento comprensivo del piano di investimenti e del piano economico-finanziario (art. 7, comma 1 DM n. 521/1997, come d'altro canto, precisato dal citato art. 1, comma 1-quarter del DL 28 giugno 1995, n. 251);
- è comunque necessariamente prodromica alla concessione la sottoscrizione di una convenzione e di un contratto di programma.

Costituiscono clausole essenziali della convenzione la verifica, almeno quadriennale, della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza

dell'effettivo sviluppo e delle qualità dei servizi alle previsioni contenute nel piano di intervento nonché di disposizioni sanzionatorie e decadenziali.

In questo contesto il potere di decretazione del Ministro delle infrastrutture dei trasporti è considerato, secondo il parere reso dal Consiglio di Stato - Sezione seconda - nell'adunanza del 9 novembre 2005 a richiesta del suddetto dicastero, come atto di definizione di obiettivi programmatici in relazione all'interesse generale connesso alla prestazione di servizi pubblici negli aeroporti a rilevanza nazionale qualificati dalla legge come nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato in un quadro che armonizza istanze quantomeno di alta amministrazione. Solo così il Consiglio di Stato ha ritenuto l'intestazione del potere al Ministro compatibile con la dislocazione di competenze tra Ministro e dirigenza recato dall'art. 70, comma sesto del decreto legislativo n. 165 del 2001.

Nello stesso parere viene precisato che uguale potere non spetta al Ministro in ipotesi di concessione *ex lege*, in quanto l'assetto pianificatorio degli interessi pubblici è stato già stabilito a livello legislativo. In detta ipotesi spettano ad Enac tutti i compiti di amministrazione, anche nell'ipotesi di prolungamento della durata della concessione.

In proposito il Consiglio di Stato ha precisato che la fonte normativa per l'estensione della durata dell'affidamento in gestione *ex lege* non può essere rinvenuta dell'art. 17, comma secondo, del regolamento n. 521./1997¹¹.

Infine in forza del principio della gerarchia delle fonti la possibilità di un'estensione di una gestione *ex lege* deve trovare in un titolo di identico rango la propria legittimazione. Questa è stata trovata, oltreché in diverse leggi speciali, nel combinato disposto dal secondo periodo del comma 5 ter e del secondo periodo del comma 1 quarter del DL n. 251/1975, considerata norma primaria e di generale valenza autorizzatoria del prolungamento delle gestioni totali nel limite massimo complessivo del quarantennio.

In questo limite, peraltro, Enac è legittimato a concedere la proroga a condizione che il provvedimento venga preso in un arco temporale vicino alla scadenza, essendo questa la causa unica perché si proceda ad un esame della situazione e a una determinazione concreta sulla sussistenza delle condizioni che

¹¹ La norma così recita: "In caso di estensione della durata dell'affidamento in gestione, si fa riferimento allo schema convenzionale di cui al precedente comma anche per gli annuali gestori totali in base a legge speciale, in quanto compatibile con i regimi giuridici vigenti, salvaguardando i singoli diritti patrimoniali".

legittimino una continuazione del rapporto. Solo la legge può, in caso diverso, operare una valutazione che travalichi gli ordinari periodi temporali, com'è avvenuto nel caso di alcune leggi speciali che hanno protratto oltre gli anni 2020 e 2040 la durata delle gestioni totali. Si appalesano, pertanto, illegittime le deliberazioni di proroga adottate da Enac che non abbiano rispettato i presupposti di cui sopra.

Pertanto le delibere in questione sono ormai definitive e non incidibili dalla vigilanza governativa per ragioni connesse alla decadenza del relativo potere come articolato del comma 3 del citato art. 11 del decreto legislativo n. 250 del 1997.

Il Ministro potrebbe eventualmente annullare le deliberazioni ai sensi dell'art. 21-nonies della L. 7 agosto 1990, numero 241 (annullamento d'ufficio in ragione del potere di vigilanza che comunque spetta sulle attività dell'ente) ovvero in applicazione dell'istinto previsto dall'art. 2, comma terzo, lettera p) della L. 23 agosto 1988, n. 400, cioè dell'annullamento straordinario, a tutela dell'unità dell'ordinamento, degli atti amministrativi illegittimi.

Lo stesso Consiglio di Stato mette in evidenza che la situazione va inquadrata alla luce del D.Lvo n. 96/2005, dal quale emerge una sostanziale salvaguardia delle posizioni assentite anteriormente alla sua entrata in vigore e che in ogni caso dovrebbero essere fatte salve le domande di proroga antecedentemente presentate.

Il Consiglio di Amministrazione di Enac ha in proposito ritenuto che in ogni caso, essendo divenuti ormai inoppugnabili i provvedimenti di proroga, non sussiste alcun potere per Enac di annullamento dei provvedimenti stessi¹².

La Corte, inserendo la questione nel complesso delle valutazioni sulla durata delle concessioni totali, sottolinea la non conformità a legge dei provvedimenti di proroga, i quali sono però divenuti inoppugnabili, e pone in evidenza, sotto il profilo dell'opportunità e delle valutazioni delle situazioni attuali, il criterio di uniformità dell'assetto organizzativo delle concessioni totali per gli aeroporti di interesse nazionale dettato dal legislatore in sede di revisione del codice della navigazione, che sembra comunque propendere per la durata quarantennale delle concessioni.

¹² Con nota in data 2 febbraio 2006 il Ministero delle infrastrutture dei trasporti ha rappresentato ad Enac, sulla base del sopracitato parere del Consiglio di Stato dell'8 novembre 2005, la illegittimità dell'estensione della durata della concessione per gli aeroporti di Milano, di Malpensa il Linate, di Orio al Serio, di Venezia Tessera chiedendo di conoscere le iniziative in proposito adottate. Enac ha risposto con nota del 15 febbraio 2006 rappresentando di non disporre più del potere di annullamento degli atti, divenuti inoppugnabili e che è ormai consentito, secondo il parere reso dal Consiglio di Stato, esclusivamente l'annullamento d'ufficio della Ministro o l'annullamento straordinario da parte del Governo.

In ogni caso spetta al Ministro valutare adeguatamente gli interessi pubblici attuali al fine di addivenire ad un eventuale annullamento dei provvedimenti.

Complessivamente e conclusivamente la Corte ritiene che la generalizzata durata della concessione di gestione totale per un quarantennio dia luogo a dubbi sulla compatibilità con i principi anche comunitari in materia di libera concorrenza, come segnalato dall'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato (nel procedimento n. 9.546 del 5 febbraio 2004) e non sconti adeguatamente la sostanziale impossibilità di fare attendibili previsioni di compatibilità economica e di realizzazione di infrastrutture necessarie, non potendosi ragionevolmente prevedere in così lungo periodo ed in un'epoca caratterizzata da continue innovazioni tecnologiche la dimensione del flusso dei passeggeri ed il livello di infrastrutture necessario per il volo.

In tal senso diventano comunque essenziali le verifiche almeno quadriennali, i programmi quadriennali di sviluppo nonché l'adeguata previsione delle cause di decadenza o revoca della concessione. È, infatti, questa la modalità per seguire costantemente la gestione aeroportuale e per adeguarla nel tempo al fine di realizzare il pubblico servizio e così raggiungere gli interessi pubblici coinvolti.

Pertanto va ricordato che il legislatore, introducendo il secondo comma dell'art. 716 cod. nav. come novellato con il DL n. 96/2005, ha operato una chiara scelta per il consolidamento delle gestioni in atto prevedendo la permanenza del vecchio sistema di concessione totale per tutte le istanze già presentate alla data di entrata in vigore del decreto nonché l'obbligo cogente di provvedere entro un anno da tale ultima data al rilascio delle concessioni previa verifica del possesso dei necessari requisiti¹³.

¹³ Ai fini dell'esame delle istanze di affidamento della gestione, il Consiglio di Amministrazione dell'Enac ha approvato in data 16 marzo 2004 le linee guida cui attenersi a garanzia dell'uniformità ed imparzialità dei propri provvedimenti, specialmente nella fase di valutazione dei programmi societari ai fini della determinazione della durata della concessione, successivamente integrate in data 13 ottobre 2005 con specifiche disposizioni relative a società che gestiscono aeroporti con un traffico inferiore al milione di passeggeri.

Ai fini della determinazione della durata della concessione, l'esame dovrà essere basato sulla serie storica dei dati di traffico e dovrà evidenziare:

- la attendibilità delle previsioni di crescita formulate dal richiedente, tenendo conto della domanda potenziale di trasporto aereo generata dal bacino di utenza dell'aeroporto e della previsione di nuovi collegamenti adeguatamente supportata;
- l'adeguatezza, nel periodo considerato, delle previsioni di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali rispetto al raggiungimento di idonei livelli di servizio;
- la situazione finanziaria del richiedente desumibile dai dati afferenti le risorse destinate al ciclo produttivo e quelle destinate agli investimenti programmati, recanti l'indicazione della fonte (autofinanziamento o contributi pubblici), e comunque programmati con salvaguardia della economicità della gestione;

Il Consiglio di Amministrazione di Enac ha trasmesso al Ministero la proposta di concessione della gestione totale, accompagnandola con la documentazione necessaria, per gli aeroporti indicati nella precedente tabella. Sinora sono stati emanati in data 15 marzo 2005 soltanto i decreti interministeriali di concessione per gli aeroporti di Bologna e di Olbia Costa Smeralda. L'ente ha posto in rilievo gli effetti negativi del ritardo. In particolare nessun investimento contenuto nei programmi di intervento valutati dall'Enac, ai fini del rilascio della Concessione di Gestione Totale, è stato attivato. Ciò comporta dei sensibili ritardi nell'esecuzione di quelle opere, che i gestori si sono impegnati a realizzare tramite il proprio finanziamento. Nella maggior parte dei casi le opere in questione sono relative all'adeguamento ed al potenziamento delle infrastrutture pianificate per migliorare il livello di servizio degli scali ed incrementare la loro capacità operativa. La realizzazione di diversi interventi, pianificati nei programmi nell'ottica di fornire un adeguato supporto alla crescita dei volumi di traffico, risulta pertanto sicuramente ritardata ed in alcuni casi compromessa. Infine, il ritardo impedisce all'Enac di vigilare sul rispetto dei programmi e di procedere, in caso di comportamenti difformi, con le relative azioni correttive nonché con le sanzioni previste in conformità alla L. 267/2004.

Gli aspetti negativi innanzi evidenziati appaiono alla Corte di particolare rilievo, tenendo anche conto del disegno legislativo e della valenza sostanzialmente programmatica e di alta amministrazione del provvedimento interministeriale di concessione che richiede solo valutazioni coerenti con detta funzione nonché l'accertamento della rispondenza degli atti sottostanti agli indirizzi ministeriali.

-
- l'esistenza di una struttura organizzativa della società adeguata ai compiti di gestione in funzione dello sviluppo previsto.

L'istruttoria dei programmi presentati dalle società che gestiscono aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri sarà subordinata:

- all'avvenuto ripianamento da parte delle società delle eventuali perdite conseguite nell'ultimo esercizio di bilancio approvato, nonché di precedenti perdite eventualmente portate a nuovo;
- all'avvenuto versamento dell'intero capitale sociale nel rispetto delle previsioni di cui agli artt. 2 e 3 del DM 521/1997;
- all'avvenuto conseguimento del certificato di aeroporto.

Le società dovranno dimostrare nel programma presentato la previsione di equilibrio economico della gestione da raggiungersi entro quattro anni dal rilascio della concessione di gestione totale ed il mantenimento dello stesso negli anni successivi.

A tal fine l'Enac provvederà ad effettuare un monitoraggio annuale per il controllo del raggiungimento degli obiettivi di piano, fermo restando l'automatica decadenza allo scadere del quarto anno in caso di mancato conseguimento dell'equilibrio economico della gestione, comunque rilevabile all'atto della verifica quadriennale prevista dalla L. 265/2004.

12. Le gestioni parziali

Nelle more della definizione della disciplina di affidamento delle gestioni totali, il DL 25 marzo 1997 n. 67, convertito nella L. 23 maggio 1997 n. 135 (artt. 5 e 17) – recante disposizioni urgenti per favorire l'occupazione – ha stabilito che il Ministro dei trasporti "può autorizzare, su richiesta, i soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, anche in regime precario, all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale" per la effettuazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali nonché per la gestione dello scalo, vincolando a tal fine i diritti aeroportuali che gli stessi sono autorizzati a percepire in aggiunta a quelli eventualmente già di loro spettanza.

L'atto d'indirizzo ministeriale 31 luglio 1997, n. 2.188 ha fissato gli adempimenti procedurali per l'emanazione dei provvedimenti di autorizzazione.

In particolare, è stato previsto che gli interessati devono produrre un piano di attività e di interventi della tipologia ammessa dalla norma di ammontare pari ai diritti che si prevede di introitare con l'indicazione delle relative ricadute occupazionali.

Oltre ad una relazione semestrale sull'attività svolta, il soggetto autorizzato è tenuto a presentare, allo scadere del piano, il consuntivo dei lavori effettuati, unitamente ad una perizia giurata di un professionista abilitato, con la quale si attestino gli effettivi costi e la conformità degli interventi al contenuto del piano approvato, l'ammontare dei diritti percepiti nonché agli eventuali aggiornamenti e variazioni debitamente autorizzati.

Quando nel novembre 1998 l'Enac è subentrato nelle competenze amministrative e tecniche della Direzione generale dell'aviazione civile, il Consiglio di amministrazione ha adottato la delibera 19 luglio 1999, n. 22 avente la finalità di razionalizzare le fasi di formazione del provvedimento di autorizzazione, quelle di vigilanza sulla esecuzione del piano e di controllo a consuntivo sul legittimo utilizzo delle risorse pubbliche introitate.

In particolare, è stato stabilito che gli interventi programmati devono perseguire prioritariamente il miglioramento della sicurezza e della operatività dell'aeroporto e che la vigilanza sulla corretta e tempestiva realizzazione degli stessi è affidata alle direzioni aeroportuali che procedono alle verifiche in contraddittorio con la società.

Proprio in ottemperanza a tale prescrizione, le Società di gestione aeroportuali, all'atto della presentazione dei piani di cui all'art. 17, devono garantire che i lavori per il rientro dalle eventuali non conformità rilevate dai team di certificazione abbiano priorità assoluta e gli uffici istruttori dell'Enac verificano la priorità degli interventi da realizzare in funzione di tale criterio.

Sempre in tema di interventi realizzati con i fondi dell'art. 17 della L. 135/97, negli aeroporti di piccole dimensioni i fondi vengono utilizzati prevalentemente per il pagamento dei servizi aeroportuali e delle utenze, con l'impegno solo di una quota minoritaria per gli interventi indifferibili e urgenti necessari alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali e di gestione aeroportuale.

Infatti i limitati introiti dei diritti aeroportuali non consentono l'esecuzione di interventi significativi per la sicurezza e lo sviluppo degli aeroporti e le risorse vengono impegnate prevalentemente per coprire gli oneri di gestione ordinaria e i consumi aeroportuali.

In altri aeroporti ove le entrate dei diritti hanno una maggiore consistenza, talvolta rilevante, con tali diritti si sono realizzate opere significative dal punto di vista della sicurezza e dello sviluppo aeroportuale, con una percentuale di incidenza delle opere, rispetto ai diritti introitati, che in alcuni casi supera il 100%.

Ad esempio per gli aeroporti di Verona Villafranca e Brescia Montichiari sono stati previsti interventi di importi complessivi rispettivamente di 25.000.000,00 euro e di 12.500.000,00 euro, superiori ai diritti introitati, con la conseguente partecipazione delle Società stesse al finanziamento.

Per l'aeroporto di Napoli sono stati programmati ed eseguiti interventi per un importo di 17.000.000,00 euro pari a circa il 75% dei diritti introitati.

Analogamente per l'aeroporto di Treviso sono stati realizzati e sono in corso di realizzazione interventi con una percentuale superiore al 55% dei diritti introitati.

Quanto sopra vale anche per gli altri aeroporti di maggiori dimensioni, rimanendo fermo comunque il trend di un sempre maggiore importo destinato alla realizzazione delle opere rispetto a quello impiegato per i consumi, man mano che cresce l'importo dei diritti percepiti.

Ciò trova spiegazione nel fatto che gli oneri di manutenzione ordinaria e i consumi non crescono proporzionalmente al numero di passeggeri/anno ed al numero di movimenti/anno di aeromobili e quindi negli aeroporti maggiori, che

movimentano consistenti volumi di traffico, una volta impiegate le somme per gli oneri di manutenzione ordinaria, residuano somme rilevanti impiegate per la sicurezza e lo sviluppo aeroportuale.

Nella precedente relazione la Corte ha messo in rilievo che il consuntivo delle attività realizzate in regime autorizzativo mostra limiti legati alla capacità dei concessionari di gestire attività che richiedono competenze e strutture specialistiche.

A tali carenze possono addebitarsi i generalizzati ritardi nella predisposizione dei piani semestrali d'attività, i ritardi nelle rendicontazioni periodiche di spesa, il mancato, parziale o non corretto utilizzo dei proventi aeroportuali.

In taluni casi, l'Enac ha consentito l'utilizzo delle somme non spese, incrementate degli interessi legali, nelle annualità successive a quelle in cui sono state percepite, in altri è stato ordinato alla società di versare le stesse, incrementate degli interessi legali, in conto entrata del bilancio dello Stato, in altri ancora si è proceduto al recupero dei diritti aeroportuali percepiti senza titolo dalle società, in quanto riferiti a periodi non coperti da un piano di interventi approvato. In due casi sono state avviate procedure di decadenza del gestore.

Le competenti strutture dell'Ente hanno, poi, opportunamente fatto presente che il mancato rispetto dei termini previsti per la presentazione della perizia giurata ed i ritardi che talune direzioni aeroportuali fanno registrare nelle verifiche di regolarità delle annualità da tempo scadute vanificano l'efficienza del controllo avviando defatiganti scambi cartacei che riducono la possibilità di recuperare le somme non correttamente impiegate.

13. Investimenti aeroportuali

La riforma delle modalità di affidamento della gestione degli aeroporti, innanzi descritta, era intesa a trasferire dallo Stato ai gestori aeroportuali gli oneri relativi alla manutenzione e costruzione delle infrastrutture, implementando i livelli di sicurezza aeroportuale ed innalzando gli standard di qualità dei servizi offerti.

Particolare rilievo in tal senso è da un lato la progressiva trasformazione dei gestori in società regolate dal diritto privato, valorizzando così la funzione imprenditoriale dell'attività di gestione aeroportuale, dall'altro la trasformazione degli scali aeroportuali da mere infrastrutture a centri gestiti in forma imprenditoriale da società dedicate, in linea con il più generale processo di liberalizzazione dei servizi del trasporto aereo¹⁴.

Tale sistema, attraverso la produzione di profitto ed il conseguente incremento delle risorse disponibili, avrebbe dovuto garantire il potenziamento ed il miglioramento delle infrastrutture gestite, in termini di sicurezza, efficienza funzionale, qualità e quantità dei servizi resi all'utenza.

Investimenti aeroportuali con onere a carico dello Stato sono previsti da varie leggi.

Sullo stato di realizzazione delle opere previste dalle varie leggi di intervento ha già riferito al Parlamento la Sezione centrale del controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato con deliberazione n. 24/2005/4 assunta nell'adunanza del 12 ottobre 2005.

In questo sede si riferisce sugli aspetti che riguardano l'attività gestoria di Enac.

¹⁴ Le attività affidate alle suddette gestioni riguardano, tra l'altro l'esecuzione di lavori, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture (piste, bretelle, piazzali, aerostazioni uffici, strade di accesso e di raccordo) la predisposizione di servizi (fornitura di energia, illuminazione, acqua, riscaldamento, condizionamento depurazione, smaltimento rifiuti, pulizia, informazioni) l'apprestamento di strutture accessorie di comodità per gli utenti (ristoranti, negozi, telefoni, parcheggi). A parte, ma fondamentale tra i servizi forniti all'utenza assumono rilievo le attività di assistenza a terra degli aeromobili e dei passeggeri, bagagli, merci e poste, del *catering*, vale a dire la fornitura di pasti da consumarsi a bordo degli aerei, delle operazioni in pista, della pulizia a manutenzione aeromobili (nel complesso il cd. *Handling*), che rivestono carattere complementare e strumentale rispetto alla prestazione di servizio reso dal vettore aereo. I proventi che percepiscono le società di gestione sono di due categorie: proventi "lato aria" (diritti di approdo, partenza e sosta aeromobili, diritti di imbarco passeggeri, *royalties* per fornitura carburanti) e che possono essere considerate a parte, sono una voce assai rilevante e contribuiscono a formare il reddito d'impresa assieme a proventi diversi, quali, ad esempio quelli finanziari derivanti da partecipazioni nelle società commerciali che svolgono attività collaterali. La liquidazione e la riscossione dei diritti d'uso degli aeroporti affidati in gestione parziale sono curate dai gestori (art. 14 e segg. DPR 1085/82) mentre i gestori totali incamerano invece l'intero importo.

Gli interventi infrastrutturali con onere a carico dello Stato, realizzati, in corso di realizzazione o di prossima attivazione sugli aeroporti nazionali, sono disposti da diverse fonti giuridiche che prevedono diverse modalità di accesso ai finanziamenti.

Su detta base è possibile individuare essenzialmente due principali gruppi di finanziamenti:

- finanziamenti che consentono l'accensione di mutui con onere a carico dello Stato;
- finanziamenti disponibili nel bilancio dell'Ente e direttamente utilizzabili nel rapporto con i destinatari delle risorse.

Al primo gruppo appartengono i finanziamenti disposti dalle leggi n. 135/1997, n. 194/1998 e n. 166/2002 dalle quali sono successivamente scaturite le disposizioni attuative effettuate con

- DM n. 68T del 25.5.1999;
- Delibera n. 6/2001 del C.d.A. dell'Enac;
- Delibera 30.6.2003 del C.d.A. dell'Enac.

Al secondo gruppo appartengono:

- i finanziamenti afferenti alla Misura III.2 del PON trasporti 2000/2006;
- i finanziamenti di cui all'art. 1 – comma 1 – della L. n. 194/1998 (destinati agli aeroporti di Salerno e Perugia);
- i finanziamenti di cui alla legge finanziaria 2004 destinati all'aeroporto di Perugia;
- i finanziamenti disposti con deliberazioni del CIPE;
- altre leggi di finanziamento (leggi 449/85 e 139/92);
- gli stanziamenti annualmente disposti dall'Enac sul proprio bilancio per gli aeroporti a gestione diretta.

Rientrano nei due settori in esame anche i finanziamenti già oggetto di convenzioni stipulate prima della istituzione dell'Enac da parte della Direzione Generale della Aviazione Civile e destinati alla realizzazione di opere di notevole entità sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia Marco Polo e Napoli Capodichino, oltre a diffusi ulteriori interventi su altri scali che comportano ancora oggi una notevole attività dell'Ente in termini di erogazione di finanziamenti, nonché di controllo e monitoraggio delle fasi realizzative.

Le difficoltà del bilancio dello Stato negli ultimi anni si sono riflesse anche sulle risorse disponibili per gli interventi innanzi indicati. La decurtazione operata dal Ministero dell'economia e delle finanze nell'esercizio 2004 ed il successivo azzeramento per gli anni 2005 e 2006 dei trasferimenti previsti annualmente sul capitolo di bilancio dell'Enac ha comportato l'impossibilità di procedere al finanziamento totale delle opere previste dalle leggi innanzi indicate¹⁵.

In conseguenza della situazione così determinata Enac e l'Ufficio centrale di bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze hanno effettuato una ricognizione sui capitoli di bilancio in conto capitale per definire l'entità delle risorse attualmente presenti e disponibili.

Il risultato delle verifiche ricognitive effettuato da Enac di concerto con la struttura ministeriale è riprodotto nelle tabelle sottostanti aggiornate al 30.9.2005 con l'indicazione delle somme finalizzate.

¹⁵ Con lettera del 24 marzo 2005 Enac ha fatto presente al Ministero che per interventi infrastrutturali sugli aeroporti relative alle leggi speciali di spesa 139/92, 135/97, 194/98, 388/00 e 166/02. Le risorse finanziarie presenti per l'anno 2005 sono pari a circa 22 milioni di euro con le quali l'Enac deve far fronte ad impegni già assunti con le banche per circa 30 milioni. Nella relazione al bilancio di previsione dell'anno si è evidenziato che per garantire il pagamento delle rate di mutuo in scadenza, evitando che possano maturare gli interessi passivi, si sarebbe provveduto all'utilizzo delle somme già trasferite negli anni passati ed aventi in base alle norme lo stesso specifico vincolo di destinazione. Tale critica situazione impedisce al momento di procedere alla stipula di nuovi contratti di mutuo, facenti parte integrante delle convenzioni di finanziamento già sottoscritte ma non ancora attivate né, a maggior ragione, di quelle non ancora sottoscritte.

OGGETTO SPESA	BILANCIO Enac	BILANCIO STATO	TOTALE
Interventi vari	11.620.870,54	9.568.946,63	21.189.817,17
Aviazione generale	116.196,09	18.933,31	135.129,40
Legge 449/85 Rm e Mi	14.711.727,33	111.288.199,56	125.999.926,89
F.I.O. Bologna	642.036,92		642.036,92
Mutui	151.479.732,16	5.164.568,99	156.644.301,15
Disinquinamento acustico	2.488.380,24		2.488.380,24
Perugia e Salerno L. 194/98	7.455.055,33		7.455.055,33
Perugia L. 376/03	3.600.000,00		3.600.000,00
FESR	50.038.371,38		50.038.371,38
FESR quota nazionale	53.257.039,89		53.257.039,89
CIPE	26.514.873,24		26.514.873,24
TOTALE	321.924.283,12	126.040.648,49	447.964.931,61

Dal riscontro effettuato risulta che circa il 95% delle risorse presenti sono state già finalizzate per effetto della norma di legge che ne prevede l'importo e la destinazione o per effetto di disposizioni deliberate successivamente dall'Enac stesso.

In particolare la riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato destinati al pagamento delle rate dei mutui, nonché le disposizioni in materia di mutui con onere a carico dello Stato introdotte con la legge finanziaria 2004 n. 350/2003, ha comportato al momento, un importante ridimensionamento delle opere, compromettendo la realizzazione del programma degli interventi inizialmente previsto.

In termini pratici, la principale diretta conseguenza di quanto sopra è stata la materiale impossibilità di dare corso al programma di finanziamenti in materia di controllo del 100% del bagaglio di stiva oggetto della delibera del C.d.A. dell'Ente n. 19/2002, per il quale in data 30.12.2003 era stata stipulata una importante convenzione tra l'Enac e la Banca Europea per gli Investimenti (B.E.I.) per l'attivazione di una linea di finanziamento fino ad un ammontare massimo in termini di capitale di euro 150.000.000.

Per analoghe ragioni, la serie di interventi previsti e finanziati con i limiti di impegno di euro 5.000.000 annui disposti con la legge n. 166/2002 e destinati all'implementazione della sicurezza sugli scali nazionali, non ha potuto trovare attuazione se non limitatamente alle opere previste per l'aeroporto di Parma il cui

mutuo ha potuto trovare copertura con l'utilizzo dei soli due limiti di impegno annuali della legge n. 166/2002 accreditati all'Ente per complessivi euro 10.000.000.

La drastica decurtazione dei finanziamenti, intervenuta dall'esercizio 2004, non ha consentito la gestione integrale del programma di investimenti stabilito con le leggi n. 135/1997 e 194/1998 – 2° comma – il cui piano di ripartizione, disposto con il DM n. 68T del 25.5.1999, ha potuto essere solo in parte portato a compimento. L'Ente ha comunque, con le risorse erogate, potuto portare a termine una parte significativa degli interventi stabiliti.

In conseguenza della delineata situazione, Enac non ha più autorizzato la stipula di contratti di mutuo anche in presenza di convenzioni di finanziamento già sottoscritte.

Al riguardo gli uffici dell'Ente hanno rappresentato che sulla base dei riscontri effettuati con l'Ufficio centrale del bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze l'ammontare dei mutui attualmente ancora attivi genera un debito residuo, sino alla fine dell'ultima rata di ammortamento, di euro 271.123.702,27 a fronte di risorse già presenti a tale titolo sui bilanci dello Stato e dell'Enac per complessivi euro 156.644.301,15, con un conseguente fabbisogno finanziario di euro 114.479.401,12.

Diversa è la situazione per quanto riguarda la gestione dei fondi comunitari di cui alla Misura III.2 del PON trasporti 2000/2006. Sono state infatti stipulate tutte le convenzioni generali relative a quegli aeroporti le cui società di gestione si siano impegnate nella progettazione e realizzazione di numerosi interventi infrastrutturali.

L'ammontare complessivo del finanziamento comunitario riferito alla Misura III.2 del PON trasporti 2000/2006 ammonta ad euro 149.659.692 su di un finanziamento pubblico totale di euro 374.674.816, rimanendo a carico del finanziamento statale la somma di euro 226.015.124.

Il piano finanziario comprende 73 progetti complessivi di cui alla data del 30.6.2005 ne risultano conclusi n. 5 e in corso n. 17.

La stipulazione dei successivi atti addizionali per l'attivazione della fase realizzativa delle opere è, evidentemente, collegata alla intervenuta o meno predisposizione e/o approvazione dei progetti esecutivi degli interventi da parte dei soggetti a ciò deputati.

Il monitoraggio effettuato dall'Ente mette in evidenza che sono state alla data del 28.9.2005 stipulate tutte le convenzioni di finanziamento e che sono stati

sottoscritti 42 Atti aggiuntivi su un totale di 82 con una copertura complessiva pari al 51,2% degli interventi inseriti nel PON 2000/2006.

Infine nell'esercizio finanziario sono state impegnate risorse sul bilancio dell'Ente a vario titolo per garantire il corretto mantenimento in stato d'uso degli aeroporti ancora a gestione diretta da parte dell'Enac. Tali somme sono iscritte negli appositi capitoli di bilancio dell'Ente in attesa che le opere vengano realizzate e collaudate.

13.1. Rapporti tra Enac e Stato sugli investimenti aeroportuali

L'Enac è, per quanto possono valere le classificazioni dottrinali degli enti pubblici, essenzialmente un ente ausiliare reggente o regolatore di settore.

Tuttavia lo Stato, ente ausiliato, ha precipui poteri, oltreché di vigilanza e controllo, di deferimento all'Ente, sempre nell'ambito di moduli di organizzazione strutturati sul decentramento tecnico ed amministrativo, di attività pur intestate allo Stato (svolgimento di attività delegata, o in nome e/o per conto).

Di conseguenza non tutta l'attività dell'Enac è attività svolta nell'esercizio di poteri autonomi, ma per taluni tratti è attività strumentale e cioè esecutiva di decisioni dello Stato, ente ausiliato, volte a curare un interesse pubblico.

In quest'ultima categoria di attività rientra la partecipazione dell'Enac alla stipula delle convenzioni con le società che gestiscono gli aeroporti aventi ad oggetto la realizzazione di opere infrastrutturali negli aeroporti stessi compresi negli interventi nel settore trasporti di cui alla L. n. 135 del 1997 nonché alla L. 194 del 1998.

Dette leggi prevedono interventi dello Stato nel settore del trasporto aeroportuale, alla cui attuazione si è provveduto mediante decreti ministeriali che hanno individuato gli aeroporti destinatari delle opere e tra essi ripartiti gli stanziamenti previsti dalle leggi stesse.

Di conseguenza l'Enac non ha alcun potere in ordine alla dislocazione ed alla dimensione finanziaria degli interventi, così come sulle clausole delle convenzioni, conformi ad un testo predisposto dal Ministero come modificato a seguito di parere del Consiglio di Stato.

È da escludere, pertanto, che gli interventi di cui si parla rientrino nella ordinaria attività dell'Enac, nell'esercizio delle funzioni ad esso direttamente

intestate dalla legge costitutiva e dalle successive modificazioni ed integrazioni, alle quali debba provvedere con la ordinaria dotazione di bilancio.

Invero sotto il profilo della copertura della spesa relativa agli interventi di cui si discute non sembra poter essere messo in dubbio che l'onere del finanziamento ricada sul bilancio dello Stato. Le esposte considerazioni funzionali vengono rafforzate dalla constatazione che la L. n. 135 del 1997 prevedeva la copertura della spesa in attuazione del precetto di cui al quarto comma dell'art. 81 cost. Ora l'indicazione dei mezzi finanziari con i quali far fronte alle nuove o maggiori spese – pur se deve essere, secondo la consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale, puntuale solo per l'anno in cui la spesa viene approvata e per quelli immediatamente successivi e può essere individuata con maglie più larghe per più lontani periodi di tempo – implica comunque indicazioni cogenti per il bilancio dello Stato, superabili soltanto attraverso nuove disposizioni di legge e nel rispetto delle modifiche apportate dalla legge sostanziale.

Non può, pertanto, essere messo in dubbio che, salvo diverse espresse disposizioni legislative, il finanziamento degli interventi deve rimanere a carico del bilancio dello Stato, nel cui ambito è stato già individuata la copertura della spesa ripartita secondo le modalità indicate dall'art. 20 della L. n. 468/1978 e successive modificazioni.

Più in generale può dirsi per evenienze consimili di interventi finalizzati specificamente da leggi dello Stato che i mezzi di copertura debbono essere indicati dalla legge che li dispone con evidenti conseguenze sul bilancio dello Stato o di Enac.

Va ricordato comunque che, essendo Enac un ente a finanza per gran parte derivata, va ad esso assicurato un budget sufficiente allo svolgimento delle funzioni istituzionali.

È fuori di dubbio che nei casi di convenzione già stipulata esistono obbligazioni pubbliche, al cui adempimento sono posti a tutela gli ordinari strumenti giuridici anche coattivi.

Va peraltro notato che apposita norma di detta convenzione espressamente prevede che "le rate di ammortamento per capitali ed interessi del mutuo o di altre operazioni finanziarie" saranno erogate dall'Ente (Enac) dal momento del definitivo trasferimento nel bilancio dell'Ente delle predette risorse finanziarie (previste dalle leggi di autorizzazione di spesa n. 135 del 1997 e n. 194 del 1998, determinate per il singolo aeroporto dal DM attuativo).

Enac ha pertanto l'obbligo giuridico, ove non siano state ad esso trasferite sufficienti risorse per la copertura della quota annuale di finanziamento, di dare tempestiva notizia del fatto all'altra parte contraente, in modo che questa possa giuridicamente attivarsi.

Detta comunicazione, da trasmettere anche al Ministero delle Infrastrutture e a quello dell'Economia, è rilevante anche a fini di responsabilità per eventuali danni derivanti dall'inadempimento dell'obbligazione.

Per quanto riguarda i rapporti con i soggetti indicati dai DM di attuazione delle leggi di intervento come beneficiari dei finanziamenti ma con i quali non è stata ancora stipulata alcuna convenzione, va posto in evidenza che pur non sussistendo nei loro confronti obbligazioni giuridiche, essi sono tuttavia titolari di situazioni soggettive di vantaggio tutelabili davanti al giudice competente nella ipotesi che mettano in moto la procedura di intervento e si vedano non motivatamente respingere la richiesta.

Conclusivamente la Corte considera che il tema degli investimenti aeroportuali dà luogo a notevoli preoccupazioni.

Nell'ottica della riforma del sistema di gestione degli aeroporti gli investimenti sono essenzialmente demandati quanto agli oneri finanziari ai gestori totali, i quali dovrebbero provvedere con risorse proprie. In proposito assumono decisivo rilievo le convenzioni stipulate fra Enac ed i gestori totali ed i conseguenti contratti di programma che espressamente prevedono gli interventi infrastrutturali da effettuare¹⁶.

Il ritardo nell'approvazione delle convenzioni comporta il differimento nel tempo degli interventi previsti, fatto tanto più rilevante in un quadro di risorse pubbliche assai limitato.

L'effetto complessivo può essere la stasi degli investimenti con negativa ricaduta sugli standards di efficienza e sicurezza degli aeroporti.

¹⁶ Ad esempio nel contratto di programma tra Enac ed Aeroporti di Roma per gli anni 2005-2009 si provvede a definire: a) linee di indirizzo per la conduzione e la gestione del sistema aeroportuale della capitale e per l'erogazione dei servizi di pubblica utilità che sono prestati dalla AdR ancora in regime di monopolio; b) il "piano degli investimenti" che la società AdR si impegna realizzare in autofinanziamento nel periodo di vigenza del contratto; c) gli standards di qualità e di tutela ambientale cui il gestore dovrà uniformare i livelli delle prestazioni rese all'utenza; d) la dinamica tariffaria pluriennale e la variazione massima consentita per ciascuno dei servizi aeroportuali, definita tenendo conto: - degli oneri derivanti da quanto indicato ai precedenti punti a), b) e c); - di una giusta remunerazione del capitale investimento nei servizi regolamentati; - di obiettivi di recupero di produttività dei fattori impiegati nella produzione; - del trend di traffico atteso nel quinquennio.

Quanto al controllo sugli investimenti programmati dalle società di gestione totale ed agli effetti di eventuali inadempienze spetta ad Enac vigilare sull'esatto adempimento degli obblighi assunti dal gestore con la convenzione e con il contratto di programma anche per quanto riguarda la tempistica degli interventi.

Su questi aspetti come sull'efficacia del sistema sanzionatorio si gioca la tenuta del sistema.

Anche sotto questo profilo è di rilievo l'emanazione del provvedimento concessorio da parte del Ministro delle Infrastrutture delle gestioni totali, fatto che segna l'inizio degli specifici obblighi del gestori.

Quanto alle verifiche amministrativo-contabili Enac si è avvalso, mediante convenzione, dell'Ispettorato Generale di Finanza della Ragioneria Generale dello Stato, alla quale è stata delegata una verifica, spesso congiunta con funzionari dell'ente, del bilancio e delle altre scritture contabili dei gestori. La crescita di professionalità dei funzionari dell'ente consentirà in un ormai prossimo futuro un diverso rapporto con l'Ispettorato di Finanza, con il quale l'ente sta negoziando una nuova convenzione.

14. Liberalizzazione dei servizi d'assistenza a terra

Il processo di liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra è stato determinato dalla emanazione della direttiva europea 96/67/CE del 15 ottobre 1996, recepita nell'ordinamento interno con il decreto legislativo n. 18 del 13 gennaio 1999.

La direttiva europea ha liberalizzato negli aeroporti dell'Unione i servizi di assistenza a terra (c.d. handling) in precedenza riservato al gestore aeroportuale.

In applicazione di tale normativa, al raggiungimento della soglia di 2 milioni di traffico passeggeri ovvero 50 mila tonnellate di traffico merci, si è determinata l'apertura del mercato di assistenza a terra di 14 aeroporti (Fiumicino, Malpensa, Linate, Venezia, Catania, Napoli, Palermo, Bergamo, Torino, Bologna, Verona, Ciampino, Cagliari, Pisa).

Per esigenze di capacità e spazi disponibili, che possano incidere sulla sicurezza operativa degli aeroporti, la normativa consente, però, di porre limitazioni all'accesso al mercato di prestatori di assistenza a terra a causa della presenza di vincoli infrastrutturali (artt. 4 e 5 d.l. 18/92).

A seguito di istruttoria espletata dall'Enac, su richiesta delle società di gestione, sono state imposte limitazioni all'accesso di prestatori di servizi a terra su 4 aeroporti (Fiumicino, Malpensa, Catania e di recente Ciampino).

È tuttora in corso l'istruttoria per verificare se sussistono i requisiti per limitare il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra anche sugli aeroporti di Milano Linate, Palermo e Pisa.

Le limitazioni dovrebbero avere durata temporalmente contenuta, ma i gestori degli scali aeroportuali tendono a dilatare i tempi di applicazione della liberalizzazione. La situazione richiede una attenta analisi da parte di Enac anche per non incorrere in procedure di infrazione in sede europea.

15. Continuità territoriale ed oneri di servizio pubblico

L'art. 4, paragrafo 1, lett. a) della direttiva del Consiglio della Comunità Europea del 23 luglio 1992, n. 2408 recante norme sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intercomunitarie prevede che "uno Stato membro può, previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione e i vettori aerei operanti sulla rotta, imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso, nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori aerei non si attiverebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale".

Dal testo della norma comunitaria si desumono chiaramente le condizioni per poter ricorrere alla imposizione di oneri di servizio pubblico.

Il primo profilo è che il territorio interessato non ha un adeguato servizio di trasporto, anche ricorrendo ad altre forme di trasporto, e soprattutto che il trasporto aereo di linea in atto non soddisfa i criteri di adeguatezza, continuità, capacità e regolarità, discriminando così gli utenti del servizio di trasporto di quel territorio. Il principio base è perciò quello di assicurare la parità di trattamento nell'uso di mezzi di trasporto, ed in particolare del trasporto aereo, tra tutti i cittadini della Comunità europea.

Il secondo profilo è che l'imposizione degli oneri di servizio pubblico deve essenzialmente servire allo sviluppo economico della regione nella quale si trova l'aeroporto onerato.

L'imposizione degli oneri di servizio pubblico deve avvenire nel rispetto (e quindi comprimendo al minimo) i principi di libera concorrenza, non discriminazione e proporzionalità. In questa prospettiva la procedura di imposizione si articola in due momenti. Nel primo lo Stato interessato impone oneri di servizio pubblico su una o più rotte, che rimangono aperte a tutti i vettori comunitari vincolati però al rispetto degli oneri imposti.

Qualora nessun vettore intenda operare sulla rotta come onerata, lo Stato membro può limitare l'accesso alla rotta, per un periodo massimo di tre anni rinnovabili, ad un unico vettore aereo scelto mediante gara di appalto comunitario. In tale evenienza lo Stato può anche prevedere, nel bando di gara, la concessione di una compensazione finanziaria per rendere economicamente conveniente il servizio sulla rotta onerata.

Nell'ordinamento interno la normativa comunitaria ha avuto la prima attuazione con la legge n. 144/1999 con la quale si è inteso garantire la continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali ed è stata estesa poi ad altre rotte sia in Sardegna e Sicilia (rotte facenti capo all'aeroporto di Trapani) che in altre Regioni (Crotone, Albenga).

Nella concreta applicazione della normativa, i decreti ministeriali che hanno individuato gli oneri ed i conseguenti bandi di gara sono stati oggetto di un diffuso contenzioso.

In tale sede il TAR ha ritenuto che il regime di imposizione degli oneri di servizio pubblico, lungi dal rappresentare una limitazione al principio comunitario di libertà d'accesso al mercato del trasporto aereo, si fonda su valori che devono ritenersi "di dignità giuridica pari a quella del libero accesso al predetto mercato, giacché servono a governarlo e ad indirizzarlo verso obiettivi di equità sociale e di promozione dello sviluppo delle aree regionali svantaggiate dell'Unione, e come tali, sono connaturati e coesenziali al mercato comune del trasporto aereo".

In tale prospettiva le limitazioni di cui all'art. 4 del regolamento comunitario "s'appalesano come strumenti utili ad assicurare l'effettiva fruizione del mercato del trasporto aereo anche da parte di soggetti che, per censo o per collocazione geografica, ne sarebbero altrimenti esclusi, in base alle sole scelte degli operatori ed alla mera dinamica del mercato di settore".

Per contro la Commissione europea (determinazione 3 marzo 2005) prendendo in esame il DM 8 novembre 2004 – riguardante la imposizione di oneri per tutte le rotte della Sardegna – ha rilevato che gli oneri di servizio pubblico devono considerarsi come una deroga al principio contenuto nel diritto comunitario in base al quale gli Stati membri permettono ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico sulle rotte all'interno della Comunità, ha precisato che, per tale ragione "le condizioni d'imposizione degli oneri [...] vanno interpretate rigorosamente nel rispetto dei principi di non discriminazione e di proporzionalità".

In tale occasione la Commissione ha altresì sottolineato che "l'obbligo imposto ai vettori interessati di gestire come un tutto unico le diciotto rotte soggette a imposizione costituisce una notevole restrizione al principio di libera prestazione dei servizi" e, come tale, contraria ai principi di proporzionalità e di non discriminazione, soprattutto laddove non risulta dimostrata "la vitale importanza del raggruppamento di tutte le rotte per lo sviluppo economico delle zone della Sardegna in cui si trovano gli aeroporti interessati nonché del rischio di una discriminazione non giustificata tra vettori poiché solo quelli più grandi dispongono dei mezzi necessari per operare in queste condizioni".

Infine, ulteriore aspetto discriminatorio, ma questa volta fondato sul principio della nazionalità è stato ravvisato nell'obbligo, imposto sempre dall'esaminato decreto, di offrire tariffe agevolate ai passeggeri basandosi unicamente sul loro luogo di nascita o sull'esistenza di legami familiari con persone nate in Sardegna in tal modo favorendo, sulla base di una sorta di "nazionalità Sarda", solo i su indicati passeggeri senza che, di contro, sussista alcuna giustificazione oggettiva in tal senso.

Anche alla luce dei rilievi formulati in sede comunitaria (che hanno dato luogo al ritiro del DM 8 novembre 2004 ed alla emanazione del DM 35 del 29 dicembre 2005) la Corte ritiene che sia necessario, soprattutto in sede di rinnovo della imposizione degli oneri di servizio pubblico, adeguatamente valutare l'impatto economico-sociale sul territorio sia in termini di sviluppo economico sia in termini di effettiva fruizione per ciascuna rotta del servizio di trasporto aereo, bilanciando l'interesse degli utenti con la compatibilità economica del servizio e con l'eventuale migliore utilizzazione delle risorse economiche impiegate.

Nelle ipotesi, che rientrano nella normalità, che l'imposizione di oneri sia accompagnata da compensazioni finanziarie va attentamente valutato il rapporto costi-benefici per accertare, attraverso un adeguato monitoraggio, che il servizio reso sia stato effettivamente utilizzato a livelli adeguati e che le risorse pubbliche impiegate non avrebbero potuto essere più idoneamente allocate per diversi sistemi di trasporto o per diverse incentivazioni allo sviluppo del territorio.

Ulteriore contenzioso si è verificato in sede di espletamento del servizio onerato per talune rotte della Sardegna tra la Società aggiudicataria ed Enac, lamentando la prima alterazione delle condizioni esistenti all'atto della gara, l'erroneità delle previsioni formulate in sede di gara e talune decisioni sfavorevoli adottate dall'Ente. Il

contenzioso ha dato luogo a lodi arbitrali, in larghissima misura sfavorevoli ad Enac condannata a pagare la complessiva somma di oltre 42 milioni di euro.

Enac su conforme parere dell'Avvocatura Generale dello Stato ritenendo errati i lodi arbitrali, li ha impugnati innanzi alla Corte di Appello di Roma, la quale dopo aver concesso la sospensione dell'esecutività delle decisioni arbitrali ha fissato alla fine di novembre 2007 la discussione sul merito. Sulla vicenda va osservato che secondo la norma comunitaria (art. 4 Reg CEE n. 2408/92) la legittimazione dell'imprenditore aereo in ordine all'esercizio di determinati servizi di linea può esser subordinata, oltre alle altre ordinarie condizioni, anche alla imposizione di oneri di servizio pubblico (cfr. lett. c) dell'art. 4) e, qualora nessun vettore intenda esercitare il servizio con gli oneri di servizio pubblico, lo Stato può limitare l'accesso alla rotta ad un solo vettore scelto tramite gara pubblica.

Quale che sia la natura del provvedimento dell'Amministrazione (autorizzazione o concessione) è fuor di dubbio che lo Stato non può, secondo la normativa europea, riservare a se stesso l'esercizio dell'attività, sia organizzandola in proprio sia affidando l'organizzazione ad un imprenditore privato.

Lo Stato può solo "limitare l'accesso alla rotta ad un unico vettore aereo per un periodo non superiore a tre anni". Il provvedimento amministrativo, ancorché chiamato concessione, è in realtà un atto costitutivo di legittimazione.

Va notato che a differenza di altre vicende nelle quali vengono stipulati contratti di servizio sulla base di una scelta dell'Amministrazione di non gestire (né in proprio né tramite organizzazione esterne) una determinata attività investita da un pubblico interesse, nella specie, lo Stato non può gestire in proprio né tramite organizzazione esterne il servizio. Infatti "il diritto di effettuare siffatti servizi sarà concesso tramite appalto pubblico a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato ad effettuare tali servizi".

In questi casi il contratto accessivo al provvedimento amministrativo ha più il carattere di un disciplinare unilateralmente elaborato ed imposto dall'autorità che di un contratto negoziato dalle parti.

In questa situazione la compensazione finanziaria prevista dall'art. 36 della legge n. 144/1999 non costituisce il corrispettivo nell'ambito dell'appalto di un servizio pubblico che viene esercitato dall'Amministrazione per mezzo di una organizzazione esterna, ma un sussidio o premio erogato al vettore al fine di rendere appetibile la rotta».

In sede di valutazione delle problematiche nascenti dal lodo si è svolta una riflessione sulla natura del provvedimento determinativo degli oneri e sulla compensazione finanziaria concessa al vettore aggiudicatario delle rotte onerate.

Ciò ha comportato una diversa formulazione dei più recenti bandi di gara, nei quali è stato posto in evidenza che la compensazione non costituisce il corrispettivo degli oneri ma una erogazione intesa ad incentivare il vettore ed a rendergli economicamente appetibile la rotta.¹⁷

Sullo sviluppo della vicenda la Corte continuerà a dedicare particolare attenzione attesa l'entità degli interessi erariali coinvolti.

¹⁷ Il Magistrato delegato della Corte dei conti ha reso nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 25 maggio 2005 oltre a considerazioni giuridiche sul merito dei lodi arbitrali anche dichiarazioni conformi.

16. Diritti del passeggero

Nell'ambito dell'iniziativa comunitaria rivolta alla sensibilizzazione dell'utenza del trasporto aereo in merito ai propri diritti, si inquadra l'attività promossa dall'Ente, tesa innanzitutto all'azione divulgativa delle fonti e dei contenuti dei diritti spettanti ai passeggeri aerei.

Dall'inizio del progetto, che si colloca all'8 maggio 2001, data di distribuzione sul territorio nazionale della 1^a Edizione dell'opuscolo "Carta dei Diritti del Passeggero", le attività svolte in seno al Coordinamento Circoscrizioni Territoriali dalla Struttura dedicata, sia pur con le difficoltà connesse alla esiguità delle forze disponibili (2 unità, di cui 1 part-time, a cui di recente si è aggiunta una ulteriore unità assunta con contratto a tempo determinato), sono così riassumibili:

L'Ente ha svolto attività di:

- Redazione, pubblicazione, distribuzione di 3 edizioni dell'opuscolo "Carta dei Diritti del Passeggero" per un totale di 182.000 copie di cui 60.000 in formato tascabile;
- Progettazione, attivazione, aggiornamento della sezione dedicata sul sito internet dell'Ente;
- Progettazione di un modulo di reclamo da gestire in modalità informatica;
- Collaborazione con l'Ufficio Controversie e Conciliazioni che ha ricevuto e trattato i reclami in via epistolare;
- Organizzazione di un Workshop e di 4 giornate di formazione ed aggiornamento per il personale delle sedi periferiche negli anni 2001 e 2002 nonché del percorso formativo e del relativo materiale didattico in occasione dell'attività di selezione per l'inquadramento del personale nel profilo professionale dell'Ispettore aeroportuale;
- Attività di front-line nei confronti dell'utenza che sempre più spesso si rivolge sulle problematiche connesse ai disservizi patiti, sia via e-mail che telefonica, all'Enac in qualità di Ente regolatore del sistema.

Al fine di risolvere "il problema immediato del passeggero ... e cioè la sua riprotezione in maniera adeguata al singolo caso (un altro volo al più presto, un pasto caldo, una telefonata, una notte in albergo, ecc.)", l'Ente ha stabilito competenze e procedure, condivise in modo omogeneo a livello periferico, impartendo il 22 gennaio 2002, a tutti i Direttori di Aeroporto, istruzioni operative per l'emanazione su ciascuna sede periferica di una "Ordinanza Quadro".

Il relativo schema era stato prevalentemente discusso ed accettato dalle Associazioni di settore (Assaereo, Assaeroporti e IBAR) nonché sottoposto al vaglio del Comitato Consuntivo Tecnico, Economico e Giuridico dell'Ente, che ha espresso a suo tempo parere favorevole.

Va ricordato che, ai sensi dell'art. 1174 C.d.N., l'inosservanza delle disposizioni provvedimentali emanate dall'Autorità competente in materia di aerodromi comporta – se il fatto non costituisce reato – irrogazione di sanzioni amministrative di natura pecuniaria.

Il processo di emanazione a livello nazionale si è concluso a maggio 2003.

17. Assicurazioni

Il disastro aereo di Milano Linate dell'8 ottobre 2001 ha posto in evidenza i gravissimi rischi patrimoniali che ricadono su Enac nello svolgimento della propria attività.

In proposito va ricordato che l'Enac ha stipulato, in data 3 ottobre 2002, un accordo con le parti coinvolte nel disastro aereo di Linate dell'8 ottobre 2001 (Enav, Sas, Sea e Air Evex) allo scopo di definire in via bonaria i risarcimenti spettanti ai parenti delle vittime del disastro.

In forza di detto accordo è stato istituito un fondo al quale le parti contribuiscono in via paritaria con versamenti fino ad un massimo di euro 25.000.000,00 a carico di ciascun contraente.

Il fondo è amministrato da un "Panel" al quale partecipano i rappresentanti delle parti che hanno sottoscritto l'accordo ed il quale concretamente opera fornendo istruzioni ad un gruppo di lavoro incaricato di esaminare i singoli reclami.

L'Ente, in relazione alle esigenze connesse alla definizione delle varie posizioni, ha versato sul fondo l'intero importo di euro 25.000.000,00.

La gravità dei rischi patrimoniali ha indotto Enac a promuovere la stipula di un contratto di assicurazione per la loro copertura.

Sulla base di studi affidati ad una società operante nel settore dei servizi assicurativi nel corso del 2003 venne indetta una gara in ambito europeo con un importo del premio a base d'asta di 2,5 milioni di Euro ed un massimale assicurato per sinistro RC Aviazione di 50 milioni di Euro.

La gara venne espletata il 3 dicembre 2003 e non portò ad alcun esito in quanto in risposta all'invito rivolto alle compagnie prequalificate (Fondiarria SAI, RTI Generali con INA-Assitalia, RAS) non vennero presentate offerte ma soltanto generiche dichiarazioni di insufficienza dell'importo del premio posto a base di gara e di disponibilità a negoziare su altre basi.

Non ha avuto poi esito neppure la trattativa privata consentita dall'esito negativo della gara.

Conseguentemente Enac ha proceduto all'avvio di una nuova gara (a luglio 2004).

In risposta all'invito a presentare offerte rivolto alle compagnie che avevano chiesto di partecipare (il pool di coassicuratori formato da Generali con Assitalia e

RAS, la compagnia Lloyd's, la compagnia Fondiaria-SAI) è pervenuta la sola offerta del pool di coassicuratori Generali – Assitalia – RAS.

Pertanto la richiesta del pool venne ritenuta eccessivamente elevato per le capacità finanziarie dell'Ente.

Si addivene, pertanto, ad una trattativa all'esito della quale, fermo restando le clausole contrattuali inserite nella polizza assicurativa RC Aeronautica, è stato stipulato un contratto con limitazione di taluni rischi.

La durata del contratto è stata limitata inizialmente ad un solo anno (normalmente a seguito di gara europea si prevede una durata triennale con possibilità di rinnovo) per consentire una compiuta valutazione degli effetti scaturenti dalle recenti innovazioni legislative (legge 9 novembre 2004, n. 265) e della prospettata riforma del codice della navigazione-parte aeronautica, comportante la rimodulazione del ruolo, dei compiti e delle responsabilità dell'Enac.

L'importo annuale del premio è stato di Euro 5.087.500,00 per la RC Aeronautica e di Euro 48.900,00 per la RC Operativi.

Prima della scadenza della polizza assicurativa Enac, al fine di meglio specificare le tipologie di rischio su di esso ricadenti anche in base alle modifiche normative apportate dal nuovo codice della navigazione, ha proceduto alla indizione di una gara europea per l'appalto del servizio di consulenza, assistenza e brokeraggio assicurativo.

In estrema sintesi, il servizio prevede un'analisi preliminare dei rischi sussistenti in capo all'Ente, una valutazione dell'adeguatezza delle polizze in essere e la redazione di un programma assicurativo finalizzato ad una ottimizzazione delle coperture assicurative e ad una riduzione dei costi; è altresì prevista un'attività continuativa di assistenza nell'espletamento delle procedure di gara e nella gestione degli eventuali sinistri.

Il servizio dovrà riguardare le principali polizze assicurative in essere per la copertura dei rischi a cui è maggiormente esposto l'Ente e cioè:

- i rischi per la Responsabilità Civile Aeronautica (sinistri aeronautici e/o aeroportuali, anche per eventi c.d. "catastrofici", da cui derivino danni per morte, lesioni personali, distruzioni, danneggiamenti, di cose e/o aeromobili); la polizza attuale prevede 50 milioni di Euro di massimale assicurato;

- i rischi per la Responsabilità Civile Generale (per danni cagionati a terzi per morte, lesioni personali, danneggiamenti in conseguenza di fatti accidentali verificatisi in sinistri aeroportuali o aeronautici); la polizza attuale prevede 10 milioni di Euro di massimale assicurato;
- i rischi per la Responsabilità Civile Patrimoniale (per perdite patrimoniali cagionate a terzi in conseguenza di atti od omissioni di amministratori, dirigenti e capi ufficio di cui l'Ente debba rispondere a norma di legge); la polizza attuale prevede 2,5 milioni di Euro di massimale assicurato.

L'Ente si propone, attraverso il delineato sistema, di provvedere ad una più adeguata copertura di rischi a costi più contenuti nonché di ottenere una più efficace gestione delle polizze.

18. Consulenze

L'Ente nel periodo considerato si è avvalso di undici consulenze riportate nella seguente tabella:

OGGETTO	Durata Dec. – Scad.	Costo Lordo Annuo
Predisposizione delle relazioni difensive, a tutela degli interessi dell'Ente, in riferimento alle problematiche giurisdizionali in corso	1.09.04-31.08.05	€ 36.000,00
Predisposizione delle misure di sicurezza aeronautica e dei relativi programmi di attuazione; Definizione delle tematiche concernenti il controllo del traffico aereo	01.01.04-31.12.04	€ 661.974,84
Esame dei programmi di Sicurezza dei Vettori Aerei Applicazione delle procedure per la certificazione degli Agenti Regolamentati; Revisione ed emanazione di alcune Schede del Programma Nazionale per la Sicurezza;	15.04.04-14.10.04	€ 12.394,98
Esame dei programmi di Sicurezza dei Vettori Aerei Applicazione delle procedure per la certificazione degli Agenti Regolamentati; Revisione ed emanazione di alcune Schede del Programma Nazionale per la Sicurezza;	15.04.04-14.10.04	€ 12.394,98
Realizzazione di un Quaderno per gli aeroporti di ciascuna regione italiana	01.08.04-31.08.05	€ 32.220,00
Consulente per le problematiche giuridiche dell'Ente	17.11.03-16.11.04	€ 24.789,96
Consulente per le materie comunitarie	01.11.03-31.10.04	€ 32.226,96
Consulente Giuridico	01.11.05-31.10.06	€ 24.789,96
Consulente lodi arbitrali AirOne	Fine entro 30.06.05	€ 5.000,00
Consulente infrastrutture	01.01.04	Gratuito

Come si evince dalla stessa tabella, attualmente Enac si avvale soltanto di una consulenza giuridica a carattere continuativo oltretutto di un consulente per le infrastrutture a titolo gratuito.

Enac ha poi stipulato convenzioni con le Università di Roma La Sapienza e di Roma tre in forza delle quali può anche attuare specifiche richieste di studio e di pareri quando ritenuto necessario.

L'Ente si sta dotando di una procedura organizzativa per il conferimento e la gestione di incarichi a soggetti esterni di consulenza, studio e ricerca, nel quale è adeguatamente regolamentata la procedura di conferimento dell'incarico e la verifica dello svolgimento dell'incarico stesso e dei suoi risultati.

La Corte ritiene di dover sottolineare positivamente l'attuale, assoluto contenimento delle consulenze in conformità con l'indirizzo espresso nelle leggi finanziarie 2005 e 2006.

PARTE TERZA

RENDICONTAZIONE

19. Conto consuntivo esercizio finanziario 2003

Il conto consuntivo per l'anno 2003¹⁸ riflette il bilancio di previsione deliberato nel mese di dicembre 2002 (delibera del Consiglio di Amministrazione n. 50/2002) e le variazioni apportate nel corso della gestione con la delibera commissariale n. 10/ 2003.

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.

Nell'anno 2003 l'andamento della gestione è stato fortemente condizionato, come negli esercizi precedenti, da trasferimenti statali. In particolare gli effetti dei trasferimenti dei fondi dal bilancio dello Stato hanno prodotto conseguenze non trascurabili per quanto attiene all'erogazione delle somme dovute per i pagamenti delle opere infrastrutturali sugli aeroporti e sulle restituzioni contrattualmente dovute ai vettori in relazione allo svolgimento dei voli sulle tratte onerate.

Nel bilancio dello Stato per l'anno 2003 sono stati stanziati originariamente a favore di Enac sul capitolo 2.161 (trasferimenti a favore di Enac di parte corrente) euro 48.537.000 e al capitolo 7.954 (trasferimenti in conto capitale) euro 58.502.351. I trasferimenti di parte corrente sono collegati a quanto disposto dall'art. 7 del d.lgs 250/97 e ai trasferimenti finalizzati agli oneri di servizio pubblico. Gli stanziamenti sul capitolo in conto capitale attengono ai finanziamenti per il completamento dei lavori su gli scali nazionali e si basano sulle disposizioni contenute nelle leggi 139/92, 135/97, 194/98, 388/00, 166/02 e successive modifiche ed integrazioni. Oltre ai trasferimenti per le rate di mutuo sono pervenute parte delle somme ancora residuali della gestione della Direzione Generale dell'Aviazione Civile per le erogazioni di pagamenti in conto capitale nei confronti di alcuni soggetti, tra i quali la società SEA e aeroporti di Roma. Nel corso dell'esercizio, gli stanziamenti originari sono stati più volte integrati per effetto di somme messe a disposizione di Enac in base a decreti emanati dal Ministero

¹⁸ Approvato con decreto interministeriale del 29 dicembre 2004.

delle Infrastrutture e dei Trasporti che hanno determinato un valore complessivo di trasferimenti annuali di euro 60.676.736,48 sul capitolo 2.161 e di euro 199.950.117,50 sul capitolo 7.954. Inoltre, per interventi infrastrutturali sugli aeroporti delle aree depresse, il Ministero dell'economia e delle finanze ha trasferito all'Enac, quale quota di finanziamento FESR, la somma complessiva di euro 6.634.278,72.

Il conto consuntivo risulta costituito, secondo quanto previsto dagli artt. 47 e seguenti del richiamato regolamento amministrativo contabile, dal rendiconto finanziario, dallo stato patrimoniale e dal conto economico; è preceduto dalla relazione illustrativa dei risultati della gestione; porta annesso il prospetto dimostrativo (situazione amministrativa) dell'avanzo di amministrazione realizzato al termine dell'esercizio finanziario, propone in allegato la situazione per capitolo di bilancio e per anno di provenienza dei residui attivi e passivi preesistenti alla data di inizio dell'esercizio, nonché la situazione del personale alla data del 31 dicembre 2003.

I risultati della gestione sono esposti in maniera del tutto coerente con la impostazione del relativo bilancio di previsione che fu redatto secondo i tradizionali canoni della contabilità pubblica, in quanto, all'epoca, l'ente non aveva ancora adottato il regolamento degli uffici. Peraltro sono in corso le procedure necessarie per adeguare il sistema di rilevazione contabile, articolato per centri di costo, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Va, comunque, sottolineato che il bilancio di previsione per il 2003 è stato strutturato per Unità Previsionali di Base.

20. Il rendiconto finanziario

Il Rendiconto finanziario espone i risultati della gestione finanziaria per competenza, cassa e residui che si compendiano come segue:

a – gestione di competenza

- Accertamenti	€	418.671.718,39	
- Impegni	€	-425.828.625,80	
	€	-7.156.907,41	Disavanzo finanziario di competenza

b – gestione di cassa

- Fondo di cassa al 1° 1.2003	€	154.302.920,13	
- Riscossioni	€	397.701.880,95	
- Pagamenti	€	-322.799.450,98	
	€	229.205.350,10	Fondo di cassa al 31.12.03

Il fondo di cassa sopra riportato trova riscontro nella documentazione trasmessa dall'Istituto cassiere (nota BNL del 12.02.04).

C - gestione dei residui

L'Enac, con i provvedimenti del Direttore Generale del 20 aprile 2004 n. 34/04 e del 6 maggio 2004 n. 64/04, adottati ai sensi dell'art. 54 del Regolamento amministrativo contabile dell'ente, ha disposto l'eliminazione dalle scritture contabili di residui attivi di importo pari o inferiore ad euro 51,65 per l'ammontare complessivo di euro 669,54 e l'eliminazione dal fondo residui perenti, per intervenuta prescrizione, di residui passivi per l'ammontare di euro 5.239,29.

Tenuto conto dei residui che l'esercizio 2003 tramanda all'esercizio successivo, la situazione finale di detta gestione può essere sintetizzata come segue:

Residui attivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	193.399.399,13	
- riscossioni nell'esercizio	€	-132.025.076,27	
- eliminati	€	669,54	
- restano anni precedenti al 2003	€	61.373.653,32	
- del 2003		€ 152.994.913,71	€ 214.368.567,03

Residui passivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	324.054.381,00	
- pagamenti nell'esercizio	€	-117.639.476,55	
- restano anni precedenti al 2003	€	206.414.904,45	
- del 2003		€ 220.668.651,37	€ 427.083.555,82

Differenza: residui attivi-residui passivi € -212.714.988,79

Tale differenza, algebricamente sommata al fondo di cassa accertato al termine dell'esercizio finanziario 2003 e più sopra riportato (euro 229.205.350,10), consente di determinare in **€ 16.490.361,31 l'avanzo di amministrazione dell'esercizio finanziario 2003.**

I dati sopra riportati evidenziano che la gestione finanziaria annota risultati positivi per la cassa e per la gestione nel suo complesso. Resta, comunque, ancora troppo alto l'ammontare dei residui sia attivi che passivi.

Sul punto, va sottolineata la necessità che i trasferimenti da parte dell'Autorità statale vengano effettuati con maggiore tempestività, sia al fine di garantire la corretta esecuzione delle opere che attengono alla sicurezza, sia al fine di evitare ritardi nell'attuazione dei lavori e possibile contenzioso conseguente al ritardato pagamento delle fatture.

Nel prospetto sottostante i risultati dell'esercizio finanziario 2003 vengono posti a raffronto con quelli del 2002:

	2002 (a)	2003 (b)
Avanzo/Dis. Finanziario di competenza	16.482.557,41	-7.156.907,41
Avanzo/Dis. Di amministrazione	23.647.938,26	16.490.361,31
Fondo di cassa	154.302.920,13	229.205.350,10

Dalla tabella sopra esposta si evince che i risultati di esercizio 2003, in termini finanziari, sono stati negativi passando da un avanzo finanziario di competenza di euro 16.482.557,41 ad un disavanzo di euro 7.156.907,41, con riflessi anche sulla situazione economica e su quella patrimoniale.

Analisi delle entrate

Nel prospetto che segue, gli accertamenti di entrata, riclassificati a seconda che si riferiscono a entrate proprie dell'Ente, a trasferimenti da parte dello Stato o di altri Enti pubblici nazionali o sopranazionali e per partite di giro, vengono posti a raffronto con i corrispondenti accertamenti dell'esercizio 2002.

Descrizione	Accert. 2003 a	Accert. 2002 b	Differenze a-b=c
ENTRATE PROPRIE			
di parte corrente (titoli 1 e 3)	81.622.172,92	71.865.178,04	9.756.994,88
di parte in c/capitale (titolo 4)	2.406.339,10	1.324.172,41	1.082.166,69
TOTALE	84.028.512,02	73.189.350,45	10.839.161,57
TRASFERIMENTI			
di parte corrente (titoli 2)	65.508.170,54	126.487.921,47	-60.979.750,93
di parte in c/capitale (titolo 5)	219.740.157,92	126.809.218,75	92.930.939,17
TOTALE	285.248.328,46	253.297.140,22	31.951.188,24
PARTITE DI GIRO	49.394.877,91	33.121.139,23	16.273.738,68
TOTALE	418.671.718,39	359.607.629,90	59.064.088,49

Lo stesso prospetto evidenzia un apprezzabile incremento delle entrate proprie rispetto ai corrispondenti accertamenti dell'esercizio precedente, dovuto essenzialmente al valore complessivo degli introiti conseguiti nell'anno 2003 per canoni sulle gestioni aeroportuali (art. 7 L. 449 del 22.8.1985).

Le entrate correnti accertate nell'anno 2003 ammontano complessivamente a euro 147.130.343. Le principali voci di entrata sono:

- euro 60.676.736 quali entrate correnti come risultano dal finanziamento previsto nella tabella C della legge finanziaria 2003 e dai successivi provvedimenti di variazione del bilancio dello Stato. Lo stanziamento dell'anno 2003 risulta superiore rispetto al corrispettivo dell'anno precedente per effetto di importi presenti sul bilancio dello Stato (vedi provvedimento di assestamento al bilancio L. 301 del 6.11.2003) relativi agli stanziamenti per gli oneri di servizio pubblico per garantire la continuità territoriale tra gli scali delle regioni in Sicilia e Sardegna e gli altri aeroporti nazionali.
- euro 23.399.833 derivanti da diritti e rimborso di spese fatturate per le operazioni sulle costruzioni aeronautiche, sull'esercizio degli aeromobili e sulle vendite del libro registro e dei regolamenti tecnici

Nella tabella seguente sono evidenziate entrate concernenti i diritti per prestazioni collegate alle attività istituzionali:

Fatturazione Anno 2003

Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche	2.154.442,55
Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeroportuali	2.569.390,53
Diritti di sorveglianza sull'esercizio degli aeromobili	13.261.613,29
Diritti sulle importazioni	1.786.906,33
Diritti di certificazione delle imprese e del personale	2.383.392,45
Diritti accessori	164.180,32
Diritti di sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	73.881,51
Diritti di sorveglianza sull'esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	79.555,91
Articolo 8 (spese collegate alla fatturazione)	904.646,00
TOTALE	23.378.008,89

La restante cifra è costituita da rimborsi;

- euro 56.708.262 quali canoni sulle gestioni aeroportuali introitati nell'anno 2003. Rispetto all'esercizio precedente l'importo del canone è passato da circa euro 49,3 milioni a oltre 56,7 milioni con un incremento percentuale di circa 15 punti. L'incremento così significativo è dipeso dal concomitante effetto di due eventi. In primo luogo è stato portato a termine nel corso dell'anno il recupero delle somme dovute da alcuni gestori aeroportuali a titolo di canoni aeroportuali per gli anni antecedenti al 2000 e non versati nei rispettivi periodi di competenza. In secondo luogo nel corso del 2003 si è realizzato il completo recupero del gettito derivante dai canoni aeroportuali rispetto a quanto si era verificato nel corso del biennio 2001-2002 in relazione alla contrazione del traffico prodotta dalla avversa congiuntura internazionale.

Le entrate in conto capitale sono state pari a euro 222.146.497, composte principalmente da trasferimenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per complessivi euro 199.950.117 e da trasferimenti disposti dal Ministero dell'economia e delle finanze per euro 13.155.761, quale quota nazionale, e per euro 6.634.278, quale contributo della comunità europea, connessi con il QCS (Quadro Comunitario di Sostegno) 2005-2006.

Le entrate per partite di giro sono pari a euro 49.394.877 e trovano esatta contropartita nei corrispettivi capitoli di spesa trattandosi di partite compensate.

Le riscossioni complessivamente effettuate in conto competenza ammontano a euro 265.676.804 e tengono conto in particolare del trasferimento delle risorse avvenuto con i decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per euro 122.563.898 relativamente alle opere infrastrutturali, dei trasferimenti delle risorse, nazionali e comunitarie, disposti dal Ministero dell'economia e delle finanze per il QCS 2002-2006 rispettivamente di euro 13.155.761 e euro 6.634.278, dei proventi previsti dall'art. 7 legge 449/85 per euro 51.372.705 e dei diritti fatturati ad utenti per le prestazioni istituzionali che hanno comportato incassi per euro 16.868.184 pari a circa il 72% delle fatture emesse ed accertate entro il 31 dicembre 2003. La quota non ancora incassata a fine esercizio è di euro 6.509.824 e si riferisce sostanzialmente, come per gli esercizi precedenti, agli importi fatturati negli ultimi mesi dell'esercizio ed i cui incassi si realizzano normalmente nei primi mesi dell'anno successivo. Rispetto a

quest'ultimo dato, l'esercizio 2003 presenta un migliore andamento di incassi rispetto all'esercizio precedente, dimostrando che si sta realizzando una maggiore sensibilizzazione delle strutture a introitare tempestivamente le somme fatturate.

Analisi delle spese

Nel prospetto che segue, gli impegni assunti dell'esercizio 2003, suddivisi per titolo, vengono posti a raffronto con gli impegni dell'anno precedente:

Descrizione	Impegni 2003 a	Impegni 2002 b	Differenze
Titolo 1 Spese correnti	153.735.980,36	180.207.469,88	-26.471.489,52
Titolo 2 Spese in c/capitale	222.697.767,53	129.796.463,38	92.901.304,15
Titolo 4 Spese part. giro	49.394.877,91	33.121.139,23	16.273.738,68
TOTALE	425.828.625,80	343.125.072,49	82.703.553,31

Le spese correnti ammontano a euro 153.735.980.

Il dettaglio analitico delle spese suddivise per categoria è:

- euro 491.296 per gli organi istituzionali dell'ente. I compensi per i componenti di organi di amministrazione nonché quelli del collegio sindacale sono riportati nei competenti capitoli di bilancio nella misura stabilita dal decreto del Ministero dei trasporti del 10 dicembre 1999.
- euro 67.915.019 quali spese sostenute per il personale. L'ammontare complessivo degli oneri riportati nel bilancio è determinato dagli oneri diretti e riflessi del personale dipendente dell'ente.

Nell'aggregato vanno evidenziate:

- euro 29.739.996 per voci fisse dello stipendio di tutto il personale, dirigenti, professionali, ispettori di volo, amministrativi e operativi e unità di personale comandato da altri enti e personale a tempo determinato,

- euro 13.151.991 e euro 2.834.401 per oneri accessori rispettivamente per il personale non dirigente e dirigente. Per quanto riguarda il personale non dirigente (Capitolo 1.02.16) si è tenuto conto non solo del valore storico del fondo previsto dal C.C.N.L. per il personale tecnico-amministrativo e per quello professionale, ma anche dei ricavi derivanti dalla tariffazione delle diverse attività trasferite dall'ex D.G.A.C. conseguenti agli incarichi conferiti al personale professionale nonché di quanto previsto dalle deliberazioni del C.d.A. in relazione al personale assunto con il profilo di ispettori di volo e a quello presente in posizione di comando (Delibere del C.d.A. n. 48/2002 e n. 5 A/2003),
- euro 13.613.091. L'importo è relativo alle spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi connessi con l'attività svolta nell'anno.

Per la categoria IV delle spese va precisato che rispetto alle previsioni definitive (pari a euro 15.114.699) si è provveduto ad un contenimento della spesa complessiva di circa il 10% ricorrendo, nei casi possibili, alle convenzioni CONSIP nonché ai risparmi generalizzati sui consumi e sulle utenze.

- euro 25 milioni per spese per liti di cui euro 10 milioni finalizzati al risarcimento dei danni subiti dalle persone in conseguenza del disastro aereo avvenuto sull'aeroporto di Milano Linate, come da delibera n. 16/2002 del C.d.A e per euro 14,6 milioni sono stati accantonati a titolo cautelativo per far fronte al contenzioso proveniente dall'art. 8 comma 3 del d.lgs 250/97 che comporta il subentro nei rapporti passivi rispetto alle situazioni in essere della ex Direzione Generale dell'Aviazione Civile.
- euro 44.809.769 per oneri di servizio pubblico. La composizione dello stanziamento iniziale del capitolo si è incrementato nel corso dell'anno con le risorse pervenute a pari titolo e destinazione dalla regione Sicilia (quota del 50% dei contributi statali), delle risorse assegnate in fase di assestamento del bilancio dello Stato con legge n. 301 del 6.11.2003 per euro 20.658.276 nonché nella somma di euro 3.236.859 per gli oneri di servizio pubblico per Crotone. Gli importi impegnati sul capitolo di bilancio sono risorse tenute disponibili anche per fronteggiare gli oneri derivanti da contenzioso promosso dalla società aggiudicataria del

servizio che potrebbe comportare un ulteriore onere a carico dell'ente attese le richieste avanzate dalla società stessa.

Le spese in conto capitale, pari complessivamente a euro 222.697.767 sono costituite quasi esclusivamente da impegni connessi alla realizzazione di infrastrutture aeroportuali correlate ai finanziamenti dell'anno 2003 come di seguito illustrato:

Capitoli	Descrizione	Accertamenti	Trasferimenti	Impegni
2.14.05	Proget.ne, costruzione,...a/p.....	7.715.935,49	7.715.935,49	7.715.935,49
2.14.06	Sp. finanz...infr. e serv. a/p..	2.803.352,32	2.803.352,32	2.803.352,32
2.14.07	Sp. ammodern. a/p aviaz. gen.	-	-	-
2.14.08	Sp. finanz.prog. ampl. A/p Pisa	-	-	-
2.14.09	Sp. realiz...RM-Fium. e Mi-Malp.	99.752.603,01	47.053.949,17	99.752.603,01
2.14.10	Sp. manut. straord....aerop..	-	-	-
2.14.11	Sp. finanz...aerop. Bologna	-	-	-
2.14.12	Ann.tà quindicennale...a/p VE	7.331.103,77	7.331.103,32	7.331.103,77
2.14.13	Sp. disinquinamento acustico	2.225.831,11		2.225.831,11
2.14.14	Sp. realiz...infrastrut. aerop.	53.847.190,73	43.746.853,49	53.847.190,73
2.14.15	Sp. realiz. infr. finanz.te Fesr	6.634.278,72	6.634.278,72	6.634.278,72
2.14.16	Sp. realiz. a/p Perugia e Salerno	4.098.085,49		4.098.085,49
2.14.17	Sp.a/p aree depr. - quota naz.-	13.155.761,70	13.155.761,70	13.155.761,70
2.14.18	Sp. realiz...aree depresse	19.593.731,08	13.912.705,19	19.593.731,08
2.14.19	Somme occ. per il complet.	2.582.284,50		2.582.284,50
	Totale spese per infr. aerop.	219.740.157,92	142.353.939,40	219.740.157,92

Al riguardo, come si può notare, gli accertamenti effettuati sono stati attribuiti e conseguentemente impegnati sui capitoli di spesa – anche a titolo di residuo di stanziamento – in relazione alla finalizzazione indicata dalle leggi di finanziamento, al fine di darne evidenza in bilancio.

21. Gestione dei residui

I residui attivi al termine dell'esercizio ammontano a euro 214.368.567, e risultano costituiti per euro 152.999.913 da poste contabili generate nel corso dell'esercizio 2003. In particolare va osservato che le voci maggiormente significative originatesi nel 2003 attengono per euro 58.768.740 al capitolo relativo ai trasferimenti di parte corrente dello Stato e per euro 77.386.218 al capitolo relativo trasferimento in conto capitale da parte dello Stato.

I residui passivi al termine dell'esercizio ammontano ad euro 427.083.555 e risultano costituiti per euro 220.668.651 da voci generate nel corso dell'esercizio 2003.

22. Il conto economico

Considerato che l'Ente ha disposto l'eliminazione dalle scritture contabili di partite in conto residui attivi non più esigibili e di somme in conto residui passivi non più dovute perché prescritte, il conto economico del consuntivo in esame risulta strutturato come segue:

A – Elementi finanziari		
- Entrate correnti 2003	147.130.343,46	
- Spese correnti 2003	(153.735.980,36)	(6.605.636,90)
B – Elementi che non hanno dato luogo a movimenti finanziari		
- Minori residui passivi	5.239,29	
- Minori residui attivi	(669,54)	4.569,75
- Variazioni patrimoniali straordinarie		
- Ammortamenti e deperimenti		(1.085.942,20)
- Fondo indennità personale		(2.203.497,15)
- Fondo residui perenti		
Disavanzo economico		9.890.506,50

L'esercizio finanziario 2003 si chiude, quindi, con un **disavanzo economico di € 9.890.506,50**, diversamente dal dato positivo accertato al termine del precedente esercizio finanziario (euro 12.965.149,44).

Detto risultato negativo trova riscontro nel disavanzo accertato nella parte corrente del rendiconto finanziario di competenza.

23. Il conto del patrimonio

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

La consistenza finale del patrimonio dell'Enac alla data del 31.12.2003 risulta essere pari a **€ 30.264.162,51** con un decremento di euro 9.890.560,50 (pari al disavanzo economico di cui al punto precedente) rispetto alla situazione accertata al termine dell'esercizio finanziario precedente (euro 40.154.669,01).

Tra le attività, le variazioni in aumento o in diminuzione hanno interessato:

per €	474.399,37	Le immobilizzazioni tecniche (saldo)
per €	20.969.167,90	I residui attivi (saldo)
per €	74.902.430,00	Disponibilità liquide
per €	(82.204,44)	Crediti bancari finanziari
	96.263.792,80	Totale variazioni elementi attivi

Tra le passività, hanno subito variazioni in aumento:

per €	103.029.174,82	I residui passivi
per €	2.039.182,28	I fondi accantonamenti vari (saldo)
per €	1.085.942,20	Le poste rettificative dell'attivo (fondi amm.ti vari)
	106.154.299,30	Totale variazioni elementi negativi

La differenza negativa tra le suddette variazioni, entrambe di segno positivo, è pari a **€ 9.890.506,50** e rappresenta la variazione patrimoniale netta del patrimonio dell'Ente nell'esercizio 2003.

Il totale dell'attivo patrimoniale è di euro 475.469.296,24, quello del passivo patrimoniale è pari a euro 445.205.133,73; il **patrimonio netto ammonta ad € 30.264.162,51**.

24. La situazione amministrativa

La situazione amministrativa dell'Ente al 31.12.2003 pone in evidenza l'ammontare del fondo di cassa al termine dell'esercizio 2003, pari a euro 229.205.350,10 di cui si è detto in altra parte della presente relazione, e l'ammontare **dell'avanzo di amministrazione a fine esercizio pari ad € 16.490.361,31.**

L'avanzo sopra indicato comprende la quota per consumi intermedi resa indisponibile ai sensi del DM 29.11.2002, motivo per il quale l'avanzo disponibile è di euro 2.735.646,38.

25. Il conto consuntivo 2004

Il conto consuntivo¹⁹ è stato predisposto in base agli schemi contabili previsti dalla legge n. 696/79 in analogia alla stesura del bilancio di previsione 2004, riportando negli schemi, per singolo capitolo, 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 2003 (delibera del Consiglio di Amministrazione n. 6/2003) e approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze datato 5 agosto 2004.

Al bilancio di previsione, nella stesura originaria, sono state apportate nel corso della gestione delle integrazioni recepite con il provvedimento di assestamento (delibera n. 52/2004). Tale provvedimento si è reso necessario 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

¹⁹ Il bilancio consuntivo per l'anno 2004 non risulta ancora formalmente approvato dai Ministeri vigilanti. Con nota del 29 marzo 2006 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato di aver predisposto lo schema del decreto approvativo, dopo aver conseguito parere favorevole della Ragioneria Generale dello Stato.

infrastrutturali in corso di realizzazione negli scali nazionali. Infatti, in relazione alla inadeguatezza delle risorse stanziati nel bilancio dello Stato finalizzate ad interventi infrastrutturali sugli aeroporti rispetto a quanto previsto dalle leggi speciali di finanziamento, con la legge 47/2004 sono state incrementate le risorse in conto capitale per il pagamento delle obbligazioni giuridiche già perfezionate, riducendo contestualmente per quota parte il contributo di cui al capitolo 2161 "Somme da trasferire all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile".

Inoltre, a seguito della manovra correttiva dell'andamento della finanza pubblica (legge 191/04) le risorse di parte corrente destinate all'Ente sono state ulteriormente ridotte di euro 2,54 milioni, fatto che ha comportato una rideterminazione degli obiettivi e delle relative attività originariamente preventivate. Nonostante la forte contrazione dei trasferimenti correnti passati da euro 75,5 milioni a euro 62,9 milioni (riduzione pari al 16,6%) l'anno 2004 si è caratterizzato comunque per il varo di importanti e significativi progetti.

In primo luogo si è concluso l'iter approvativo del Regolamento di amministrazione e del personale che ha rimodellato l'organizzazione dell'Ente anche alla luce delle nuove competenze assegnate all'Enac per effetto della legge n. 265/04. Il nuovo regolamento ridefinisce le funzioni, le competenze e le attribuzioni delle strutture imprimendo un forte impulso verso il decentramento operativo. Tale indirizzo ha trovato un significativo momento applicativo nel bilancio di previsione 2005 redatto per la prima volta secondo i principi del d.p.r. n. 97 del 27 febbraio 2003 e con l'attribuzione ai singoli centri di responsabilità delle risorse finanziarie ed umane necessarie per l'espletamento delle attività istituzionali di competenza.

Il conto consuntivo in esame giunge al termine del primo anno di mandato del nuovo Consiglio di amministrazione che, insediato il 1° ottobre 2003 con la pienezza delle funzioni, ha subito avviato un'opera di riorganizzazione funzionale dell'Ente, conclusasi con l'approvazione del formale provvedimento da parte del Ministero vigilante e con la assegnazione degli incarichi dirigenziali a cavallo del nuovo anno.

Il documento in esame risulta costituito, secondo quanto previsto dagli articoli 47 e seguenti del richiamato Regolamento amministrativo contabile, dal rendiconto finanziario, dallo stato patrimoniale e dal conto economico; è preceduto dalla relazione illustrativa dei risultati della gestione; porta annesso il prospetto

dimostrativo (situazione amministrativa) dell'avanzo di amministrazione realizzato al termine dell'esercizio finanziario, propone in allegato la situazione per capitolo di bilancio e per anno di provenienza dei residui attivi e passivi preesistenti alla data di inizio dell'esercizio, nonché la situazione del personale alla data del 31.12.2004.

Come già detto, i risultati della gestione sono esposti in maniera del tutto coerente con l'impostazione del relativo bilancio di previsione che, redatto secondo i tradizionali canoni della contabilità pubblica, venne approvato dai Ministeri vigilanti con decreto del 5 agosto 2004.

Nel corso dell'esercizio 2004 sono state apportate variazioni alle previsioni iniziali per far fronte ad esigenze gestionali non prevedibili al momento della loro redazione, nonché in relazione all'applicazione di normative sopravvenute, concernenti, in particolare, i trasferimenti dello Stato in conto capitale per il finanziamento degli interventi infrastrutturali in corso di esecuzione negli aeroporti (DL 24.12.2003, n. 355, convertito nella legge 27.2.2004, n. 47), la manovra correttiva dell'andamento della finanza pubblica (DL 12.7.2004, n. 168, convertito nella Legge 30 luglio 2004, n. 191) e le nuove funzioni attribuite all'Enac al fine "di garantire un'amministrazione del trasporto aereo e della navigazione aerea più efficiente, nonché coerente con le determinazioni assunte in materia dalla Comunità europea" (DL 8.9.2004, 237, convertito nella legge 9.11.2004, n. 265).

Nella relazione al Consuntivo il Collegio dei revisori dei Conti ha sottolineato la necessità che la relazione che accompagna il conto consuntivo assuma a partire dal 2005 i caratteri della nota integrativa di cui all'art. 44 del DPR n. 97/2003 e contenga gli elementi richiesti da tale norma e dagli articoli 2427 e seguenti del codice civile, ferma restando la necessità che con l'inizio dell'esercizio finanziario 2006 si dia concreta attuazione ad una contabilità impostata in termini finanziari, economici e patrimoniali in conformità del citato DPR n. 97/2003.

26. Il rendiconto finanziario

Il Rendiconto finanziario espone i risultati della gestione finanziaria per competenza, cassa e residui che si compendiano come segue:

a – gestione di competenza

- Accertamenti	€	361.265.061,97	
- Impegni	€	-339.765.100,76	
	€	21.499.961,21	avanzo finanziario di competenza

b – gestione di cassa

- Fondo di cassa al 1° 1.2004	€	229.205.350,10	
- Riscossioni	€	353.128.120,09	
- Pagamenti	€	-286.578.338,23	
	€	295.755.131,96	Fondo di cassa al 31.12.04

Il fondo di cassa sopra riportato trova riscontro nella documentazione trasmessa dall'Istituto cassiere (nota BNL del 22.02.05 acquisita al protocollo dell'ENTE n. 200594 del 03.02.05).

C - gestione dei residui

Con deliberazione del Consiglio di amministrazione n. 54/04, adottata ai sensi dell'art. 54 del Regolamento amministrativo contabile dell'Ente, è stata disposta l'eliminazione dalle scritture contabili di residui passivi non più dovuti per l'importo complessivo di euro 2.215.817,31.

Tenuto conto dei residui che l'esercizio 2004 tramanda all'esercizio successivo, la situazione finale di detta gestione può essere sintetizzata come segue:

Residui attivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	214.368.567,03	
- riscossioni nell'esercizio	€	-114.494.489,34	
- eliminati	€	---	
- restano anni precedenti al 2004	€	99.874.077,69	
- del 2004		€ 122.631.431,22	€ 222.505.508,91

Residui passivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	427.083.555,82	
- pagamenti nell'esercizio	€	-135.707.868,95	
- eliminati	€	-2.215.817,31	
- restano anni precedenti al 2004	€	289.159.869,56	
- del 2004		€ 188.894.631,48	€ 478.054.501,04
differenza			€ -255.548.992,13

Tale differenza, algebricamente sommata al fondo di cassa accertato al termine dell'esercizio finanziario 2004 più sopra riportato (euro 295.755.131,96), consente di determinare in **€ 40.206.139,83 l'avanzo di amministrazione dell'esercizio finanziario 2004.**

I dati sopra riportati evidenziano che la gestione finanziaria annota risultati positivi per la cassa e per la gestione nel suo complesso. Resta, comunque, ancora troppo alto l'ammontare dei residui sia attivi che passivi.

Nel prospetto sottostante i risultati dell'esercizio finanziario 2004 vengono posti a raffronto con quelli del 2003:

	2004 (a)	2003 (b)	+/- (a-b)
Avanzo/Dis. Finanziario di competenza	21.499.961,21	-7.156.907,41	28.656.868,62
Avanzo/Dis. Di amministrazione	40.206.139,83	16.490.361,31	23.715.778,52
Fondo di cassa	295.755.131,96	229.205.350,10	66.549.781,86

Detti risultati sono migliori di quelli dell'esercizio precedente e proiettano la loro positività anche sulla situazione economica e su quella patrimoniale dell'ente di cui si dirà in seguito.

È opportuno, comunque, che nei documenti contabili trovino separata rappresentazione le entrate e le spese afferenti all'attività strumentale che l'ente svolge in conseguenza di leggi dello Stato autorizzative di interventi strutturali negli aeroporti. Si tratta di entrate e spese a destinazione specifica che non possono esser utilizzate con destinazione diversa da quella prevista dalla legge.

Sotto il profilo della trasparenza, va posto, poi, in evidenza il bilanciamento fra le entrate e le spese relative all'attività istituzionale. A riguardo si segnala che tra i residui attivi sono riportati al capitolo 2 03 01 (euro 77.850.373,43), come crediti nei confronti dello Stato, i trasferimenti previsti dall'art. 7, 1° comma, del D.Lgs n. 250/97.

Detta voce concorre sensibilmente alla formazione dell'avanzo di amministrazione.

Anche nell'anno 2004 l'andamento della gestione è stata fortemente condizionato, come nei precedenti esercizi, dai trasferimenti statali. In conseguenza dell'inadeguatezza dello stanziamento nel bilancio dello Stato per interventi infrastrutturali sugli aeroporti di cui alle leggi speciali di finanziamento (leggi 139/92, 135/97, 194/98, 388/00, 166/02, e successive modificazioni) con la legge 47/2004 sono state incrementate le risorse necessarie per il pagamento delle obbligazioni giuridiche già perfezionate con le banche e contemporaneamente è stata apportata, a parziale copertura dell'incremento di stanziamento in conto capitale, una riduzione del trasferimento di parte corrente a favore di Enac. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto ad impegnare le somme stanziare nel bilancio dello Stato per tale finalità, pari a euro 47.446.854,00, di cui 2,4 milioni di euro relativi al finanziamento per interventi infrastrutturali sull'aeroporto di Perugia ai sensi della legge 376/2003, senza effettuare il relativo trasferimento, ma chiedendo all'Ente (nota n. 3688 del 25/10/04) di far fronte al pagamento delle rate di mutui accesi per l'anno 2004 con la disponibilità di cassa già trasferita per le medesime finalità negli anni precedenti. L'Ente ha adempiuto a tale richiesta, utilizzando per circa 29 milioni di euro la disponibilità di cassa relativa a precedenti trasferimenti aventi medesimo oggetto.

I trasferimenti in conto capitale, pervenuti fuori tempo massimo per effettuare la relativa variazione di bilancio, pari a euro 13.925.536,81, afferiscono a somme ancora residuali della gestione della Direzione Generale della Aviazione Civile per l'erogazioni di pagamenti in conto capitale nei confronti di alcuni soggetti, tra i quali la Società SEA.

Per quanto concerne i trasferimenti di parte corrente a favore di Enac, gli importi originariamente stanziati nel bilancio dello Stato sono stati ridotti, sia a parziale compensazione del maggior stanziamento in conto capitale per investimenti infrastrutturali, sia a seguito della manovra correttiva dell'andamento della finanza pubblica (legge 191/04) assestandosi su un importo di 62,9 milioni di euro. I trasferimenti di parte corrente sono collegati a quanto disposto dall'art. 7 del d.lgs.250/97 e risultano anche comprensivi delle quote finalizzate agli oneri di servizio pubblico.

Inoltre, per interventi infrastrutturali sugli aeroporti delle aree depresse, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha trasferito all'Enac, quale quota di finanziamento FESR, la somma di euro 35.092.301,63 per il QCS 2000-2006, mentre è in corso il trasferimento di euro 8.526.889,78 quale saldo del QCS 1994-1999. È stata peraltro trasferita la quota nazionale per il QCS 2000-2006 di euro. 53.352.782,35.

I trasferimenti aggiuntivi sono stati recepiti con il provvedimento di assestamento (delibera n. 52/2004).

L'avanzo di amministrazione accertato al 31.12.2004 è pertanto pari a euro 40.206.139,83, l'avanzo di cassa alla stessa data è di euro 295.755.131,96 e trova rispondenza nella giacenza dell'Ente nel conto di Tesoreria intestato all'Enac presso la Banca d'Italia così come riportato dall'estratto conto dell'Istituto cassiere BNL.

Analisi delle entrate

Nel prospetto che segue gli accertamenti di entrata, riclassificati a seconda che si riferiscono a entrate proprie dell'Ente, a trasferimenti da parte dello Stato o di altri Enti pubblici nazionali o sopranazionali e per partite di giro, vengono posti a raffronto con le relative previsioni definitive del 2004 e con i corrispondenti accertamenti dell'esercizio 2003.

Descrizione	Accert. 2004 a	Previs. 2004 b	Differenze a-b=c	Accert. 2003 D	Differenze a-d=e
ENTRATE PROPRIE					
di parte corrente (titoli 1 e 3)	81.827.309,88	79.785.817,05	2.041.492,83	81.622.172,92	205.136,96
di parte in c/capitale (titolo 4)	1.481.994,95	2.102.500,00	-620.505,05	2.406.339,10	-924.344,15
TOTALE	83.309.304,83	81.888.317,05	1.420.987,78	84.028.512,02	-719.207,19
TRASFERIMENTI					
di parte corrente (titoli 2)	73.263.375,19	73.257.430,65	5.944,54	65.508.170,54	7.755.204,65
di parte in c/capitale (titolo 5)	158.344.364,57	144.418.827,76	13.925.536,81	219.740.157,92	-61.395.793,35
TOTALE	231.607.739,76	217.676.258,41	13.931.481,35	285.248.328,46	-53.640.588,70
PARTITE DI GIRO					
	46.348.017,38	48.392.220,00	-2.044.202,62	49.394.877,91	-3.046.860,53
TOTALE	361.265.061,97	347.956.795,46	13.308.266,51	418.671.718,39	-57.406.656,42

Dal prospetto sopra riportato si rileva una sostanziale conferma delle previsioni a suo tempo formulate e via via aggiornate, con un significativo scostamento relativamente ai trasferimenti in conto capitale (euro 13.925.536,81). Lo stesso prospetto evidenzia, inoltre, un sostanziale equilibrio delle entrate proprie rispetto ai corrispondenti accertamenti dell'esercizio precedente, mentre risultano notevolmente diminuiti gli accertamenti relativi ai trasferimenti in c/capitale (-€ 61.395.739,35), essenzialmente in relazione ai tagli operati dalle leggi finanziarie successive all'anno 2003. Significativo è al riguardo quanto comunicato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con nota del 7.12.2004, n. 26181 sulla soppressione delle autorizzazioni di spesa vigenti al momento della istituzione dell'Ente. In ordine alla situazione di difficoltà in cui l'Ente viene a trovarsi per effetto di siffatto orientamento ministeriale si richiamano le considerazioni nella parte relativa all'attività istituzionale.

Le entrate correnti accertate nell'anno ammontano complessivamente a euro 155.090.685,07, sono costituite principalmente da:

- euro 62.987.969,00 quali entrate correnti come risultano dal finanziamento previsto nella tabella C della legge finanziaria 2004 e dai successivi provvedimenti di variazione del bilancio dello Stato che hanno decurtato il finanziamento sia a parziale compensazione delle risorse in conto capitale previste dalla legge 47/2004 per il pagamento delle obbligazioni giuridiche già perfezionate di cui alle leggi speciali di finanziamento degli interventi infrastrutturali sugli aeroporti, sia a seguito della manovra correttiva dell'andamento della finanza pubblica.
- euro 24.994.073,30 derivanti da diritti e rimborso di spese fatturate per le operazioni sulle costruzioni aeronautiche, sull'esercizio degli aeromobili e sulle vendite del libro registro e dei regolamenti tecnici. Tra le attività fatturate va in particolare evidenziato il dato dell'art. 45 del regolamento "opere aeroportuali", di cui una quota parte affluisce nel fondo artt. 64 e 91 del CCNL del personale non dirigente dell'Ente, che ha prodotto un gettito di circa 3,08 milioni di euro superiore di circa 200.000 euro alla previsione originaria. Le altre voci del fatturato attengono ai diritti e rimborsi per le operazioni di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche e sull'esercizio degli aeromobili, diritti per le licenze e la certificazione delle imprese e del personale. Gli effetti positivi della completa applicazione di tutti i diritti presenti nel regolamento delle tariffe hanno comportato un incremento di circa 6,9% rispetto a quanto fatturato nell'anno precedente. Va da ultimo segnalato che rispetto alle previsioni formulate, al termine dell'esercizio si è constatato un incremento del fatturato pari all'8,5% che ha comportato il superamento dello stanziamento di bilancio.

Nella tabella seguente sono evidenziate entrate concernenti i diritti per prestazioni collegate alle attività istituzionali:

Fatturazione Anno 2004

Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche	2.565.620,01
Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeroportuali	2.824.294,93
Diritti sulla sorveglianza degli aeromobili in esercizio	11.680.821,38
Diritti sulle importazioni	3.954.612,01
Diritti per le licenze e la certificazione delle imprese e del personale	1.987.835,96
Diritti accessori	220.940,33
Diritti di sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	69.186,83
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	105.559,65
Diritti di sorveglianza in esercizio delle Infrastrutture Aeroportuali	262.844,40
Articolo 8 (spese collegate alla fatturazione)	1.306.393,27
TOTALE	24.978.108,77

- euro 55.400.000 quali canoni sulle gestioni aeroportuali introitati nell'anno 2004. In attuazione della legge 662/96 con provvedimento interdirigenziale 30 giugno 2003 dell'Agenzia del demanio e del Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo è stata introdotta una nuova metodologia di determinazione dei canoni dovuti dalle società di gestione aeroportuale correlata con il work load unit, basata sui dati di traffico pubblicati sull'annuario statistico. Pertanto i canoni sono stati versati sulla base dei dati relativi agli ultimi rilevamenti (anni 2002-2003) e saranno soggetti a conguaglio all'atto della pubblicazione dei dati successivi.

Le entrate in conto capitale sono state pari a euro 159.826.359,52. Le più importanti voci sono costituite da trasferimenti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per complessivi euro 61.372.390,81 e da trasferimenti disposti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per euro 53.352.782,35, quale quota nazionale per il QCS 2002-2006, e per euro 43.619.191,41, quale contributo della

Comunità Europea di cui euro 35.092.301,63 connessi con il QCS 2002-2006 ed euro 8.526.889,78 quale saldo finale per il P.O. 1994-1999.

Le entrate in partite di giro sono pari a euro 46.348.017,38 e trovano esatta contropartita nei corrispettivi capitoli di spesa trattandosi di partite compensate.

Le riscossioni effettuate in conto competenza ammontano complessivamente a euro 238.633.630,75 e tengono conto in particolare del trasferimento delle risorse avvenuto con i decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per euro 13.925.536,81 relativamente alle opere infrastrutturali, dei trasferimenti delle risorse, nazionali e comunitarie, disposti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il QCS 2002-2006 rispettivamente di euro 53.352.782,35 e euro 35.092.301,63, dei proventi previsti dall'art. 7 L. 449/85 per euro 52.689.045,31 e dei diritti fatturati ad utenti per le prestazioni istituzionali che hanno comportato incassi per euro 16.858.680,37 pari a circa il 68 % delle fatture emesse ed accertate entro il 31.12.2004. La quota non ancora incassata è di euro 8.119.428,40 e si riferisce, per una parte significativa, agli importi fatturati negli ultimi mesi dell'esercizio ed i cui incassi si realizzano normalmente nei primi mesi dell'anno successivo.

Analisi delle spese

Nel prospetto che segue, gli impegni assunti nell'esercizio 2004, suddivisi per titolo, vengono posti a raffronto con le corrispondenti previsioni definitive e con gli impegni dell'anno precedente.

Descrizione	Impegni 2004 a	Previs. 2004 b	Differenze a-b=c	Impegni 2003 d	Differenze a-d=e
Titolo 1 Spese correnti	126.060.021,39	148.481.885,52	-22.421.864,13	153.735.980,36	-27.675.958,97
Titolo 2 Spese in c/capitale	167.357.061,99	156.146.327,76	11.210.734,23	222.697.767,53	-55.340.705,54
Titolo 4 Spese part. giro	46.3348.017,38	48.392.220,00	-2.044.202,62	49.394.877,91	-3.046.860,53
TOTALE	339.765.100,76	353.020.433,28	-13.255.332,52	425.828.625,80	-86.063.525,04

Anche in questo caso, il prospetto sovrastante denota una sostanziale conferma delle previsioni a suo tempo formulate e via via aggiornate. Le economie di parte corrente interessano la maggioranza dei capitoli di spesa e si aggiungono alle riduzioni apportate in sede di assestamento del bilancio in applicazione del d.l. n. 168/2004. Esse ammontano ad euro 22.629.902,15. Di contro, risultano maggiori spese rispetto alle previsioni per euro 208.038,02. Gli impegni eccedenti i limiti di spesa (euro 208.038,02) sono conseguenti all'imputazione ai pertinenti capitoli di bilancio di maggiori spese per oneri previdenziali, assistenziali, erariali e tributari a carico dell'Ente.

Tenuto conto di quanto sopra, le spese correnti annotano un decremento di euro 27.675.958,97, rispetto all'esercizio precedente.

Le principali voci sono:

- euro 68.043.194,13 quali spese sostenute per il personale. L'ammontare complessivo degli oneri riportati nel bilancio è determinato dagli oneri diretti e riflessi del personale dipendente dell'Ente. Esse afferiscono per:
 - euro 29.512.680,50 alle voci fisse dello stipendio di tutto il personale, dirigenti, professionali, ispettori di volo, amministrativi e operativi e unità di personale comandato da altri enti e personale a tempo determinato,
 - euro 2.900.000 alle indennità e rimborso spese per missioni per l'attività svolta dal personale dell'Ente fuori dalle rispettive abituali sedi di lavoro,
 - euro 15.390.000,00 agli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente secondo le misure previste dalla normativa in materia,
 - euro 1.665.222,27 alle convenzioni mensa per l'acquisto di tickets restaurant,
 - euro 13.224.000,00 e euro 2.943.914,05 agli oneri accessori rispettivamente per il personale non dirigente e dirigente. Per quanto riguarda il personale non dirigente (Capitolo 1.02.16) si è tenuto conto non solo del valore storico del fondo previsto dal C.C.N.L. per il personale tecnico-amministrativo e per quello professionale, ma anche dei ricavi derivanti dalla tariffazione nella misura di euro 2.320.000,00 delle diverse attività trasferite dall'ex D.G.A.C. conseguenti agli incarichi conferiti al personale professionale nonché

di quanto previsto dalle deliberazioni del C.d.A. in relazione al personale assunto con il profilo di ispettori di volo e a quello presente in posizione di comando (Delibere del C.d.A. n. 48/2002 e n. 5 A/2003) con effetti che si sono proiettati anche nell'esercizio 2004,

- euro 1.190.000,00 agli oneri per il rinnovo contrattuale secondo le misure percentuali previste dagli atti di indirizzo governativo pari all'1,9%,
- euro 727.768,27 e euro 84.633 rispettivamente alle spese per la formazione del personale e per il conseguimento dei brevetti di pilota,
- euro 13.270.529,90 l'importo è relativo alle spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi connessi con l'attività svolta nell'anno. Le spese più significative della categoria si riferiscono sostanzialmente alle spese di gestione collegate al funzionamento della struttura sia centrale che periferica.

Per quanto riguarda le spese di funzionamento della Cat. IV si segnala che le stesse, al netto della voce di spesa per la manutenzione ordinaria sulle infrastrutture aeroportuali (cap.1.04.22), risultano diminuite rispetto all'esercizio 2003 in misura percentuale pari all'8% e ciò è risultato possibile grazie ad una accorta utilizzazione delle risorse da parte delle singole strutture nonché per il ricorso alle convenzioni CONSIP in tutti i casi possibili.

- euro 41.246.406,19 per oneri di servizio pubblico, si conferma quanto già evidenziato nella relazione tecnica allegata al bilancio di previsione per l'anno 2004 circa la composizione dello stanziamento del capitolo. Gli importi attualmente impegnati sul capitolo di bilancio sono risorse tenute disponibili anche per fronteggiare gli oneri derivanti dal contenzioso promosso dalla società che gestisce il servizio per tratte in Sardegna dal quale potrebbe derivare un onere a carico dell'Ente.

Le spese in conto capitale, pari complessivamente a euro 167.357.061,99 sono costituite essenzialmente da impegni connessi alla realizzazione di infrastrutture aeroportuali correlate ai finanziamenti dell'anno 2004, infatti, a fronte delle somme accertate sui capitoli in conto capitale sono stati assunti impegni sui pertinenti capitoli in relazione alla finalizzazione indicata dalle leggi di finanziamento.

Come precedentemente evidenziato l'Ente, a seguito di richiesta da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha provveduto ad effettuare il pagamento dell'annualità 2004 delle rate di mutui accesi con le risorse trasferite per le medesime finalità negli anni precedenti.

Va ricordato anche lo stanziamento di euro 4.300.000,00 per investimenti infrastrutturali su aeroporti di diretta gestione Enac. La somma impegnata è, per parte significativa, relativa al piano di ammodernamento dell'aeroporto di Roma Urbe, tendente a realizzare uno scalo aeroportuale moderno e funzionale in grado di valorizzare l'operatività per l'aviazione generale e per i collegamenti di affari con la città. Altri investimenti si riferiscono a lavori sugli aeroporti di Bresso, Pantelleria e Lampedusa.

27. La gestione dei residui

I residui attivi al termine dell'esercizio ammontano a euro 222.505.508,91, e risultano costituiti per euro 122.631.431,22 da poste contabili generate nel corso dell'esercizio 2004. In particolare va osservato che le voci maggiormente significative originatesi nel 2004 attengono:

- per euro 49.419.550,83 al capitolo relativo ai trasferimenti di parte corrente da parte dello Stato,
- per euro 47.446.854,00 al capitolo relativo al trasferimento in conto capitale da parte dello Stato,
- per euro 8.526.889,78 quale quota di finanziamento FESR per il QCS 1994-1999,
- per euro 5.050.992,58 quale residuo relativo al trasferimento da parte della regione Sicilia degli oneri di servizio pubblico,
- per euro 2.710.954,69 concernenti proventi da introitare in base all'art. 7 della L. 449/85,
- per euro 8.119.428,40 quali residui relativi alle fatture emesse negli ultimi mesi del 2004 e non ancora incassate, la cui riscossione avviene di norma nei primi mesi dell'anno successivo.

I residui passivi ammontano complessivamente a euro 478.054.501,04 e risultano costituiti da residui generatisi nel corso dell'esercizio 2004 per complessivi euro 188.894.631,48.

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.

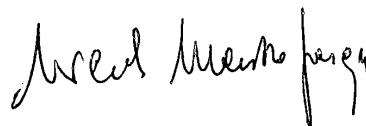
La Corte, pur rinnovando tutte le proprie perplessità sulle modalità di scelta adottate e sulla durata delle concessioni, rileva l'essenzialità nel sistema in concreto adottato della regolamentazione dei rapporti come risultanti dalla concessione soprattutto sotto i profili degli investimenti ai quali 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

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.

Per quanto attiene le Circolari ne sono state emesse 13, tra nuove edizioni e revisioni di circolari esistenti: 8 sono relative alla serie navigabilità, 2 alla serie operazioni volo, 2 alla serie aeroporti, 1 alla serie economico amministrativa legale. Particolare rilievo assumono in tale contesto la disciplina delle demolizioni degli aeromobili e la gestione delle parti scarto e di quelle sospette di non essere approvate.

Sono state altresì sviluppate ulteriori 6 circolari che si presentano al momento con livelli variabili di definizione del testo finale.

Per quanto attiene infine le Procedure Operative ne sono state emesse 2 per la serie ASV (sicurezza volo).

Nell'ambito delle attività regolamentari si evidenzia:

- la riedizione del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti per l'adeguamento all'Annesso 14 ICAO;
- il regolamento per la conduzione di operazioni in bassa visibilità, di rilievo tra i regolamenti in sviluppo quello relativo alla certificazione delle operazioni di radiomisura;
- il regolamento per l'installazione e l'uso del Transponder per radar secondario di sorveglianza;
- l'emendamento al regolamento per il rilascio del COA per permettere il recepimento delle Edizioni correnti della JAR-OPS 1 e della JAR-OPS 3;
- l'adozione del Regolamento "Operazioni volo ogni tempo" nello spazio aereo nazionale.

Sono state sviluppate e pubblicate nuove circolari applicative relative ai settori delle operazioni, delle licenze del personale e della navigabilità. In particolare queste circolari riguardano i seguenti argomenti: libretto di volo JAR-FCL – caratteristiche e compilazione (OPV-16), procedure per la qualificazione e l'utilizzazione dei dispositivi per l'addestramento e controllo del personale navigante (OPV-17), demolizione e smantellamento degli aeromobili (NAV-65), gestione delle parti e dei materiali di scarto (NAV-66), parti aeronautiche non approvate o sospette di non essere approvate. Oltre alle circolari sopra indicate, nel 2003 sono state sviluppate, e sono in fase di consultazione, una circolare che recepisce la direttiva comunitaria 2003/42/CE relativa alla segnalazione obbligatoria di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile ed una circolare che fornisce le linee guida sulle modalità di compilazione del libretto di volo JAR-FCL.

Sono stati sviluppati e pubblicati gli aggiornamenti alle seguenti circolari applicative: aeromobili di amatore (NAV-15B), certificati di navigabilità standard (NAV-25C),

programmi di manutenzione (NAV-26B), approvazione delle imprese di produzione secondo JAR-21 Subpart G (NAV-45A), permesso speciale di volo per velivoli elementari ed alianti elementari (NAV-54A).

Sono state sviluppate e attuate nuove Procedure Operative per disciplinare e standardizzare le attività connesse con l'approvazione delle imprese di produzione – POA (ASV-09) e le attività ispettive su aeromobili esteri (ASV-10).

Va infine evidenziato:

- la Partecipazione al Comitato tecnico presso il CEI per l'emanazione di normativa per la costruzione degli impianti elettrici aeroportuali;
- l'attivazione delle procedure per la modifica della legge 58/63 sugli ostacoli alla navigazione aerea;
- la trattazione delle procedure in bassa visibilità per la gestione Runway incursions, per le modalità di certificazione degli aeroporti nonché per la certificazione degli aiuti visivi aeroportuali come da circolare APT 13.

Regolamentazione internazionale

L'attività sviluppata nel contesto JAA, mediante partecipazione diretta all'elaborazione dei requisiti e relativi metodi di rispondenza dei regolamenti basici generali (es JAR 21, JAR 11) e la partecipazione ai Sectorial Team con il compito di valutare la coerenza e la congruenza dei prodotti regolamentari JAA, è proseguita con continuità.

Nel corso del 2003 è stata assicurata la gestione del processo consultivo di 32 emendamenti alle JAR e 3 nuove JAR, mediante valutazione e diffusione delle proposte di emendamento NPA, raccolta degli eventuali commenti e coordinamento e definizione delle risposte da fornire alle JAA.

E' stato inoltre profuso un sensibile impegno nell'assolvimento delle funzioni di riferimento che l'ENAC ha assunto nella interlocuzione con l'ICAO, in particolare è stata assicurata la funzione di analisi e indirizzo della documentazione verso tutti gli Enti interessati, incluso l'ex Dipartimento dell'aviazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. E' stata aggiornata la rete degli Enti interessati alle materie trattate dagli annessi ICAO instaurando un buon livello di consultazione, anche con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, per la definizione delle posizioni nazionali da comunicare ai vertici ICAO in occasione di nuovi emendamenti agli annessi e/o su specifiche posizioni.

Nel corso del 2003 la corrispondenza ICAO relativa agli Annessi, ha impegnato l'Ente nella gestione di 27 State Letters e 45 DOCs. Sono state altresì gestite 3 proposte di

emendamenti, inclusa la distribuzione e la sintesi delle posizioni espresse dai soggetti interessati; per esse sono state sviluppate 3 posizioni nazionali che l'ENAC ha formalizzato all'ICAO.

Sono state sviluppate, infine, attività di supporto alla rappresentanza permanente italiana presso la EU sui progetti comunitari relativi al regolamento istitutivo dell'EASA, alla direttiva sulle emissioni acustiche, alla direttiva sulla segnalazione obbligatoria degli inconvenienti aeronautici e sistema di raccolta ed analisi dati denominato ECCAIRS e sulla direttiva relativa alle ispezioni su aeromobili stranieri (SAFA).

Nel campo della diffusione della normativa tecnica è stato rafforzato l'utilizzo dell'informatica; i regolamenti e le circolari sono oggi diffusi mediante pubblicazione sul sito dell'Ente, dal quale è possibile prelevare copia di tutti i documenti pubblicati nello stesso formato di stampa utilizzato dall'ENAC.

Inoltre è stato sviluppato un servizio di informazioni via Internet che fornisce tutte le notizie utili in tempo reale e senza oneri aggiuntivi a tutti gli utenti che si registrano al servizio di informazioni stesso. Il servizio, attivato nella seconda metà dell'anno 2001 sta riscuotendo un discreto successo.

E' stato ampliato il sito Intranet mediante il quale sono presentate, illustrate e rese disponibili al personale dell'Ente tutte le JAR, le procedure operative e le istruzioni per il servizio valide e tutti gli Annessi ICAO.

Accordi tecnici con autorità estere

E' stato assicurato nell'anno il completamento delle attività finalizzate alla firma dell'accordo tecnico in materia di aeronavigabilità con la Federal Aviation Administration nel settore della progettazione e costruzione di aeromobili e parti.

L'accordo in questione denominato IPA Implementation Procedures Airworthiness, applicativo dell'accordo bilaterale tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America, Bilateral Aviation Safety Agreement firmato nell'ottobre 1999 dal Ministro degli Affari Esteri, è stato firmato a Phoenix – USA nel giugno 2002.

Visite ispettive di organismi internazionali.

Nel corso del novembre 2003, l'ENAC ha sostenuto, con esito favorevole, la visita del team di standardizzazione JAA-LIST (Licencing Standardisation Team). Lo scopo della visita era quello della verifica del possesso da parte dell'Ente dell'organizzazione e delle procedure per l'attuazione della JAR-FCL, inerente il rilascio e rinnovo delle licenze aeronautiche del personale. Il team di standardizzazione ha riconosciuto la conformità del sistema adottato dall'ENAC agli standard JAA.

Inoltre, nel corso del 2003 l'ENAC ha ricevuto nuovamente la visita periodica del team JAA-POAST (Production Organisation Approval Standardisation Team). Lo scopo della visita era quello della verifica del mantenimento, da parte dell'Ente, dell'organizzazione e delle procedure per l'attuazione della JAR-21 Sottoparte G inerente il rilascio e rinnovo del certificato di approvazione alle Imprese di produzione (POA). La visita è stata favorevole in quanto ha riconfermato l'idoneità del sistema di certificazione e sorveglianza adottato dall'ENAC.

Attività di attuazione normativa e sorveglianza.

Nel settore delle Operazioni Volo, oltre alla normale attività di sorveglianza sugli operatori di trasporto pubblico e lavoro aereo, è stato avviato un ciclo di processi di certificazione finalizzato al rilascio del COA secondo JAR-OPS agli operatori che impiegano elicotteri o velivoli con massa massima certificata minore o uguale a 10 tonnellate o con meno di 20 posti passeggeri. Continua, inoltre, l'applicazione del POSI – Programma Operativo Sorveglianza Imprese - che consente la programmazione di tutte le attività di sorveglianza sugli operatori di trasporto pubblico e lavoro aereo, garantendo un più efficace sistema di sorveglianza e di utilizzazione delle risorse. Oltre a quanto sopra, il Servizio Operazioni Volo ha fornito il proprio supporto specialistico contribuendo allo sviluppo di circolari applicative, regolamenti ENAC e normativa internazionale.

Nel settore delle Licenze Aeronautiche durante l'anno 2003 è continuata l'emissione di licenze JAR-FCL utilizzando un nuovo sistema informatico di caricamento e stampa: al 31 dicembre 2003 oltre 400 licenze in formato JAR erano state emesse.

Sempre nell'ambito di attuazione delle JAR-FCL è continuato il processo di rilascio dei certificati di approvazione di organizzazioni di addestramento operativo con team di ispettori di volo e funzionari delle DCA. Inoltre sono stati rilasciati vari attestati di registrazione per le organizzazioni di addestramento per il conseguimento di licenze di

pilota privato, molte delle quali hanno ricevuto una visita preventiva a cura di ispettori di volo.

Nel corso dell'anno 2003 è proseguita la campagna di rinnovo e sostituzione delle licenze nazionali con le corrispondenti di formato ICAO, predisposte secondo il nuovo modello rispondente all'Annesso 1, sanando una vicenda di mancato adeguamento al DPR 566 del 1988, oggetto di vari rinvii protrattisi negli anni.

Nel settore Manutenzione e Produzione, nel 2003 è continuata la campagna di verifiche nei confronti degli operatori nazionali, guidata dal Servizio Manutenzione e Produzione con la collaborazione di tutti i Servizi/Uffici Sicurezza Volo. Inoltre, il Servizio Manutenzione e Produzione ha partecipato attivamente, fornendo il supporto specialistico, allo sviluppo di varia normativa nazionale ed internazionale (vedere circolari e procedure menzionate nella sezione Attività Regolamentare relativamente alle materie di competenza) ed alle attività per l'identificazione soluzioni percorribili nei riguardi situazioni inusuali nell'ambito dei processi certificazione imprese e personale svolti dalle strutture periferiche e specialistiche di settore. In particolare per quanto riguarda l'attività normativa internazionale, il Servizio ha fornito il contributo necessario per lo sviluppo delle Implementing Rules - EASA (IR-21, IR-M, IR-145, IR-66, etc.). Ha svolto inoltre un lavoro di co-ordinamento con le strutture periferiche e centrali coinvolte nel rilascio delle autorizzazione alla locazione e noleggio degli aeromobili, sia negli aspetti specialistici che di definizione/interpretazione/adeguamento e monitoraggio dei contenuti degli accordi con Autorità Estere per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza. Infine ha svolto una significativa attività , in co-ordinamento con le Strutture periferiche e le controparti estere (Autorità Primarie di Certificazione e detentori del progetto di tipo), per l'analisi degli inconvenienti ed incidenti in esercizio, delle eventuali raccomandazioni di sicurezza emesse da ANSV e l'identificazione delle idonee azioni correttive. Ciò si è associato alla normale attività di analisi ed adozione delle informazioni sulla navigabilità continua emesse dalle Autorità Primarie di Certificazione sulla flotta immatricolata in Italia concretizzatasi nello sviluppo di circa 400 Prescrizioni di Aeronavigabilità. Ha gestito sessioni di esame (circa 80 persone per sessione) per il rilascio delle licenze LMA e le attività connesse alla conversione dei CIT ed alla approvazione di corsi di formazione (JAR21, JAR 147). Infine il Servizio ha continuato a fornire il proprio supporto specialistico nei vari comitati e gruppi di lavoro JAA (MST, PSCST, MAST, CRC, Production and Airworthiness Conference, etc.)

Nel settore Prodotti Aeronautici è da rilevare l'attività di "certificazione di tipo" svolta sui prodotti nazionali, in particolare per la soc. Agusta con l'omologazione dell'elicottero AB139, Piaggio con il proseguimento dell'attività di certificazione per i modelli P180, P166 e Tecnam per il modello P2002 per il quale l'ENAC agisce come "Primary Certification Authority. Altra attività significativa è stata la collaborazione del Servizio Prodotti Aeronautici con l'Aeronautica Militare per la definizione dei criteri di sicurezza per l'accettazione tecnica e l'impiego dell'UAV "Predator". In attuazione dell'accordo bilaterale per la mutua accettazione dei prodotti aeronautici con gli Stati Uniti (BASA-IPA) è iniziata la cooperazione con la FAA per la certificazione del Tilt Rotor (BA 609) e per il rilascio dell'STC, da parte FAA, all'Alenia per l'ATR 42 Cargo. E' stata rinnovata la convenzione con l'Aeronautica Militare per la partecipazione dei piloti militari nei team di omologazione ENAC. Inoltre, con l'approvazione del regolamento europeo che istituisce l'EASA, il Servizio Prodotti Aeronautici ha continuato la collaborazione con la Commissione Europea e le JAA, per la definizione dell'organizzazione e delle procedure di certificazione che consentiranno all'ENAC di continuare ad assolvere un ruolo importante nelle omologazioni di prodotto in Europa.

Nel settore Registrazione Aeromobili è proseguito il processo di semplificazione di quelle procedure la cui modifica od aggiornamento non richiedono uno specifico intervento normativo o regolamentare.

In tale indirizzo sono state emanate disposizioni agli Organi periferici per uniformare e semplificare le due forme di dichiarazione di esercente, previste dagli articoli 874 e seguenti del Codice della Navigazione e si è disposta l'eliminazione dell'obbligo del versamento di un diritto per il rilascio del giornale di bordo , di cui all'articolo 771, lettera d), del C.N., a seguito di una innovativa interpretazione delle relative disposizioni contenute nel vigente Regolamento delle tariffe .

Sempre a seguito di una diversa interpretazione delle norme e regolamenti vigenti, si è deciso di non attivare la procedura "ad opponendum", nel caso di cancellazione dal R.A.N. di aeromobili che siano stati immatricolati ai sensi del secondo comma dell'articolo 751 del C.N., e di non procedere alla cancellazione e ad alla successiva immatricolazione dell'aeromobile, passato di proprietà tra due soggetti extraeuropei, sempre nel caso di immatricolazione effettuata ai sensi della disposizione da ultimo richiamata, ma di

provvedere attraverso una semplice annotazione, semplificando la richiesta di documentazione.

Prosegue inoltre il lavoro di aggiornamento della circolare costituente una guida pratica per le procedure di trascrizione e di annotazione degli atti nel Registro delle costruzioni e nel R.A.N.: l'obiettivo che ci si prefigge è quello di procedere ad un confronto, a breve, con rappresentanti ed associazioni degli operatori del settore, in merito alle modifiche ed integrazioni da inserire nella circolare da revisionare, al fine di pervenire, entro il primo trimestre del prossimo anno all'emanazione della nuova circolare, da rendere pubblica anche con il suo inserimento nel sito internet dell'E.N.A.C., in lingua italiana ed inglese.

Nel settore Medicina Aeronautica, per l'anno 2003, rimane ancora insoluta l'effettiva messa in atto delle disposizioni JAR-FCL 3 (parte sanitaria), per la quale si attende l'emissione del nuovo D.P.R. che dovrà sostituire le corrispondenti previsioni del D.P.R. 566/88 e del D.M. n. 128 del 1995 ed altre normative. Attraverso l'emissione di questo nuovo D.P.R. verrà realizzata la normativa quadro nazionale del settore che regolerà anche l'emissione di licenze ed attestati attualmente non prevista dalle disposizioni JAR-FCL 3.

Nel corso del 2003 il Servizio Medicina Aeronautica ha partecipato alle riunioni tecniche, fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero della Difesa, relative alla soluzione di alcune controversie emerse tra le due Amministrazioni relativamente all'emanazione del nuovo D.P.R.. Inoltre, sempre in relazione a questo D.P.R., il Servizio ha predisposto gli atti amministrativi procedurali necessari per la sua applicazione pratica una volta pubblicato in Gazzetta Ufficiale Italiana.

Il Servizio Medicina Aeronautica ha anche svolto consulenze tecniche (medico - sanitarie) di parte in favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ENAC stesso.

Inoltre, il Servizio Medicina Aeronautica assicura, attraverso la partecipazione in qualità di membro effettivo del proprio Direttore, la rappresentanza dell'ENAC nella commissione medica permanente in seno alle Joint Aviation Authorities e a vari gruppi di lavoro internazionali che di volta in volta vengono attivati (come per esempio gruppi ECAC - European Civil Aviation Conference).

Nel settore della Ricerca e Fattore Umano, Il Servizio ha sviluppato varie attività di collaborazione con Enti ed organizzazioni nazionali in tema di ricerca aeronautica, in

particolare sulle tematiche elettroavioniche e del controllo del traffico aereo e su quelle relative al rumore, derivante dal traffico aereo stesso, nelle vicinanze degli aeroporti.

Inoltre, un rappresentante del Servizio Ricerca e Fattore Umano partecipa alla Research Committee JAA, mentre, per mancanza di personale specialistico, non è stata assicurata la partecipazione al gruppo Human Factor delle stesse JAA.

Nel settore delle Certificazioni le principali attività espletate dalle strutture di Sicurezza Volo sono sinteticamente riportate nella sottostante tabella.

Struttura	C.N. Rilasciati	C.N. Rinnovati	CIT Personale	L.M.A.*	CIT Imprese
	<i>Inclusi export</i>		<i>Rinn.-Rilasci</i>	<i>Rinn.-Rilasci</i>	<i>Rinn.-Rilasci</i>
Sicurezza volo Milano	93	173	506	-	132
Sicurezza volo Torino	25	157	463	-	87
Sicurezza volo Venezia	14	50	150	-	30
Sicurezza volo Roma	32	283	1392	-	223
Sicurezza volo Napoli	32	71	192	-	52
Totali	196	734	2703	170	524

*) Licenza di Manutentore Aeronautico: La Licenza di Manutentore Aeronautico (definita L.M.A.) viene emessa dall'ENAC (Servizio Manutenzione e Produzione) ed attesta che il suo detentore è qualificato in accordo ai requisiti della norma JAR 66.

ATTIVITÀ DI SECURITY E FACILITATION

Il settore della security, sempre in notevole accelerazione dopo i noti fatti di New York della fine del 2001, ha registrato un ulteriore incremento di presenza di nuove Società private di sicurezza sia per i servizi alle Compagnie Aeree che agli Agenti Handling, allo scopo di dare piena attuazione al Piano Nazionale di Sicurezza le cui nuove schede sono state emanate dal Comitato Interministeriale Sicurezza Aerea. Inoltre sono stati definitivamente emanati dal Ministero degli Interni i nuovi Piani "Leonardo da Vinci" sia in relazione agli aeroporti principali che per gli aeroporti minori dislocati sul territorio.

Le Commissioni permanenti appositamente costituite, a norma del D.L.85/99, in collaborazione fra DD.CC.AA. e Polizia, hanno effettuato una pressante attività per la certificazione del personale di sicurezza degli Enti gestori e di varie Società di sicurezza private.

Si è data piena applicazione alla scheda n. 3 del P.N.S., effettuando le numerosissime ispezioni previste e si è proceduto a certificare un elevato numero di Agenti Regolamentati.

Programma Nazionale per la Sicurezza.

Sviluppo ed emanazione, successivamente all'approvazione da parte del Comitato Interministeriale per la Sicurezza Aerea (CISA), di nuove disposizioni:

- Scheda: "Programma Nazionale dei Controlli di Qualità";
- Procedura per la gestione dei passeggeri "Unruly" e "Disruptive";
- Procedura per il trasporto di passeggeri inammissibili, deportati e tradotti.

Revisione della scheda n. 3 "Controlli di sicurezza merce, posta, catering, provviste e materiale di bordo" (emendamento 4), al fine di allinearne i contenuti alle mutate esigenze;

Partecipazione agli incontri di lavoro a livello di Gruppo/Sottocomitati tecnici del CISA;

Circolari in materia di security/facilitation

Elaborazione ed emanazione della Circolare Enac APT14 (5/6/2003) "Qualificazione e formazione degli istruttori della sicurezza dell'aviazione civile";

Elaborazione ed emanazione della Circolare Enac EAL-10 (17/12/2003) "Aeroporti agibili per voli provenienti da Paesi o zone sottoposti ad Ordinanza Sanitaria".

Certificazione "Agente Regolamentato" e Agente di Handling Autorizzato", ai sensi della scheda n.3 del PNS:

- Numero di società certificate 146;
- Numero di siti certificati 221;

Verifiche di numerosi siti operativi per i quali è stata richiesta la certificazione.

Esame ed approvazione Programmi di sicurezza delle compagnie aeree, ai sensi delle disposizioni previste dal PNS:

- Numero di programmi esaminati: circa 40;
- Approvati: 5
- In corso di istruttoria: 35

Verifiche aeroportuali

- Effettuazione di verifiche su tutti gli aeroporti nazionali i cui servizi di sicurezza sono affidati ai Gestori, svolte tramite Soc.tà esterna di sicurezza
Azioni di follow-up eseguite tramite successive visite aeroportuali o per mezzo della convocazione a Roma dei Direttori di aeroporto.
- Nucleo ispettori sicurezza (art. 7 DM 85/99):

Predisposizione formulario per espletamento attività ispettiva sulla base dei criteri previsti dal "Programma Nazionale dei controlli di qualità";

Formazione degli ispettori.

Organizzazioni e normative internazionali

- Partecipazione alle riunioni di lavoro in materia di sicurezza e facilitazioni svoltesi presso vari Organismi internazionali (ICAO, ECAC, etc.) e in ambito di Unione Europea per l'elaborazione e l'emanazione della relativa normativa di sicurezza (Regolamenti: 622/2003, 1217/2003 e 1486/2003).
- Gestione rapporti con EASTI per partecipazione corsi security;
- Rapporti con TSA / Ministeri, altre Autorità su varie tematiche di sicurezza

Attività varia

- Svolgimento di attività quotidiana connessa alle varie tematiche di sicurezza oggetto di interesse/azioni da parte di vari soggetti interessati all'attuazione delle specifiche del Programma Nazionale per la Sicurezza (gestori, vettori, spedizionieri merci, enti postali etc.) e rapporti con altri Enti statuali quali Ministeri ed Enti vari.
- Gestione documentazione Istruttori Certificati;
- Blindature porte dei cockpit – Rilascio proroghe;
- Pareri su affidamento servizi di sicurezza 85/99;
- Certificazione apparati di sicurezza (collegamento con Comitato art. 6 DM 85/99);
- Gruppo di lavoro Tecnico Operativo (varie riunioni per la predisposizione delle specifiche tecniche degli apparati "Metal Detector" per il controllo dei passeggeri.

4. INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI**Operatività**

In materia di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali è continuata l'attività di verifica della conformità degli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale agli standard internazionali di riferimento (Annesso 14 ICAO), svolta dai team ispettivi di ingegneri e piloti.

I risultati di dette verifiche appaiono nella maggioranza dei casi confortanti per i progressi fatti da parte dei gestori e dell'ENAV nel mettere in atto le azioni correttive, mentre in alcuni resta la necessità di proseguire nell'azione di sollecito da parte dell'ENAC.

Nell'ottobre del 2003 è stata emanato il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" – Emendamento 2 che prescrive, tra l'altro, la certificazione degli aeroporti utilizzati per attività di trasporto pubblico e fornisce i requisiti in materia di sicurezza delle

operazioni per l'emissione ed il mantenimento della certificazione stessa, recependo in tal maniera l'Annesso 14 ICAO.

Nell'appendice 1/A di detto Regolamento sono previste le scadenze temporali per le certificazioni degli aeroporti rapportate alla valenza quantitativa del traffico passeggeri che su essi si svolge.

E' stata pertanto elaborato un apposito progetto per delineare il percorso per pervenire alla certificazione degli aeroporti nel rispetto dei termini fissati; il progetto ha previsto la costituzione di un gruppo di lavoro per l'elaborazione di una circolare che definisse gli aspetti della certificazione. Circolare che è ora operativa.

Sono stati poi nominati i team di certificazione degli aeroporti che hanno fatto istanza di certificazione e di quelli che pur in assenza della richiesta dovevano essere certificati a breve scadenza.

Al momento, nel rispetto dei tempi del Regolamento, sono stati certificati gli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa e sono in corso le certificazioni degli aeroporti di Linate, Napoli, Catania, Palermo, Venezia, Bologna (tutti con scadenza al 31 maggio 2004), Pisa, Olbia, Bergamo (con scadenza a novembre 2004).

Il Servizio Operatività, cui è attribuito il processo di certificazione, assicura il coordinamento dell'attività dei team di certificazione e la supervisione del processo.

In attesa della certificazione continua comunque il coordinamento delle attività di monitoraggio sulle infrastrutture aeroportuali.

Altra attività rilevante del Servizio è la gestione delle pratiche relative al rilascio dei nulla osta per la realizzazione di costruzioni che potrebbero costituire ostacolo alla navigazione aerea e della complessa problematica connessa agli ostacoli.

Va inoltre evidenziato l'attività tecnica-ispettiva sulle elisuperfici e aviosuperfici allo scopo di armonizzare e regolamentare il settore che, come noto, opera in regime di liberalizzazione delle aree di atterraggio.

Progetti

Nel settore dei Progetti Aeroportuali l'ENAC ha svolto rilevanti attività consistenti principalmente in:

- a) Approvazione di progetti di opere aeroportuali, ad esclusione degli interventi di manutenzione ordinaria e di progetti di forniture, aventi importo superiore a 5 milioni di Euro per gli aeroporti ricadenti nell'ambito territoriale dei Sistemi Direzionali di Roma e Milano e di importo superiore a 200.000 Euro per tutti gli altri aeroporti.

- b) Collaudo tecnico amministrativo di opere e di forniture aeroportuali di importo superiore a 200.000 Euro, ad eccezione di quelle ricadenti nell'ambito territoriale dei Sistemi Direzionali di Roma e Milano.
- c) Collaudo statico delle strutture portanti in cemento armato, normale e precompresso, ed in acciaio di opere aeroportuali, con le medesime limitazioni del collaudo tecnico amministrativo.
- d) Certificazione di agibilità di opere aeroportuali e delle forniture in opera, con le medesime limitazioni del collaudo tecnico amministrativo.

Per quanto riguarda l'attività di approvazione di progetti, limitandosi a quelli a finanziamento pubblico, questa ha riguardato:

- Progetto preliminare – Aeroporto Milano Malpensa: Aeropax Terminal 1 – 3°/3° e terzo satellite - € 240.412.500,00
- Progetto definitivo – Aeroporto di Fiumicino: Nuovo molo centrale aerostazione internazionale molo “C” - € 163.701.656,00
- Progetto definitivo – Aeroporto di Torino: Olimpiadi invernali 2006 – Potenziamento infrastrutture aeroportuali - € 42.470.527,00
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Bologna: prolungamento pista di volo 12/30; riqualifica pista 12/30; collettamento acque - € 29.262.919,31
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Milano Malpensa: Riqualifica raccordi - € 20.592.181,00
- Progetto preliminare – Aeroporto di Bologna: Ampliamento sale imbarco - € 13.550.796,12
- Progetto preliminare – Aeroporto di Lamezia Terme: Riqualifica e prolungamento pista di volo - € 10.200.906,70
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Napoli: Ampliamento piazzale sosta aa/mm e realizzazione taxiway - € 9.798.855,21
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Verona: Nuovo edificio arrivi aeropax - € 9.450.000,00
- Progetto definitivo – Aeroporto di Verona: Nuovo edificio arrivi aeropax - € 7.731.359,78
- Progetto preliminare – Aeroporto di Cagliari: Ampliamento parcheggio multipiano - € 7.256.000,00
- Progetto definitivo – Aeroporto di Napoli: Nuova sala arrivi air side - progetto speciale QCS 200-2006 - € 6.916.349,39

- Progetto esecutivo – Aeroporto di Catania: Adeguamento infrastrutture di volo - € 6.554.590,67
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Bologna: Aeropax 3° lotto – Collegamento Terminal A e Terminal B - € 6.178.412,00
- Progetto preliminare – Aeroporto di Palermo: Sistemazione Strip RWY 07-25; RWY 02-20; TWY - € 6.008.085,11
- Progetto definitivo – Aeroporto di Catania: Ampliamento piazzali sosta aa/mm (APQ) - € 5.547.571,25
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Bergamo: Controllo sicurezza 100% bagagli da stiva - € 5.203.000,00
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Alghero: Manutenzione straordinaria per la riqualifica e la ripavimentazione della taxiway sud - € 4.522.235,64
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Torino: Sopraelevazione parcheggio pluripiano - € 4.240.525,97
- Progetto preliminare – Aeroporto di Catania: Sistemazione idraulica del sedime aeroportuale - € 3.750.000,00
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Brescia: Trasformazione hangar esistente in scalo merci e costruzione pensilina metallica - € 3.243.354,16
- Progetto definitivo – Aeroporto di Rimini: Controllo di sicurezza 100% bagagli da stiva - € 2.636.152,36
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Venezia: Controllo sicurezza 100% bagagli da stiva - € 1.860.400,00
- Progetto definitivo – Aeroporto di Ronchi dei Legionari: Controllo sicurezza 100% bagagli da stiva - € 1.797.820,62
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Bologna: Bretella di uscita rapida - € 1.792.256,00
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Reggio Calabria: Controllo sicurezza 100% bagagli da stiva - € 1.756.723,67
- Progetto esecutivo – Aeroporto di Palermo: Indagini geologiche (APQ) - € 1.756.125,53
- Progetto preliminare – Aeroporto di Bari: Rete smaltimento acque meteoriche - € 1.210.000,00
- Progetto definitivo – Aeroporto di Brindisi: Controllo sicurezza 100% bagagli da stiva - € 1.030.000,00

Inoltre sono stati approvati numerosi altri progetti con finanziamento a carico dei gestori aeroportuali.

Per le attività di collaudo tecnico-amministrativo, di collaudo statico delle strutture e di certificazione di agibilità, conclusesi nell'anno 2003, hanno riguardato:

- Aeroporto di Fiumicino – Nuovo complesso alberghiero - € 23.644.030,64
- Aeroporto di Alghero – Ampliamento dell'aerostazione passeggeri ed area terminale - € 16.442.710,49
- Aeroporto di Genova – Ripavimentazione della pista di volo, dei raccordi e della via di rullaggio - € 11.250.557,44
- Aeroporto di Venezia – Viabilità a doppio livello - € 10.441.550,00
- Aeroporto di Genova – Nuovi hangar e palazzina uffici per aviazione generale - € 9.737.334,93
- Aeroporto di Milano Malpensa – Completamento viabilità lato terra e lato aria a servizio fabbricati 1-2 e 3-4 cargo city; allacciamenti alla centrale tecnologica - € 7.811.812,21
- Aeroporto di Pisa – Ristrutturazione area servizi sud-ovest edificio A - € 7.220.268,83
- Aeroporto di Venezia – Nuovo fabbricato merci - € 5.682.712,35
- Aeroporto di Catania – Riqualificazione pista di volo - € 4.661.008,81
- Aeroporto di Milano Malpensa – Riqualificazione ed ampliamento impianto BHS Terminal 1 - € 4.188.465,45
- Aeroporto di Ancona – Ampliamento piazzali - € 3.801.024,00
- Aeroporto di Pisa – Ristrutturazione ed ampliamento area smistamento bagagli - € 3.386.993,09
- Aeroporto di Brindisi – Riqualifica piazzale sosta aeromobili ex aviazione generale e sostituzione torri faro - € 2.884.502,36
- Aeroporto di Bologna – Ampliamento piazzale west per la sosta aeromobili - € 2.676.292,39
- Aeroporto di Genova – Ampliamento aerostazione merci (lavori Impresa GIA.FI) - € 2.412.027,24
- Aeroporto di Bergamo – Ampliamento piazzale sosta aeromobili lato ovest - € 2.215.600,10
- Aeroporto di Napoli – Ampliamento e sistemazione parcheggio P4 sull'area ex CTP - € 2.153.416,31

- Aeroporto di Bologna – Piazzale west 2° stralcio - € 2.088.953,95
- Aeroporto di Pisa – Ristrutturazione impianti tecnologici - € 1.833.897,00
- Aeroporto di Verona – Adeguamento e potenziamento impianto ILS in cat. 3B - € 1.727.068,30
- Aeroporto di Pescara – Lavori di realizzazione del center-line; adeguamento alla seconda categoria - € 1.315.932,18
- Aeroporto di Genova – Ampliamento aerostazione merci (lavori Impresa CO.GES) - € 1.244.866,10
- Aeroporto di Venezia – Ampliamento palazzina uffici e TWR - € 1.079.382,71
- Aeroporto di Palermo – Parcheggio prefabbricato modulare tipo Fast Park - € 1.003.323,00

Infine sono stati eseguiti numerosi interventi di minor rilievo tecnico ed economico, anche con finanziamento a carico dei Gestori aeroportuali, a cui vanno aggiunte numerose attività istruttorie per realizzazioni di rilievo attualmente in corso, in quanto non concluse nell'anno 2002 (ad esempio l'esame istruttorio del progetto dell'aeroporto di Comiso).

Le attività professionali svolte dal personale con compiti di Ingegnere Capo o di Alta Sorveglianza hanno riguardato, in particolare le nuove aerostazioni di Cagliari (per un importo di circa 63 Milioni di Euro) e di Olbia (per un importo di circa 20 Milioni di Euro) oltre ad una larga serie di altre opere.

Costruzioni.

Nel corso del 2003 è proseguita l'attività di alta vigilanza che il Servizio Costruzioni svolge su tutti i lavori che vengono eseguiti nell'ambito degli aeroporti demaniali, ponendo particolare attenzione alla realizzazione delle grandi opere di ricettività passeggeri, il cui quadro aggiornato risulta essere il seguente:

aeroporto di Albenga- nuova aerostazione passeggeri in corso di costruzione.

aeroporto di Alghero- ampliamento dell'aerostazione passeggeri della viabilità e dei parcheggi (opera ultimata e messa in esercizio).

aeroporto di Ancona- ampliamento dell'aerostazione passeggeri (opera in corso di ultimazione).

aeroporto di Bari - nuova area terminale (aerostazione passeggeri, viabilità e parcheggi) in corso di costruzione.

aeroporto di Cagliari - ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri (opera sostanzialmente ultimata, in corso di esecuzione lavori marginali di completamento).

aeroporto di Catania - ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri e opere complementari (opera in corso di costruzione).

aeroporto di Cuneo - ristrutturazione e ampliamento dell'aerostazione esistente (opera sostanzialmente ultimata, in corso di esecuzione marginali lavori di completamento).

aeroporto di Milano Malpensa - costruzione strutture a completamento del corpo principale sistema aerostazione passeggeri-terminal (opera in corso di esecuzione).

aeroporto di Olbia - ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione passeggeri (opera ultimata e posta in esercizio).

I dati più rilevanti registrati nel corso del 2003 nel campo delle costruzioni aeroportuali sono così riassumibili:

1. Le opere in corso di esecuzione, quelle ultimate e quelle recentemente poste in esercizio hanno comportato una spesa lorda complessiva di 260 milioni di euro;
2. Sono state formalizzate e approvate n. 23 perizie di variante e suppletive per un importo totale lordo di 265 milioni di euro;
3. La fatturazione delle prestazioni rese all'utenza nel corso del 2003 da parte del Servizio Costruzioni ha comportato per ENAC un incasso di circa 900 mila Euro.

5. GESTIONI AEROPORTUALI

Anche sul fronte delle gestioni aeroportuali l'ENAC ha svolto una rilevante azione riassumibile nelle seguenti attività:

1. Affidamento delle gestioni aeroportuali: durante i primi mesi del 2003 sono stati firmati i decreti interministeriali di concessione degli aeroporti pugliesi alla società SEAP

s.p.a., dell'aeroporto di Napoli alla società GESAC s.p.a. e dell'aeroporto di Firenze alla società Aeroporto di Firenze s.p.a., con la rilevante innovazione derivante dall'abrogazione dell'atto di indirizzo ministeriale 30 novembre 2000. In attuazione delle clausole convenzionali, l'Ente ha curato, in particolare, il subentro delle predette società nei rapporti attivi e passivi già facenti capo all'Amministrazione.

In considerazione del mutato quadro normativo di riferimento derivante dall'abrogazione dell'atto di indirizzo ministeriale 30 novembre 2000, l'Ente si è attivato per la definizione dei procedimenti per la stipula delle convenzioni di gestione degli altri aeroporti.

2. Regime di autorizzazione ex articolo 17 della legge n.135/97: il regime transitorio delle autorizzazioni ex articolo 17 prosegue nei confronti della quasi totalità delle società di gestione parziali e precarie, in attesa della piena attuazione della riforma delle gestioni aeroportuali. A tale fine, nel corso del 2003 sono state verificate le legittimazioni delle società ad essere autorizzate ed accertata la continuità dei periodi in relazione alla presentazione dei piani di intervento; elaborati i provvedimenti di autorizzazione per l'effettuazione dei piani approvati dagli Uffici tecnici e istruito il recupero delle somme che le Direzioni aeroportuali indicano come non correttamente utilizzate; inoltre accertata la regolarità dei versamenti cauzionali nel capitolo di bilancio dello Stato.

Ad ulteriore rafforzamento del sistema delle garanzie sulla corretta attuazione delle previsioni normative dell'articolo 17 della legge n.135/97, tenuto conto della natura erariale dei fondi la cui utilizzazione è stata affidata alle società di gestione aeroportuale autorizzate e considerato che il perfezionamento dei provvedimenti di concessione della gestione totale degli aeroporti pugliesi, dell'aeroporto di Firenze e dell'aeroporto di Napoli Capodichino ha comportato la scadenza del regime autorizzatorio, è stato costituito un apposito Gruppo di lavoro, incaricato di verificare, anche a campione, attraverso un contraddittorio con le Direzioni di aeroporto, la regolare chiusura delle anzidette procedure.

3. Canoni di gestione aeroportuale: l'Ente ha provveduto all'addebito dei canoni che le società di gestione aeroportuali sono tenute a versare annualmente secondo quanto stabilito dai decreti interdirigenziali trasporti-finanze di attuazione dell'art. 2, comma 188, della Legge 662/96. Come stabilito con il provvedimento 30 giugno 2003

emanato dall'Agenzia del demanio di concerto con il Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo, il canone dovuto per l'anno 2003 è stato determinato con riferimento al WLU, quale risultante dai dati di traffico riportati nell'ultimo annuario statistico pubblicato elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – ENAC. I versamenti effettuati dai soggetti gestori, che affluiscono direttamente alle casse dell'ENAC ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. 250/97, costituiscono un'alta percentuale delle risorse finanziarie complessive necessarie all'attività dell'ENAC.

4. Concessioni dirette di beni demaniali: in attesa della completa attuazione dei procedimenti di affidamento delle gestioni totali aeroportuali, l'Ente continua l'attività delle concessioni dirette dei beni aeroportuali in favore degli operatori interessati ad avviare iniziative imprenditoriali inerenti il settore aeronautico. In un contesto di decentramento dei procedimenti amministrativi, tali competenze vengono assicurate dalle articolazioni periferiche dell'Ente che ha invece mantenuto a livello centrale, in ragione di un miglior coordinamento, la competenza nel settore delle concessioni con le società petrolifere che operano in ambito aeroportuale. Inoltre prosegue l'azione di regolarizzazione delle numerosissime situazioni ancora non definite; in particolare si è proceduto all'individuazione dei beni occupati dagli Aero Clubs su tutti gli aeroporti con addebito dei canoni pregressi e correnti dovuti sino al 2003 e ad una verifica degli alloggi demaniali presenti sugli scali per la successiva definizione delle situazioni concessorie e debitorie.
5. Contributi per aeroporti con traffico inferiore ai 600.000 passeggeri: In relazione alle disposizioni dell'art. 1, comma 5, della Legge 3 agosto 1995, n. 351 e secondo l'art. 1, comma 1, lettera g, del Contratto di Programma dell'ENAC, l'Ente sta definendo l'istruttoria diretta ad individuare le società di gestione degli aeroporti con traffico passeggeri inferiore ai 600.000 passeggeri annui che risultano in possesso dei requisiti stabiliti per ottenere il contributo normativamente previsto. Sul punto va detto che l'Ente, acquisito dal Ministero vigilante la condivisione sui criteri indicati per selezionare i destinatari del contributo, sta ultimando le verifiche delle posizioni delle società richiedenti. Accertata la disponibilità dei fondi il cui ammontare è costituito dai versamenti effettuati dalle società di gestione che stanno regolarizzando pendenze pregresse secondo le procedure del regolamento 5 maggio 1999, n. 86, l'Ente potrà

esercitare la facoltà di erogare i contributi nei confronti dei soggetti che risulteranno conformi ai criteri stabiliti.

A decorrere dal 1/1/2003, in applicazione delle misure di sicurezza previste dal PNS (Piano Nazionale di Sicurezza), è divenuta obbligatoria l'effettuazione, da parte del gestore aeroportuale, dei controlli di sicurezza anche sul bagaglio da stiva.

A fronte di tale disposizione l'Ente ha dovuto procedere all'istruttoria dei corrispettivi applicabili su ciascuno degli scali nazionali, provvedendo, per la parte attuabile, ad una prima applicazione della Delibera CIPE n.86/2000.

Si è provveduto alla verifica della correlazione tra il servizio reso – mezzi e personale impiegato – ed i costi sostenuti dal gestore – per la maggior parte dati previsionali -, raccogliendo tali dati su apposita modulistica predisposta dall'Ente in linea con i principi di cui alla citata Delibera CIPE n.86/2000.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze dell'istruttoria esperita dall'Ente ha approvato – giugno 2003 – i livelli tariffari per il servizio di controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva disponendone, comunque, contestualmente la rideterminazione sulla base delle risultanze dell'esercizio conclusosi al 31/12/2003, della contabilità analitica certificata nelle forme di rito. Tutto ciò in applicazione della più volte citata delibera CIPE 86/2000.

La definizione del primo Accordo di Programma tra ENAC e la società SAVE (gestore dello scalo di Venezia) ha rappresentato l'attività di maggior rilievo per il settore dei "Servizio Servizi Aeroportuali". In tale accordo si è proceduto a dare concreta attuazione allo schema metodologico di cui alla Delibera CIPE n. 86/2000 per la costruzione dei corrispettivi afferenti i servizi aeroportuali – offerti in regime di esclusiva – nonché diritti e tasse, verificandone, altresì, la corrispondenza ai costi effettivamente sostenuti dal gestore. In tale ambito ha trovato compiuta definizione il modello regolatorio previsto dal CIPE, in particolare si è provveduto, per ciascun servizio o attività regolamentata, a "quantificare" i parametri necessari alla definizione del livello iniziale di riferimento dei proventi nonché alla determinazione della dinamica degli stessi nel quinquennio regolamentato.

Nel corso dell'anno, inoltre, si è proceduto alla verifica sull'idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra, ai fini del rilascio dell'attestazione prescritta dall'art. 13 del D.Lgs.

18/99. Al riguardo si rappresenta che sono state rilasciate n. 74 attestazioni di idoneità ad imprese operanti su vari scali nazionali.

In relazione all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra da parte di nuovi operatori è stata avviata un'attività di monitoraggio volta a verificare le problematiche connesse agli artt. 13 e 14 del D. Lgs. 18/99, così come richiesto dal Ministero vigilante.

Circa lo stato di attuazione dell'art. 9 D.Lgl.18/99, afferente la corretta identificazione delle infrastrutture centralizzate da riservare alla conduzione esclusiva del gestore, si è provveduto a formalizzare la loro assegnazione sugli scali di Bologna e Palermo.

Per quanto attiene alle gestioni dirette l'attività si riassume in:

- Definizione delle spese legate ai numerosi casi di debito pregresso dell'ex D.G.A.C., per il 2003 emesse richieste di mandati di pagamento per un totale di € 8.386.417,99 per la maggior parte relativi ai reintegri dovuti alle Società di gestione A.d.R., SEA e SAVE e riguardanti le convenzioni di finanziamento statale.
- Richieste di attivazione delle procedure per la riassegnazione dei fondi perenti in quanto fondi non più disponibili sui pertinenti capitoli di spesa dell'ex D.G.A.C.
- Esame dei contenziosi in essere riguardanti contratti stipulati dall'ex D.G.A.C.; il perdurare della situazione debitoria pregressa ha comportato l'instaurarsi di numerosi atti giudiziari.
- Esame e trattazione degli atti concessori di beni demaniali su aeroporti a gestione diretta; a seguito del decentramento, ex circolare EAL-06 del 15.05.2001, vengono disposti controlli sull'attività concessoria posta in essere dalle strutture periferiche dell'Ente sugli aeroporti a gestione diretta.
- Espletamento della gara relativa all'appalto dei lavori di rifacimento del manto di usura della pista dell'aeroporto di Lampedusa e conseguente stipula del relativo contratto.
- Monitoraggio degli interventi finanziati con Decreto Ministeriale n.68/T.
- Istruttoria e successiva predisposizione per la relativa stipula con le Società di gestione aeroportuale di convenzioni di finanziamento degli interventi infrastrutturali aeroportuali (circa n.16).
- Verifica degli schemi dei contratti di mutuo stipulati dalle Società di gestione aeroportuale con Istituti di credito ai fini della realizzazione delle infrastrutture aeroportuali.

Le ulteriori attività trattate nel settore delle ispezioni, delle tariffe e nel settore del controllo della qualità si possono riassumere in:

- Definizione dei criteri applicativi della metodologia per la determinazione dei diritti e corrispettivi aeroportuali, con particolare riferimento agli effetti dei livelli qualitativi raggiunti;
- Verifica delle Carte dei Servizi dei gestori aeroportuali;
- Pubblicazione dell'annuario statistico 2002 con l'individuazione, per quanto riguarda le società di gestione aeroportuali, degli indicatori economici più significativi e dei dati relativi alla partecipazione azionaria;
- Predisposizione della Carta dei Servizi dell'ENAC come prevista dalle Linee Guida, 1° fase;
- Esecuzione di ispezioni presso le società di gestione aeroportuale;
- Esecuzione di numerose ispezioni presso le Direzioni di Circoscrizione aeroportuale.

6. TRASPORTO AEREO

Concessioni e Autorizzazioni

- Rilascio, alla data odierna di circa 8.150 provvedimenti autorizzatori alle compagnie aeree di sorvoli e/o scali sul territorio nazionale.(servizi aerei di linea, charter, cargo, etc.).
- Collaborazione per l'attivazione di una banca dati già operativa dalla fine del 2002 per la trasmissione alle DD.CC.AA. in via informatica delle autorizzazioni rilasciate dal Servizio.
- Rilascio di n. 9 nuove concessioni provvisorie di servizi aerei di linea su rotte extracomunitarie di lungo o medio raggio, a compagnie nazionali.
- Procedura di gara per l'affidamento delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico da Pantelleria e Lampedusa per Trapani, e da Trapani per Roma e Milano, Bari e Venezia, e Catania.
- Procedura di gara per l'affidamento delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico da Crotone per Roma e Milano.

- Predisposizione degli atti di gara relativi agli oneri di servizio pubblico dagli aeroporti di Lampedusa per Palermo e Catania e da Pantelleria verso Palermo.
- Gestione delle problematiche giuridiche e amministrativo-contabile relative all'applicazione delle convenzioni degli oneri di servizio pubblico dalla Sardegna e istruttoria relativa all'eventuale rinnovo delle convenzioni con i vettori aggiudicatari.
- Studio di un nuovo sistema di oneri di servizio pubblico che coniuga il regime degli aiuti sociali con quello degli oneri.
- Esame delle problematiche attinenti al mancato recepimento dell'Annesso 18 (Trasporto merci pericolose) con particolare riferimento alla irrogabilità di sanzioni a tutti i soggetti della filiera del trasporto cargo.
- Esame delle richieste inoltrate dai vettori aerei per il trasporto di materiale radioattivo e fissile, così come disciplinato dalla Circolare n.334096/30 del 1992 – Prescrizioni per il trasporto aereo di materie radioattive e fissili – e preliminare alla sottoscrizione del decreto di autorizzazione di concerto con il Ministero delle Attività Produttive, sulla base del parere rilasciato dall' APAT.
- Esame e valutazione dei dossiers relativi alle nuove regolamentazioni comunitarie.
- Rinnovazione dell'istruttoria per lo smantellamento dell'area metropolitana Firenze/ Pisa.
- Monitoraggio sull'implementazione da parte di vettori e gestori dei "Commitments" - impegni volontari - promossi da ECAC/UE per migliorare i diritti dei passeggeri.
- Monitoraggio tariffe 6^a libertà
- Gruppo di lavoro per il monitoraggio del corretto utilizzo degli slots.
- Coordinamento ai sensi del Regolamento UE 95/93 per i nuovi scali di: Pantelleria, Lampedusa, Cagliari.
- Aggiornamento in via di definizione dell' AIC sulle capacità degli aeroporti coordinati comprensivi dei nuovi aeroporti di Pantelleria, Lampedusa e Cagliari assoggettati a coordinamento degli slot orari.
- Partecipazione alla stesura della Direttiva Interministeriale finalizzata alla Sicurezza dello Spazio Aereo Nazionale con relativo aggiornamento della lista dei Paesi sensibili ed attuazione del coordinamento tra gli Enti coinvolti (ENAC, ENAV, DIFESA AEREA).
- Creazione di un sito visibile tramite server solo dal Servizio e dall'U.O.C. di Fiumicino comprendente le Compagnie extracomunitarie designate per l'effettuazione dei servizi di linea o accreditate per le operazioni charter e sorvoli, distinte per Paese di

appartenenza con l'indicazione del relativo regime di autorizzazione per l'accesso nello spazio aereo italiano.

- Addestramento del personale turnante di Fiumicino delegato in orario di chiusura del Servizio a rilasciare le autorizzazioni ai vettori stranieri per sorvoli urgenti o voli in situazioni di emergenza.
- Avvio della revisione del DM 18 giugno 1981 relativo ai voli non di linea, sia passeggeri che merci per scopi commerciali, pianificati sulle rotte extra comunitarie.

Licenze

Rilascio e controllo amministrativo delle licenze di esercizio per le attività di Trasporto Aereo, Lavoro Aereo e Scuola di Pilotaggio.

L'attività espletata nel 2003 si può sintetizzare in:

- Emissione di n. 35 provvedimenti nel settore delle Licenze di esercizio di Trasporto Aereo (rilasci, estensioni, voltture, revoche, revisioni);
- Emissione di n. 68 provvedimenti nel settore delle Licenze di esercizio di Lavoro Aereo (rilasci, estensioni, voltture, revoche, rinnovi);
- Emissione di n. 99 provvedimenti nel settore delle Licenze di esercizio di Scuola di Pilotaggio (rilasci, estensioni, voltture, revoche, rinnovi);
- Emissione di n. 430 provvedimenti di autorizzazioni e/o revoche all'impiego di aeromobili per attività di Trasporto Aereo, Lavoro Aereo, Scuola Pilotaggio;
- Rilascio di n. 26 autorizzazioni per lo svolgimento di attività di Lavoro Aereo sul territorio nazionale da parte di Imprese Comunitarie;
- Emissione di circa 650 provvedimenti per attività varia (manifestazioni e gare aeree, apparecchi per il volo da diporto o sportivo VDS, sorvoli zone vietate o regolamentate, scali di aeromobili civili su aeroporti militari aperti al traffico civile, innalzamento radiosonde, palloni, ecc. per attività scientifica e pubblicitaria.

Accordi di traffico

Negoziati bilaterali:

Si sono svolti negoziati per liberalizzare maggiormente gli Accordi aerei con l'India, Singapore, R.P.Cina, Eritrea, Emirati Arabi Uniti e Kenya.

Negoziati multilaterali:

In ambito CEE:

L'Ufficio segue il dossier "Relazioni esterne". Si tratta di numerose riunioni (circa 20) con la Commissione e con il Consiglio per la preparazione di un nuovo Regolamento per la negoziazione degli Accordi aerei con i Paesi extracomunitari.

Inoltre si sono svolte 2 consultazioni Unione Europea Stati Uniti ed una Unione Europea/Australia, Singapore e Nuova Zelanda a cui partecipano tutti i Paesi della CEE.

In ambito ICAO:

L'Ufficio ha partecipato ai lavori della 5^a Conferenza Mondiale di Montreal sul Trasporto Aereo.

In ambito CEAC:

Partecipazione al Sottogruppo FAL/PRM (People Reduced Mobility) per l'elaborazione della nuova stesura del Doc. 30 (Ecac Policy Statement in the field of Civil Aviation Facilitation).

Gruppi di lavoro ENAC:

partecipazione al Gruppo per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche per l'individuazione di problematiche di carattere generale e la formulazione di iniziative volte all'eliminazione delle barriere.

7. STANDARDIZZAZIONE PROCEDURE AEROPORTUALI

L'attività di standardizzazione e di omogeneizzazione delle procedure aeroportuali, esercitata mediante azioni di controllo e di indirizzi da parte del Coordinamento Circostrizioni Territoriali, per l'anno 2003, si può sinteticamente riassumere in:

A: Attuazione del programma SAFA ed implementare la relativa banca dati

Con la emissione della Procedura ASV 10 è stato dato un nuovo impulso al programma SAFA. Questo ha comportato la nomina di un nuovo Coordinatore Nazionale, avvenuta a settembre 2003, la riqualificazione, attraverso un corso di "refreshment" interno, di ispettori che avevano già seguito il corso a Bruxelles, la programmazione di un corso, a livello europeo, tenutosi a Roma nel febbraio 2004, attraverso il quale sono stati formati nuovi ispettori, l'implementazione di una banca dati ENAC sulle ispezioni.

In questo momento ci sono 32 ispettori operativi, la Banca Dati è già in funzione con circa 50 rapporti inseriti, e la programmazione, già effettuata, prevede per il mese di maggio 2004 l'esecuzione di oltre cento ispezioni, con la prospettiva di arrivare ad oltre 500 ispezioni per la fine dell'anno 2004.

B: "Elaborare le Procedure di Scalo" finalizzate alla standardizzazione dei controlli operativi, sviluppando quanto necessario nei settori qualità dei servizi e diritti dei passeggeri;

In data 29 luglio 2002 la Direzione Generale ha istituito un gruppo di lavoro, coordinato dal Direttore Coordinamento Circoscrizioni Territoriali, avente per scopo quello di elaborare opportune procedure finalizzate a definire in maniera univoca ruoli, responsabilità e rapporti interfunzionali nell'espletamento delle attività poste a carico del soggetto gestore aeroportuale e necessarie all'efficiente gestione in sicurezza dell'aeroporto.

Tali procedure, tanto più importanti nel caso si presentassero eventi anomali, costituiscono da un lato efficaci linee guida per la parte inerente agli aspetti tecnico-operativi da tenere in considerazione nella preparazione del manuale d'aeroporto da parte del Gestore, dall'altro garantiscono un'omogenea azione ispettiva e di vigilanza da parte di tutte le articolazioni periferiche dell'ENAC.

Sono state pertanto elaborate una prima serie di procedure riguardanti i controlli ed il monitoraggio della sicurezza ed agibilità delle aree di movimento aeroportuali oltre alla creazione di un modello di "Rapporto d'ispezione aeroportuale" informatizzabile.

Tale modello di rapporto, che prevede l'utilizzato anche del personale ENAC delle DD.CC.AA, verrà inserito (così come per i rapporti previsti dalla Procedura Operativa

AGA-02) in intranet, dovendosi anche in questo caso costruire il necessario data-base centralizzato.

La positiva sperimentazione del modello di rapporto effettuata con la collaborazione della DCA di Genova riguardano le seguenti procedure:

- ④ L'accesso alle aree di manovra.
- ④ La rilevazione dello stato di mantenimento delle superfici di movimento.
- ④ La pulizia delle aree di movimento ed il F.O.D.
- ④ Il controllo della recinzione aeroportuale.
- ④ Il controllo dei sistemi di drenaggio delle acque meteoriche.
- ④ Il controllo delle fasce di sicurezza della pista di volo (safety strips), delle vie di rullaggio (taxiway safety strips) e della superficie di fine pista di volo (R.E.S.A.).
- ④ La verifica delle condizioni di aderenza della pista.

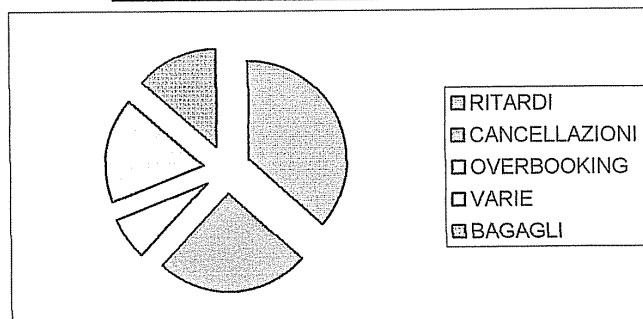
Si è ritenuto utile coinvolgere i soggetti interessati e le associazioni professionali dei piloti, con il duplice scopo di acquisire il contributo degli addetti ai lavori in termini di contenuti e/o correzioni, e di attivare un tavolo permanente che possa, a fronte d'ulteriori ed eventuali problematiche riscontrate, produrre un'ulteriore serie di procedure operative.

C: Attuare il programma 2003 per l'applicazione della carta dei diritti del passeggero attivando almeno 5 nuovi box:

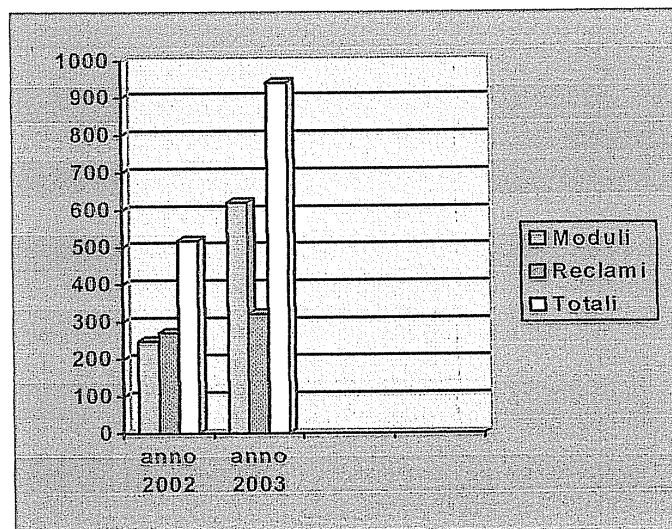
L'anno 2003 ha visto un notevole incremento del numero dei reclami ricevuti.

A tale proposito si evidenzia che il totale dei Moduli inviati dall'utenza in via informatica è stato di n. 620, a cui si aggiungono n. 321 Reclami via cartacea, per un totale di n. 941 notizie di disservizio che hanno riguardato le fattispecie riassunte nelle seguenti tabelle:

ANNO 2003 – Totale Moduli		ANNO 2003 – Totale Reclami	
RITARDI	236	RITARDI	110
CANCELLAZIONI	162	CANCELLAZIONI	74
OVERBOOKING	47	OVERBOOKING	18
VARIE	113	VARIE	52
BAGAGLI	62	BAGAGLI	67
TOTALE	620	TOTALE	321

GRAFICO TIPOLOGIA DISSERVIZI

Si sottolinea che, rispetto all'anno precedente, è stato registrato un incremento rispettivamente del 33% per quanto riguarda i Moduli e del 16% relativamente ai Reclami pervenuti in forma cartacea.



Anno 2002		Anno 2003	
Moduli	248	Moduli	620
Reclami	270	Reclami	321

Ciò dimostra che l'attività di informazione svolta tramite il sito informatico dell'Ente, il personale delle sedi periferiche ed i contatti verbali con la Struttura hanno ampliato la fascia di utenza che ritiene di rivolgersi all'Ente per la conoscenza e la tutela dei propri diritti, consentendo di conseguenza anche il monitoraggio del livello di qualità dei servizi resi dai vettori.

Oltre all'aggiornamento della sezione del sito web dedicato a tale problematica è stato progettato, realizzato e successivamente distribuito in 60.000 copie la 3^a Edizione

dell'opuscolo Carta dei Diritti del Passeggero", nel nuovo formato tascabile, aperto dal messaggio del Presidente del Consiglio dei Ministri, On.le Silvio Berlusconi.

Oltre al restyling del formato, è stato integrato il testo con il modello contrattuale comune adottato dalle Associazioni di categoria che rappresentano i Tour Operator e le Agenzie di Viaggio italiane, per la compravendita di pacchetti turistici.

Sono stati, inoltre, aggiunti i recapiti delle sedi periferiche dell'ENAC.

La nuova versione dell'opuscolo è stata presentata agli Operatori del settore nel corso di una conferenza stampa tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 17 dicembre u.s., in occasione delle celebrazioni per il centesimo anniversario del primo volo realizzato dai Fratelli Wright .

Sono stati attivati i box Carta dei Diritti presso gli Aeroporti di Alghero, Cagliari ed Olbia.

E' stata realizzata inoltre, ed è pronta per l'attivazione, la struttura presso l'aeroporto di Lamezia Terme.

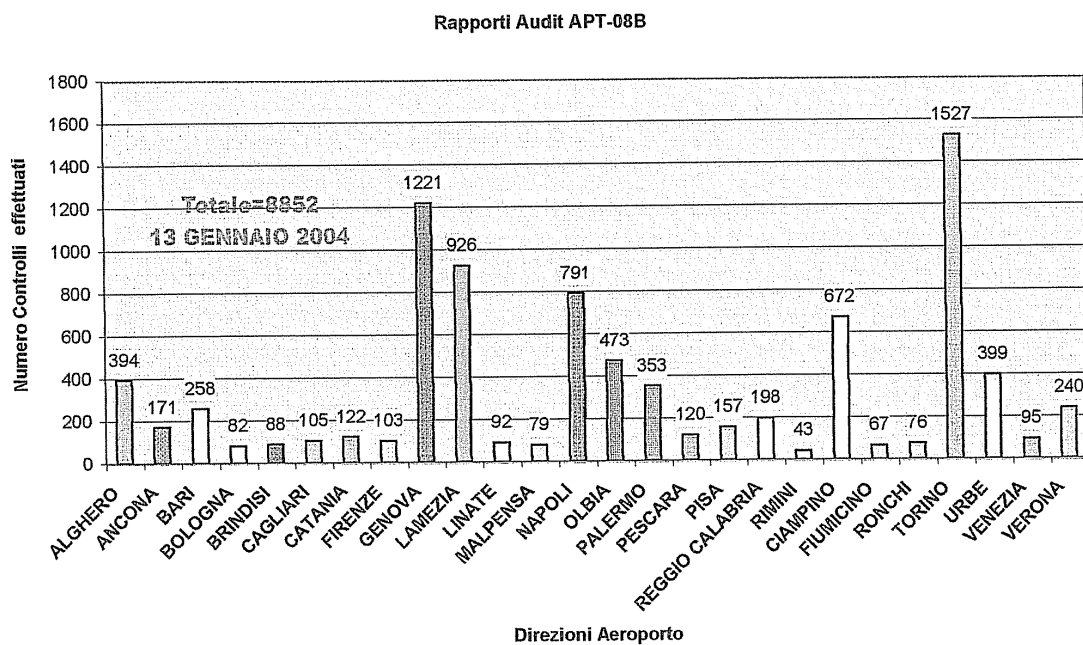
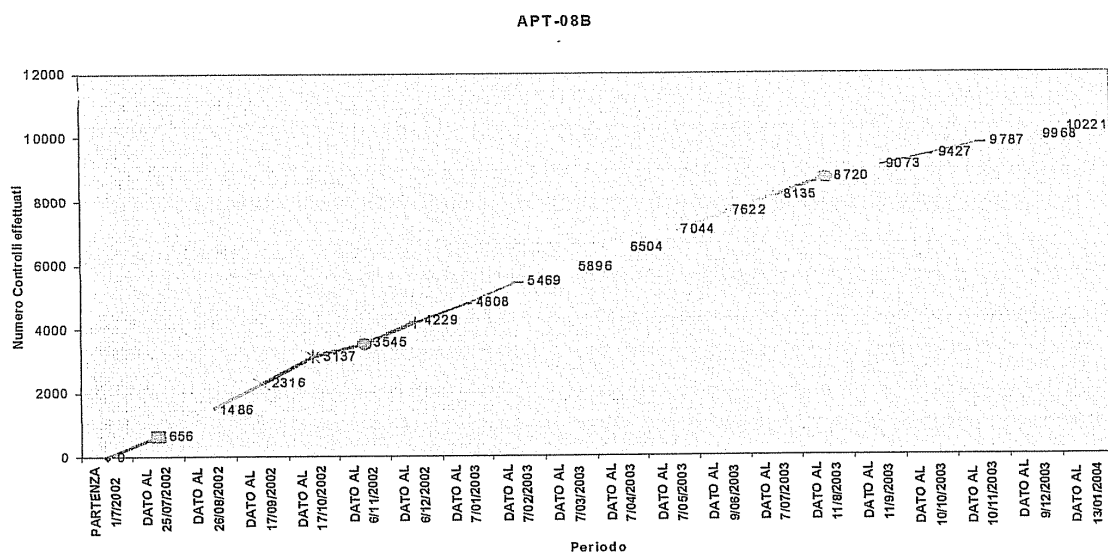
Attuazione alle procedure di cui alla circolare APT-08B presso tutti gli aeroporti.

In data 1 luglio 2002 la Circolare APT-08B e la relativa procedura operativa AGA-02 sono state applicate da tutte le Circoscrizioni aeroportuali.

Il numero dei controlli al 13 gennaio 2003 risulta essere uguale a 10221, di cui 8852 effettuati nelle sedi di circoscrizione (UOC) e 1369 negli aeroporti periferici (UOP).

I controlli il cui esito è stato negativo sono 116 e sono riferiti esclusivamente a problematiche da ricondurre quasi esclusivamente alla dimenticanza, da parte del personale di volo, di portare con se le necessarie attestazioni.

Il 2003 per molti aspetti è risultato come l'anno di consolidamento della nuova metodologia dei controlli previsti, evidenziando i vantaggi di un'attività di sorveglianza, vigilanza e controllo strutturata e programmata; contestualmente si rileva la necessità di un maggior coinvolgimento nell'attività dei due Sistemi Direzionali.



In data 18 marzo 2002 è stata emessa la Procedura Operativa AGA 03, sulla base della quale le singole DD.CC.AA., facenti parte del Coordinamento, hanno rielaborato i piani d'emergenza aeroportuali secondo quanto previsto dalle linee guida contenute nella Procedura.

Il Coordinamento ha inoltre contribuito alla redazione del Cap. 9 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, relativo appunto ai piani di emergenza.

Sono state inoltre effettuate, in quasi tutti gli aeroporti (nei rimanenti risultano comunque programmate entro l'anno), le esercitazioni pratiche ai fini della verifica dell'efficacia del piano stesso.

La tabella successiva mostra lo stato d'aggiornamento, secondo la nuova procedura AGA-03, degli esistenti piani d'emergenza aeroportuali e l'effettuazione delle esercitazioni.

D.C.A.	Presenza del Piano di Emergenza	Piano di emergenza in accordo ad AGA-03	Esercitazione programmata 2003
ALGHERO	Si	Si	SI
ANCONA	Si	Si	SI
BARI	Si	Si	SI
BOLOGNA	Si	Si	SI
BRINDISI	Si	Si	NO
CAGLIARI	Si	Si	SI
CATANIA	Si	Si	SI
FIRENZE	Si	no (1) (2)	NO
GENOVA	Si	Si	SI
LAMEZIA	Si	Si	SI
NAPOLI	Si	Si	SI
OLBIA	Si	Si	SI
PALERMO	Si	Si	SI
PESCARA	Si	Si	NO
PISA	Si	Si	SI
REGGIO C.	Si	Si	SI
RIMINI	Si	Si	SI
RONCHI	Si	Si	SI
TORINO	Si	Si	SI
VENEZIA	Si	Si	SI
VERONA	Si	Si	SI

(1) i piani sono in fase di rielaborazione

(2) sono state emesse ordinanze con le quali viene recepito l'impianto dell'AGA 03

Adozione misure equivalenti sugli aeroporti

E' stato costituito un apposito team per verificare se effettivamente fossero state emesse ed uniformemente adottate sul territorio le misure equivalenti in relazione alla tipologia di situazioni presenti.

In particolare l'attività, iniziata il 7 aprile 2003 e terminata il 30 luglio 2003, si è concretizzata con l'elaborazione delle schede riguardanti i seguenti aeroporti:

Napoli, Catania, Reggio Calabria, Lamezia Terme, Crotone, Palermo, Trapani, Bari, Brindisi, Cagliari, Alghero, Firenze, Taranto, Foggia, Ancona, Forlì, Ronchi dei Legionari, Genova, Pisa e Parma.

Certificazione aeroporti.

In data 27 ottobre 2003, il Direttore Generale dell'ENAC, con provvedimento prot. n.03-2133/DG del 27 ottobre 2003, ha affidato al Direttore del Coordinamento Circoscrizioni Territoriali il coordinamento di un gruppo di lavoro avente lo scopo, in continuità con il percorso tracciato nel "Progetto per la certificazione degli aeroporti", di approfondire gli aspetti metodologici/procedurali della certificazione nonché il monitoraggio sulla uniforme interpretazione ed applicazione dei requisiti regolamentari e delle procedure per il rilascio della certificazione dei gestori degli aeroporti di Fiumicino e Malpensa.

Il processo di certificazione dei due gestori si è concluso a dicembre 2003 ed i relativi certificati sono stati consegnati dal Presidente e dal Direttore Generale dell'Ente in data 10 febbraio 2004.

8. PARTECIPAZIONE AD ATTIVITA' INTERNAZIONALE

Anche nel corso del 2003 l'ENAC ha continuato a svolgere un ruolo di primaria importanza e di impulso nel settore delle relazioni internazionali, che si è concretizzato nella attiva e fattiva partecipazione ai lavori di tutte le principali Organizzazioni internazionali sia di livello continentale che mondiale, dove vengono discusse, affrontate e risolte quasi tutte le problematiche che riguardano le componenti del settore dell'aviazione civile inteso nel suo complesso, tanto dal punto di vista tecnico che giuridico-economico.

Nel contesto delle JAA (Joint Aviation Authorities), va segnalata la Presidenza del JAA Committee attribuita all'Ing. Salvatore Sciacchitano, Vice Direttore Generale dell'ENAC che, per la prima volta, rappresenta l'ENAC nel Consiglio Provvisorio di Eurocontrol.

A riprova dell'apprezzamento di cui gode l'Ente a livello internazionale, si sottolinea che l'ENAC, è presente nel Management Board dell'EASA e, sempre in ambito JAA, tutt'ora

detiene la Presidenza di cinque Gruppi di Lavoro che elaborano le normative tecniche che devono essere poi applicate dagli Stati aderenti.

L'Ente In ambito ECAC, fino a luglio del 2003 ne ha detenuto la presidenza, ha partecipato a tutti i maggiori Gruppi di Lavoro, sia di natura tecnica che giuridica ed economica; a titolo di esempio si citano, tra gli altri, la Task Force sulle Facilitazioni, quella sulla Sicurezza, quella sulle assicurazioni aeronautiche, il Gruppo di Lavoro sulla responsabilità del vettore, la Task Force sulla capacità aeroportuale, il Gruppo di lavoro sulla Salute dei Passeggeri nonché quello Legale.

Attualmente l'Italia detiene la Presidenza della Task Force sul bilancio, guidata dalla Dr.ssa Emilia Chiavarelli, Direttore del Dipartimento Amministrazione dell'ENAC, nonché altri due importanti Gruppi di lavoro di carattere tecnico, segnatamente il SOI (Safety Oversight Issues) ed il SAFA Steering Committee, presieduti entrambi dall'Ing. Benedetto Marasà, Direttore dell'Aerea Regolamentazione Sicurezza dell'ENAC.

Nel contesto dell'ICAO, l'Ente detiene con la Dr.ssa Emilia Chiavarelli la carica di 1° Vice Presidente del Comitato Giuridico. Inoltre l'Ente ha partecipato a tutte le maggiori iniziative lanciate dall'Organizzazione, tra le quali va sicuramente menzionata la Quinta Conferenza mondiale sul Trasporto Aereo, svoltasi nel marzo di quest'anno e che ha affrontato il delicato processo di liberalizzazione del settore a livello globale, nonché la 11ª Conferenza Sulla Navigazione Aerea, tenutasi alla fine di settembre, che ha visto l'Italia protagonista in quanto Presidente di turno dell'Unione Europea.

In ambito comunitario la presenza dell'Ente si è concretizzata nella partecipazione alle riunioni convocate sia dalla Commissione che dal Consiglio dell'Unione Europea, nonché dal supporto fornito alla Rappresentanza italiana presso la Comunità.

In particolare, tale attività ha subito un consistente incremento alla luce del secondo semestre di Presidenza italiana dell'Unione, che ha comportato la profusione di un ulteriore sforzo al fine di garantire il necessario presidio anche a supporto della Rappresentanza Permanente.

Ciò ha significato la partecipazione alla elaborazione di Regolamenti comunitari quali, a titolo di esempio, quello relativo alla negoziazione con i Paesi terzi nel settore aeronautico, quello concernente i requisiti assicurativi minimi per vettori ed operatori aerei, quello sugli slots, sulle pratiche tariffarie sleali. Vanno, poi, menzionate le procedure di conciliazione

svolte sotto la Presidenza italiana per quanto concerne il regolamento sulla compensazione in caso di negato imbarco e quella relativa al pacchetto sul "Single Sky".

Complessivamente il personale dell'ENAC impegnato a vario titolo alle attività internazionali ammonta complessivamente a circa 50 unità.

9. RELAZIONI ESTERNE

Le maggiori attività da segnalare per l'anno 2003 sono:

- Organizzazione degli eventi istituzionali e la presenza dell'Ente con propri spazi espositivi nell'ambito della manifestazione aeronautica "Elishow 2003" svoltasi nei giorni 26, 27 e 28 settembre all'aeroporto di Roma Urbe con il patrocinio oltre che dell'ENAC, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dei Ministeri della Difesa, dell'Interno, delle Politiche Agricole e Forestali, dell'Istruzione, Università e Ricerca, del Comune di Roma, della Provincia di Roma, della Regione Lazio.

Eventi istituzionali realizzati:

- inaugurazione dell'Elishow e Cerimonia di Gemellaggio tra l'aeroporto di Roma Urbe e l'eliporto del Principato di Monaco alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ing. Pietro Lunardi, del Principe Ereditario S.A.S. Alberto di Monaco, del Ministro della Difesa On.le Martino, del Ministro per le Attività Produttive On. Marzano, dei vertici dell'ENAC e di numerose Autorità nazionali e monegasche, preceduta da una colazione presso l'Ambasciata del Principato a Roma;
- incontro al termine della cerimonia con la stampa accreditata.

- Organizzazione della giornata del 14 maggio dedicata alla memoria delle vittime dell'incidente aereo di Linate dell'8 ottobre 2001 e della cerimonia "Una piazza per non dimenticare", patrocinata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con l'intervento del Presidente del Comitato 8 ottobre Dott. Paolo Pettinaroli, del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Dott. Gianni Letta, del Direttore del Corriere della Sera Dott. Ferruccio De Bortoli.

Coordinamento e gestione organizzativa di:

- udienza del Santo Padre per tutti i familiari
- intitolazione di una piazza, denominata "Largo 8 ottobre 2001, Una piazza per non dimenticare", nel perimetro dell'aeroporto di Fiumicino.

Partecipanti: oltre 300 familiari delle vittime (da Italia e Scandinavia), vertici ENAC, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Mario Tassone, numerose autorità, rappresentanti diplomatici, organi di stampa e televisioni nazionali ed internazionali.

In collaborazione con Aeroporti di Roma, Alitalia, Corriere della Sera, Enav S.p.A., SAS Linee Aeree Scandinave, SEA Aeroporti di Milano.

- Organizzazione Workshop “Razionalizzazione di processi e risorse per il presidio del sistema”, in collaborazione con il Servizio Prodotti Aeronautici dell’Ente, rivolto agli ingegneri aeronautici ed avionici ed agli ispettori di volo dell’ENAC. Partecipanti: Direttore Generale ENAC, dirigenti dell’Ente, direttori di aeroporto, costruttori aeronautici, rappresentanti di operatori aerei, periti d’ufficio, associazioni professionali.
- Organizzazione, in collaborazione con ENAV ed Assaeroporti, dell’evento “Un volo lungo 100 anni: un omaggio lungo 100 giorni” in occasione delle celebrazioni per il centesimo anniversario dal primo volo realizzato dai Fratelli Wright. Il progetto ha visto, per la prima volta, la collaborazione di istituzioni, di associazioni e di operatori del settore nella realizzazione di una serie di iniziative dedicate al passeggero, tra cui l’istituzione della giornata annuale dei Diritti del Passeggero, celebrata il 16 gennaio successivo in 38 aeroporti nazionali.
L’iniziativa, che ha ricevuto il Patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata illustrata il 17 dicembre in una Conferenza Stampa presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Palazzo Chigi - alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ing. Pietro Lunardi, del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Dott. Gianni Letta, del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Mario Tassone, e dei vertici di tutte le Organizzazioni partecipanti al progetto.
- Realizzazione, in collaborazione con il Comitato 8 ottobre per non dimenticare e con il Corriere della Sera, del libro “Una piazza per non dimenticare” commemorativo della giornata del 14 maggio dedicata alla memoria delle vittime dell’incidente di Linate. Diffusione del volume ai familiari delle vittime italiane e scandinave, alle istituzioni, agli organi di stampa.

- Organizzazione della cerimonia di intitolazione di due strade all'interno del sedime aeroportuale dell'aeroporto di Fiumicino in omaggio alla memoria rispettivamente del Capitano Pilota Aurelio Di Bella e del Pilota Civile Alberto Nasseti. Partecipanti: Direttore Generale ENAC, familiari dei Piloti, Autorità dell'Aeronautica Militare, Rappresentanti delle Organizzazioni dei Piloti Italiani e degli Operatori aeroportuali.
- Cerimonia di insediamento del nuovo Consiglio di Amministrazione dell'ENAC alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ing. Pietro Lunardi e del Vice Ministro On. Mario Tassone.
- Consulenza organizzativa per la 25^a Assemblea dell'Italian Flight Safety Committee svoltasi il 27 novembre presso la Sede dell'Enac.

Relazione sulla gestione

Nell'anno 2003 l'andamento della gestione è stata fortemente condizionato, come negli esercizi passati, dai trasferimenti statali. In particolare gli effetti dei trasferimenti di fondi dal bilancio dello Stato hanno prodotto conseguenze non trascurabili per quanto attiene alla erogazione delle somme dovute per i pagamenti delle opere infrastrutturali sugli aeroporti e sulle restituzioni contrattualmente dovute ai vettori in relazione allo svolgimento dei voli sulle tratte onerate. La non tempestività nel trasferimento delle somme in questione rischia di generare non solo ritardi nella conclusione dei lavori stessi, ma anche un aumento del contenzioso con i soggetti interessati con i conseguenti maggiori oneri finanziari dovuti alle spese legali e agli interessi moratori.

I decreti di impegno degli stanziamenti 2003 dei capitoli del bilancio dello Stato di parte corrente (2161) e in conto capitale (7954) a favore dell'ENAC sono stati richiesti ai Ministeri Vigilanti in data 28.02.2003 con note nn. 220553 e 220552. Per quanto concerne il contributo di parte corrente, il riscontro dell'avvenuta registrazione da parte della Ragioneria dei relativi decreti di impegno, si è avuto solo nei mesi di settembre 2003 e marzo 2004; il contributo stesso non è stato peraltro trasferito all'Ente. Mentre, lo stanziamento in c/ capitale è stato parzialmente trasferito nel mese di luglio, come è riscontrabile dagli estratti conto della Banca d'Italia e dell'istituto cassiere BNL; il relativo decreto di impegno, debitamente registrato dalla Ragioneria, è pervenuto nel settembre 2003.

Nel bilancio dello Stato per l'anno 2003 sono stati stanziati originariamente a favore di ENAC sul capitolo 2161 (trasferimenti a favore di ENAC di parte corrente) €.48.537.000 e al capitolo 7954 (trasferimento in conto capitale) €. 58.502.351. I trasferimenti di parte corrente sono collegati a quanto disposto dall'articolo 7 del d.lgs.250/97 e ai trasferimenti finalizzati agli oneri di servizio pubblico. Gli stanziamenti sul capitolo in conto capitale attengono ai finanziamenti per il completamento dei lavori sugli scali nazionali e si basano sulle disposizioni contenute nelle leggi 139/92, 135/97, 194/98, 388/00, 166/02 e successive modifiche ed integrazioni. Oltre ai trasferimenti per le rate di mutuo sono pervenute parte delle somme ancora residuali dalla gestione della Direzione Generale della Aviazione Civile per l'erogazioni di pagamenti in conto capitale nei confronti di alcuni soggetti, tra i quali la Società SEA e Aeroporti di Roma. Nel corso dell'esercizio, gli stanziamenti originari sono stati più volte

integrati per effetto di somme messe a disposizione di ENAC in base a decreti emanati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che hanno determinato un valore complessivo dei trasferimenti annuali di €.60.676.736,48 sul capitolo 2161 e di €.199.950.117,50 sul capitolo 7954. Inoltre, per interventi infrastrutturali sugli aeroporti delle aree depresse, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha trasferito all'ENAC, quale quota di finanziamento FESR, la somma complessiva di €.6.634.278,72 , di cui € 2.475.481,20 per il QCS 1994-1999 e €. 4.158.797,52 per il QCS 2000-2006, e la quota nazionale per il QCS 2000-2006 di €.13.155.761,70.

I trasferimenti aggiuntivi sono stati recepiti con i provvedimenti di variazione deliberati nel corso del 2003.

I risultati della gestione 2003 vengono riassunti nel seguente prospetto:

	<i>Entrate</i>	<i>Uscite</i>	<i>Risultati differenziali</i>
Correnti	147.130.343,46	153.735.980,36	-6.605.636,90
In conto capitale	222.146.497,02	222.697.767,53	-551.270,51
Partite di giro	49.394.877,91	49.394.877,91	0,00
Cancellazione residui attivi	-669,54		-669,54
Totale	418.671.048,85	425.828.625,80	-7.157.576,95
Avanzo di amministrazione	23.647.938,26	16.490.361,31	7.157.576,95
Totale generale	442.318.987,11	442.318.987,11	0,00

L'avanzo di amministrazione accertato al 31.12.2003 è pertanto pari a €. 16.490.361,31, l'avanzo di cassa alla stessa data è di €. 229.205.350,10 e trova rispondenza nella giacenza dell'Ente nel conto di Tesoreria intestato all'ENAC presso la Banca d'Italia così come riportato dall'estratto conto dell'Istituto cassiere BNL.

Nei prospetti che costituiscono il bilancio vengono rappresentati i movimenti finanziari, economici e patrimoniali generati dalla attività gestionale posta in essere dall'Ente.

ENTRATE

Le entrate correnti accertate nell'anno ammontano complessivamente a € 147.130.343 e sono costituite dai seguenti accertamenti :

- € 664.749 per contributi e diritti di certificazione degli iscritti all'Albo della Gente dell'Aria.
- € 60.676.736 quali entrate correnti come risultano dal finanziamento previsto nella tabella C della legge finanziaria 2003 e dai successivi provvedimenti di variazione del bilancio dello Stato. Lo stanziamento dell'anno 2003 risulta superiore rispetto al corrispettivo dell'anno precedente per effetto degli importi presenti sul bilancio dello Stato (vedi provvedimento di assestamento al bilancio Legge 301 del 6.11.2003) relativi agli stanziamenti per gli oneri di servizio pubblico per garantire la continuità territoriale tra gli scali delle regioni Sicilia e Sardegna e gli altri aeroporti nazionali.
- € 4.831.434 corrispondente all'importo a carico della Regione Sicilia stabilito dalla legge 388/2000. L'importo è riferito alla quota relativa ai collegamenti attivati sulle rotte Trapani – Palermo. Il trasferimento dell'importo dalla parte della regione è stato effettuato per € 999.998 nel mese di dicembre e per la restante parte nel mese di gennaio 2004.
- € 23.399.833 derivanti da diritti e rimborso di spese fatturate per le operazioni sulle costruzioni aeronautiche, sull'esercizio degli aeromobili e sulle vendite del libro registro e dei regolamenti tecnici. Tra le attività fatturate va in particolare evidenziato il dato dell'art. 45 "opere aeroportuali" del regolamento che ha prodotto un gettito di circa 2,5 milioni di euro. Le altre voci del fatturato attengono ai diritti e rimborsi per le operazioni di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche e sull'esercizio degli aeromobili. Al termine dell'esercizio 2002 il Direttore Generale, con una propria disposizione, ha dato applicazione al Regolamento delle tariffe per quanto attiene agli articoli : 34 "imprese di addestramento del personale navigante", 38 "licenze e certificazioni del personale", 42 "immatricolazioni ed esercizio aeromobili", 43 "disposizioni per l'addestramento a terra" e 47 "diritti sulla sorveglianza in esercizio delle infrastrutture aeroportuali". Gli effetti positivi della completa applicazione di tutti i diritti presenti nel regolamento delle tariffe hanno comportato un incremento di circa 11,6% rispetto a quanto fatturato nell'anno precedente.

Nella tabella seguente sono evidenziate entrate concernenti i diritti per prestazioni collegate alle attività istituzionali:

Fatturazione Anno 2003	
Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche	2.154.442,55
Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeroportuali	2.569.390,53
Diritti di sorveglianza sull'esercizio degli aeromobili	13.261.613,29
Diritti sulle importazioni	1.786.906,33
Diritti di certificazione delle imprese e del personale	2.383.392,45
Diritti accessori	164.180,32
Diritti di sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	73.881,51
Diritti di sorveglianza sull'esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	79.555,91
Articolo 8 (spese collegate alla fatturazione)	904.646,00
TOTALE	23.378.008,89

- €. 315.478 per redditi e proventi patrimoniali suddivisi in : interessi attivi su depositi e conti correnti bancari €.113.270 corrispondenti agli interessi maturati sul conto corrente presso la Banca d'Italia; interessi compensativi sui depositi cauzionali, € 1.524; interessi moratori su ritardati pagamenti da parte degli utenti, € 48.076; interessi su prestiti e mutui erogati al personale €.14.353; €.138.253 per fitto dei locali di viale Castro Pretorio 118/B occupato dalla Banca Popolare dell'Emilia Romagna.
- € 380.046 per entrate derivanti da recuperi vari e rimborsi spese relativi a utenze comuni e retribuzione del personale
- € 56.708.262 quali canoni sulle gestioni aeroportuali introitati nell'anno 2003. Rispetto all'esercizio precedente l'importo dei canoni è passato da circa 49,3 milioni di euro a oltre 56,7 milioni con un incremento percentuale di circa 15 punti. L'incremento così significativo è dipeso dal concomitante effetto di due eventi. In primo luogo è stato portato a termine nel corso dell'anno il recupero delle somme dovuto da alcuni gestori aeroportuali a titolo di canoni aeroportuali per gli anni antecedenti al 2000 e non versati nei rispetti periodi di competenza. In secondo luogo nel corso del 2003 si è realizzato il completo recupero del gettito derivante dai canoni aeroportuali rispetto a quanto si era verificato nel corso del

biennio 2001 – 2002 in relazione alla contrazione del traffico prodotta dall'avversa congiuntura internazionale.

- €53.930 sono riferite ad entrate eventuali accertate ed introitate per effetto del rilascio di permessi aeroportuali o per multe.
- €99.872 sono entrate versate da diversi soggetti e si riferiscono ai compensi erogati ai dirigenti dell'Ente per lo svolgimento di incarichi remunerati da soggetti estranei all'Amministrazione. In base all'articolo 22 del CCNL la retribuzione erogata dall'Ente è comprensiva anche degli incarichi esterni che il dirigente può essere autorizzato a svolgere. Il CCNL prevede che eventuali compensi aggiuntivi connessi allo svolgimenti di particolari attività vengano introitati dall'Ente per essere riversate nel fondo di produttività dei dirigenti. Al riguardo si precisa che il fondo di cui all'articolo 34 del CCNL è stato integrato degli importi sopra evidenziati, tale valore è stato iscritto nel capitolo di uscita 1.02.17 "fondo contratto dirigenti" del presente bilancio.

Le entrate in conto capitale sono state pari a € 222.146.497. La composizione è in relazione ai decreti di impegno disposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per complessivi € 199.950.117 e ai trasferimenti disposti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per € 13.155.761, quale quota nazionale, e per € 6.634.278, quale contributo della Comunità Europea, connessi con il QCS 2002-2006. A quanto sopra vanno aggiunti €2.406.339 riferiti alle riscossioni di mutui e prestiti al personale nonché al maturato di buona uscita relativo al personale della ex Direzione Generale della Aviazione Civile versato dall'INDAP. Nel dettaglio queste entrate sono :

- € 82.204 pari alla quota capitale annua di restituzione di mutui e prestiti erogati a favore del personale.
- € 2.324.134 relativo al versamento effettuato dall' INPDAP quale acconto del maturato di buonuscita del personale di provenienza D.G.A.C. che verrà corrisposto al momento dell' uscita dal servizio del personale stesso per raggiunti limiti di anzianità

Le entrate in partite di giro sono pari a € 49.394.877 e trovano esatta contropartita nei corrispettivi capitoli di spesa trattandosi di partite compensate.

Le riscossioni complessivamente effettuate in conto competenza ammontano complessivamente a € 265.676.804 e tengono conto in particolare del trasferimento delle risorse avvenuto con i decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per € 122.563.898 relativamente alle opere infrastrutturali, dei trasferimenti delle risorse, nazionali e comunitarie, disposti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il QCS 2002-2006 rispettivamente di € 13.155.761 e € 6.634.278, dei proventi previsti dall'art. 7 legge 449/85 per € 51.372.705 e dei diritti fatturati ad utenti per le prestazioni istituzionali che hanno comportato incassi per € 16.868.184 pari a circa il 72 % delle fatture emesse ed accertate entro il 31.12.2003. La quota non ancora incassata è di € 6.509.824 e si riferisce sostanzialmente, come per gli esercizi precedenti, agli importi fatturati negli ultimi mesi dell'esercizio ed i cui incassi si realizzano normalmente nei primi mesi dell'anno successivo. Rispetto a quest'ultimo dato, l'esercizio 2003 presenta un migliore andamento degli incassi rispetto all'esercizio precedente, dimostrando che si sta realizzando una maggiore sensibilizzazione delle strutture a introitare tempestivamente le somme fatturate.

USCITE

Le spese correnti ammontano a € 153.735.980.

Il dettaglio analitico delle spese suddivise per categoria è :

- € 491.296 per gli Organi istituzionali dell'Ente. I compensi per i componenti degli Organi di amministrazione nonché quelli del Collegio sindacale sono riportati nei competenti capitoli di bilancio nella misura stabilita dal decreto del Ministero dei Trasporti del 10.12.1999.
- € 67.915.019 quali spese sostenute per il personale. L'ammontare complessivo degli oneri riportati nel bilancio è determinato dagli oneri diretti e riflessi del personale dipendente dell'Ente. Esse afferiscono per:
 - o € 29.739.996 alle voci fisse dello stipendio di tutto il personale, dirigenti, professionali, ispettori di volo, amministrativi e operativi e unità di personale comandato da altri enti e personale a tempo determinato,

- € 2.586.901 alle indennità e rimborso spese per missioni per l'attività svolta dal personale dell'Ente fuori dalle rispettive abituali sedi di lavoro,
- € 14.739.913 agli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente secondo le misure previste dalla normativa in materia,
- € 1.672.205 alle convenzioni mensa per l'acquisto di tickets restaurant,
- € 13.151.991 e € 2.834.401 agli oneri accessori rispettivamente per il personale non dirigente e dirigente. Per quanto riguarda il personale non dirigente (Capitolo 1.02.16) si è tenuto conto non solo del valore storico del fondo previsto dal C.C.N.L. per il personale tecnico – amministrativo e per quello professionale, ma anche dei ricavi derivanti dalla tariffazione delle diverse attività trasferite dall'ex D.G.A.C. conseguenti agli incarichi conferiti al personale professionale nonché di quanto previsto dalle deliberazioni del C.d. A. in relazione al personale assunto con il profilo di ispettori di volo e a quello presente in posizione di comando (Delibere del C.D.A. n. 48/2002 e n. 5 A/2003)
- € 1.859.850 agli oneri per il rinnovo contrattuale secondo le misure percentuali previste dagli atti di indirizzo governativo,
- € 699.126 e € 84.633 rispettivamente alle spese per la formazione del personale e per il conseguimento dei brevetti di pilota.
- € 13.613.091. L'importo è relativo alle spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi connessi con l'attività svolta nell'anno. Le spese più significative della categoria si riferiscono sostanzialmente alle spese di gestione collegate al funzionamento della struttura sia centrale che periferica, in particolare si segnalano:
 - gli oneri per le locazioni degli immobili per alcune sedi periferiche € 1.742.484 (rispetto all'anno 2002 l'importo si è ridotto di circa il 42% per effetto della dismissione dell'immobile di piazzale degli Archivi),
 - le spese per illuminazione, riscaldamento e pulizia locali per € 1.275.624,
 - le spese di manutenzione mobili, macchine, locali e impianti per € 969.092,
 - le spese postali, telegrafiche, telefoniche per € 1.170.700,
 - le spese collegate agli onorari per speciali incarichi conferiti in base all'articolo 7 del d.lgs.29/93 per € 333.104,
 - gli oneri derivanti dai premi pagati per le assicurazioni pari a € 277.314,

- gli oneri per la manutenzione di impianti ed infrastrutture aeroportuali pari a € 3.527.479, relativi a spese sostenute sugli aeroporti a gestione diretta, in particolare presso le sedi aeroportuali dell'Urbe, di Pantelleria e di Lampedusa,
- spese connesse con la legge 626/94 per € 261.633,
- i compensi dovuti alle commissioni e comitati istituiti in base agli articoli 6 e 13 del d.lgs. 250/97 e ai componenti dell'ufficio di controllo interno per € 191.000,
- € 250.000 sono stati impegnati per le spese connesse al recepimento degli Annessi I.C.A.O., trattasi di somme il cui importo è stato trasferito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della legge 166/02.
- Per quanto riguarda le spese della struttura informatica pari a € 2.165.877, queste sono state determinate, oltre che dai canoni per l'uso delle postazioni di lavoro, dalle modifiche di incremento del sistema informativo realizzate nel corso del 2003. Parte di esse hanno riguardato il numero delle postazioni di lavoro, per le quali ci sono stati incrementi dovuti alle numerose richieste provenienti dalle strutture. Altre sono state apportate alla rete geografica di trasmissione dati che è stata notevolmente ampliata con il raddoppio della velocità di esercizio dei canali afferenti alle sedi periferiche. Quest'ultima operazione si è resa necessaria per adeguare la risorsa trasmissiva all'aumento tendenziale del traffico e fronteggiare, quindi, il conseguente degrado delle prestazioni.

Sul fronte delle comunicazioni, è stato necessario, inoltre, affrontare le spese necessarie per il trasferimento delle linee di trasmissione dalla sede di via di Villa Ricotti a via del Castro Pretorio.

Si è proceduto all'adeguamento delle piattaforme hardware e software. Sono stati acquisiti i server e il software della Oracle per predisporre opportunamente la nuova piattaforma in grado di ospitare la banca dati attualmente in esercizio sul sistema Informix, ormai obsoleto.

Relativamente agli sviluppi software, sono state approntate alcune applicazioni specifiche – come il trattamento automatico delle reversali – e ne sono state portate avanti e perfezionate altre (Gempa, Alce) sulla base delle esigenze manifestate dalle strutture interessate.

Lo sviluppo dell'applicazione per l'informatizzazione parziale della preparazione dei test di esame per il rilascio delle licenze di pilotaggio è stata invece sviluppata completamente con risorse interne.

Per la categoria IV delle spese va precisato che rispetto alle previsioni definitive (pari a € 15.114.699) si è provveduto ad un contenimento della spesa complessiva di circa il 10 % ricorrendo, nei casi possibili, alle convenzioni CONSIP nonché ai risparmi generalizzati sui consumi e sulle utenze.

- € 661.501, ripartiti per quote associative presso organismi nazionali ed internazionali (€ 14.729), per benefici di natura assistenziale e sociale a favore del personale (€ 631.100) e per oneri relativi all'equo indennizzo al personale (€ 15.671).
- € 3.785 per commissioni bancarie su operazioni di pagamenti ed introiti esteri.
- € 600.663 quali oneri di natura tributaria, il valore rispetto all'anno passato è sensibilmente aumentato per effetto degli oneri tributari connessi alla acquisizione della sede di viale Castro Pretorio 118 ed è in particolare dovuto all'IRPEG e all'ICI.
- € 215.920 per poste correttive di entrate correnti dovute alla emissione di note di credito nei confronti di utenti.
- € 25.000.000 per spese per liti di cui € 10 milioni finalizzati al risarcimento dei danni subiti dalle persone in conseguenza del disastro aereo avvenuto sull'aeroporto di Milano Linate, come da delibera n. 16/2002 del C.di A. e per € 14,6 milioni sono stati accantonati a titolo cautelativo per far fronte al contenzioso proveniente dall'articolo 8 comma 3 del d.lgs.250/97 che comporta il subentro nei rapporti passivi rispetto alle situazioni in essere della ex Direzione Generale della Aviazione Civile.
- €. 44.809.769 per oneri di servizio pubblico, si conferma quanto già evidenziato nella relazione tecnica allegata al bilancio di previsione per l'anno 2003 circa la composizione dello stanziamento iniziale del capitolo, che si è incrementato nel corso dell'anno con le risorse pervenute a pari titolo e destinazione dalla Regione Sicilia (Quota del 50% dei contributi statali), delle risorse assegnate in fase di assestamento del bilancio dello Stato con Legge n. 301 del 6.11.2003 per € 20.658.276 nonché della somma di € 3.236.859 per gli oneri di servizio pubblico per Crotone. Gli importi attualmente impegnati sul capitolo di bilancio sono risorse tenute disponibili anche per fronteggiare gli oneri derivanti dal contenzioso promosso dalla società Air One che dovrebbe definirsi nel 2004 e potrebbe

comportare un ulteriore onere a carico dell'Ente attese le richieste avanzate dalla società stessa.

Le spese in conto capitale, pari complessivamente a € 222.697.767 sono costituite nel dettaglio dagli impegni sotto elencati:

- € 219.740.157,92 sono relativi ad impegni connessi alla realizzazione di infrastrutture aeroportuali correlate ai finanziamenti dell'anno 2003 come di seguito illustrato:

Capitoli	Descrizione	Accertamenti	Trasferimenti	Stanzamenti	Impegni
2.14.05	Proget.ne, costruzione,... a/p.....	7.715.935,49	7.715.935,49	7.450.062,89	7.715.935,49
2.14.06	Sp. finanz...infr. e serv. a/p..	2.803.352,32	2.803.352,32	2.803.352,32	2.803.352,32
2.14.07	Sp. ammodern. a/p aviaz. gen.	-	-	-	-
2.14.08	Sp. finanz.prog. ampl. A/p Pisa	-	-	-	-
2.14.09	Sp. realiz..RM-Fium. e Mi-Malp.	99.752.603,01	47.053.949,17	99.780.416,62	99.752.603,01
2.14.10	Sp. manut. straord....aerop..	-	-	-	-
2.14.11	Sp. finanz...aerop. Bologna	-	-	-	-
2.14.12	Ann.tà quindicennale..a/p VE	7.331.103,77	7.331.103,32	7.331.103,77	7.331.103,77
2.14.13	Sp. disinquinamento acustico	2.225.831,11	-	2.225.831,11	2.225.831,11
2.14.14	Sp. realiz...infrastrut. aerop.	53.847.190,73	43.746.853,49	53.847.190,73	53.847.190,73
2.14.15	Sp. realiz. infr. finanz.te Fesr	6.634.278,72	6.634.278,72	6.634.278,72	6.634.278,72
2.14.16	Sp. realiz. a/p Perugia e Salerno	4.098.085,49	-	4.098.085,49	4.098.085,49
2.14.17	Sp.a/p aree depr. - quota naz.-	13.155.761,70	13.155.761,70	13.155.761,70	13.155.761,70
2.14.18	Sp. realiz...aree depresse	19.593.731,08	13.912.705,19	19.593.731,08	19.593.731,08
2.14.19	Somme occ. per il complet.	2.582.284,50	-	2.582.284,50	2.582.284,50
	Totale spese per infr. aerop.	219.740.157,92	142.353.939,40	219.502.098,93	219.740.157,92

Al riguardo, come si può notare, gli accertamenti effettuati sono stati attribuiti e conseguentemente impegnati sui capitoli di spesa — anche a titolo di residuo di stanziamento — in relazione alla finalizzazione indicata dalle leggi di finanziamento, al fine di darne chiara evidenza in bilancio.

- € 2.483.210 per indennità di anzianità nei riguardi del personale uscito dal servizio per raggiunti limiti di anzianità. Una quota risulta, come in precedenza segnalato, trasferito dall'INPDAP,

- € 474.399 per acquisto di immobilizzazioni tecniche, mobili ed arredi necessari al funzionamento dell'Ente.

RESIDUI

I residui attivi al termine dell'esercizio ammontano a € 214.368.567, e risultano costituiti per € 152.994.913 da poste contabili generate nel corso dell'esercizio 2003. In particolare va osservato che le voci maggiormente significative originatesi nel 2003 attengono: - per € 58.768.740 al capitolo relativo ai trasferimenti di parte corrente da parte dello Stato, - per € 77.386.218 al capitolo relativo al trasferimento in conto capitale da parte dello Stato, - per € 3.831.435 quale residuo relativo al trasferimento da parte della regione Sicilia degli oneri di servizio pubblici, poi pervenuti integralmente nel mese di gennaio 2004, - per € 5.335.556 concernenti proventi da introitare in base all'articolo 7 della legge 449/85, e - per € 6.509.824 quali residui relativi alle fatture emesse negli ultimi mesi del 2003 e non ancora incassate, la cui riscossione, come evidenziato nella relativa parte della presente relazione, avviene di norma nei primi mesi dell'anno successivo. Nella tabella seguente si dà conto dei residui attivi afferenti gli ultimi cinque anni per le voci di maggior rilievo:

Residui attivi : voci di maggior rilievo		Totale residui al 31.12.03	1999	2000	2001	2002	2003
Trasferimenti di parte corrente da Ministero Infrastrutture e dei Trasporti	2.03.01	67.852.490,32	-	-	7.771.249,44	1.312.500,83	58.768.740,05
Trasferimenti da parte Regione Sicilia per oneri di servizio pubblico	2.04.01	3.831.435,35					3.831.435,35
Trasferimenti in c/capitale da Ministero Infrastrutture e dei Trasporti	5.15.01	125.893.203,43	-	671.196,85	22.064.588,08	25.771.199,98	77.386.218,52
Trasferimenti in c/capitale da Ministero Economia per fondi Fesr	5.15.03	-	-	-	-	-	-
Trasferimenti in c/capitale da Ministero Economia Quota Naz Fesr	5.15.02	-	-	-	-	-	-
Diritti e rimb. spese su prestazioni di servizio (art. 7 lgs. 250/97)	3.07.02	8.901.946,53	6.990,97	21.603,78	1.331.170,99	1.032.356,27	6.509.824,52
Proventi di cui all'art. 7 L. 449/85	3.10.03	5.348.468,19	-	-	12.911,42	-	5.335.556,77
TOTALE		211.827.543,82	6.990,97	692.800,63	31.179.919,93	28.116.057,08	151.831.775,21

Va comunque precisato che parte dei residui attivi per un importo pari a € 64,5 milioni sono stati incassati nel mese di gennaio con il trasferimento dello Stato.

I residui passivi ammontano complessivamente a € 427.083.555,82 e risultano costituiti da residui generatisi nel corso dell'esercizio 2003 per complessivi € 220.668.651.

Nel dettaglio la situazione dei residui passivi di maggiore rilevanza è la seguente:

- € 12.377.211,08 per oneri in favore del personale derivanti dalla sottoscrizione del CCNL del personale dirigente e non dirigente. Di tale importo una parte è in corso di liquidazione ed è riferita a tutte quelle operazioni a cavallo dei due esercizi (pagamenti previdenziali e liquidazioni di competenze del mese di dicembre), un'altra pari a circa 3.277.424 è riferita agli impegni sul capitolo 1.02.10 "oneri per il rinnovo contrattuale" e si riferisce agli accantonamenti per il rinnovo dei contratti di lavoro del personale determinati sulla base degli incrementi stabiliti dalle direttive governative che hanno fissato le percentuali di incremento salariale per il periodo 2002/2003 nella misura del 5,56%.
- € 7.351.071,14 per spese relative all'acquisto di beni e di servizi di cui € 1.312.219 sono relativi a spese per l'informatizzazione dell'Ente mentre la restante parte afferisce a impegni di spesa per beni e servizi che, scadendo al termine dell'esercizio, vengono normalmente liquidati alla riapertura contabile dell'esercizio successivo.
- € 278.125.238 per impegni correlati ai finanziamenti per le opere infrastrutturali sugli aeroporti.
- € 96.515.596 per oneri di servizio pubblico in quanto, come sopra evidenziato, sono divenute operative solo le convenzioni a favore dei vettori per garantire la continuità territoriale tra gli scali della regione Sardegna, Sicilia e gli altri aeroporti nazionali. Per quanto attiene al residuo sul capitolo 1.10.04 corrispondente alla voce "Oneri di servizio pubblico" pari a € 96.515.596 si rappresenta quanto già evidenziato nella relazione tecnica allegata al bilancio di previsione per l'anno 2003, circa la composizione degli stanziamenti di capitolo. In sede di chiusura dell'esercizio si è confermato in termini di impegno lo stanziamento originariamente previsto con l'aggiunta delle risorse pervenute a pari titolo e destinazione dalla Regione Sicilia (Quota del 50% dei contributi statali), da parte dello Stato nonché risorse assegnate in fase di assestamento del bilancio dello Stato con Legge n. 301 del 6.11.2003 per € 20.658.276. A ciò va aggiunto anche il contributo di € 3.236.859

per il servizio pubblico per Crotone. Tenuto conto delle disponibilità necessarie a garantire il pagamento degli oneri derivanti dalle rotte assegnate, nonché degli effetti dei calcoli delle operazioni di saldi sugli anni precedenti, le risorse rimanenti restano, in via cautelativa, a disposizione in attesa della definizione del contenzioso in atto con la società Air One, nonché degli indirizzi che dovessero pervenire dalle Autorità Governative in merito all'impiego delle eventuali disponibilità residue.

- € 24.090.750,59 per spese per liti ed arbitraggi, risarcimento ed accessori, tale somma è destinata, in relazione a quanto disposto dall'art. 8, comma 3 del d. lgs. 250/97, ai contenziosi in atto per Recogra, Aeroporti di Roma, Seap, Soc. Aerp. Cuneo, incidente di Verona e di Genova, ecc. e alla copertura dell'indennizzo, che l'Ente potrebbe essere chiamato a corrispondere, in relazione all'incidente di Milano Linate relativamente ad una ulteriore erogazione a favore delle vittime per effetto della valutazione finale da parte del Comitato.

Nella tabella seguente sono evidenziati i residui dei capitoli in conto capitale collegati ai trasferimenti dello Stato:

Capitoli	Descrizione	Residui passivi al 31.12.03	Consistenza di Cassa	Residui al 31.12.2003				
				anno 1999	anno 2000	anno 2001	anno 2002	anno 2003
2.14.05	Proget.ne, costruzione,..a/p	10.281.514,31	10.281.514,31	-	550.283,72	7.004.356,31	-	2.726.874,28
2.14.06	Sp. finanz...infr. e serv. a/p	3.298.447,07	3.298.447,07	-	2.394.523,21	318.614,23	-	585.309,63
2.14.07	Sp. ammodern. a/p aviaz. gen.	116.196,09	-	-	116.196,09	-	-	-
2.14.08	Sp. finanz.prog. ampl. A/p Pisa	-	-	-	-	-	-	-
2.14.09	Sp. realiz..RM-Fium. e Mi- Malp.	63.670.429,31	10.592.731,06	-	379.044,41	-	0,01	63.291.384,89
2.14.10	Sp. manut. straord....aerop..	1.749.869,90	1.573.913,55	-	175.956,35	1.573.913,55	-	-
2.14.11	Sp. finanz...aerop. Bologna	642.036,92	642.036,92	-	642.036,92	-	-	-
2.14.12	Ann.tà quindicennale..a/p VE	723.037,75	723.037,30	-	-	-	-	723.037,75
2.14.13	Sp. disinquinamento acustico	2.488.380,24	262.549,13	262.549,13	-	-	-	2.225.831,11
2.14.14	Sp. realiz...infrastrut. aerop.	137.249.953,83	81.896.112,78	15.749.232,63	34.332.333,15	33.318.092,10	22.002.615,44	31.847.680,51
2.14.15	Sp. realiz. infr. finanz.te Fesr	11.979.090,81	11.979.090,81	-	-	168.880,42	5.175.931,67	6.634.278,72
2.14.16	Sp. realiz. a/p Perugia, Salerno	7.455.055,33	3.356.969,84	3.356.969,84	-	-	-	4.098.085,49
2.14.17	Sp.a/p aree depr. - quota naz.-	8.224.764,20	8.224.764,20	-	-	-	-	8.224.764,20
2.14.18	Sp. realiz...aree depresse	24.960.354,99	19.207.284,33	6.201,51	5.855.443,53	1.261.975,36	-	17.836.734,51
2.14.19	Somme occ. per il complet.	5.286.107,89	121.539,14	-	121.539,14	-	2.582.284,25	2.582.284,50
	Totale spese per infr. aerop.	278.125.238,64	152.159.990,44	19.374.953,11	44.567.356,52	43.645.831,97	29.760.831,37	140.776.265,6

Si da evidenza, inoltre, della formazione dei residui passivi degli ultimi cinque anni relativi alle seguenti significative spese:

	Totale residui al 31.12.2003	1999	2000	2001	2002	2003
Spese personale	12.366.181,36	5.799,20	365.358,24	1.978.807,14	1.496.242,83	8.519.973,95
Spese per oneri di servizio pubblico	96.515.596,96		7.237.284,25	46.677.202,17		42.601.110,54
Spese per liti	24.023.290,78			5.910.962,48	3.288.551,48	14.823.776,82
TOTALE	132.905.069,10	5.799,20	7.602.642,49	54.566.971,79	4.784.794,31	65.944.861,31

SITUAZIONE PATRIMONIALE

In attesa della formalizzazione dei lavori da parte della Commissione Interministeriale di cui all'articolo 8 comma 4 del d.lgs.250/97 che individuerà i beni dell'Ente, l'attuale patrimonio risulta costituito, oltre che dai beni acquisiti dall'Ente a far data dal 2000, dai beni che facevano parte dei patrimoni rispettivamente dell'Ente nazionale della Gente dell'aria e del Registro Aeronautico Italiano.

Con disposizione del Direttore Generale n. 34/04 del 20.04.2004 si è provveduto, in base all'articolo 54 del Regolamento di contabilità, alla eliminazione di residui attivi per un importo complessivo di € 669,54 in quanto crediti di importo inferiore a €51,62 e alla cancellazione dei residui passivi perenti dalle partite relative all'anno 1993 pari a € 5.239,29, prescritte a norma del codice civile.

Di conseguenza, nel conto economico vengono riportate insussistenze attive per € 669,54 in relazione alla eliminazione di residui attivi e insussistenze passive per € 5.239,29 per prescrizione di residui passivi già in perenzione.

In relazione alle voci del conto economico che non producono effetti finanziari l'Ente ha provveduto ad ammortizzare gli impianti e gli automezzi per € 302.207,15, gli immobili per €

783.735,05 ed ha integrato il fondo dell'indennità del personale per € 2.203.497,15. Per l'anno 2003, tenendo conto dello stato d'uso e per l'obsolescenza a cui sono soggetti i beni di proprietà dell'Ente, sono state utilizzate le seguenti percentuali di ammortamento: 3% per i beni immobili, 12% per i beni mobili, 15% per gli arredi e i condizionatori, 20% per le macchine d'ufficio elettriche ed elettroniche.

Atteso quanto sopra, il conto economico presenta un disavanzo economico di € 9.890.506,50 che deriva da un disavanzo di parte corrente di € 6.605.636,90. e da poste economiche che non danno luogo a movimenti finanziari per complessive €. 3.284.869,60 le quali sono determinate dagli accantonamenti, a carico dell'esercizio, per i fondi di ammortamento e di indennità del personale.

Il disavanzo di parte corrente è in relazione da un lato alla riduzione di € 12.500.000 del contributo di parte corrente dello Stato e dall'altro ad oneri di natura straordinaria quali le spese per liti ed arbitraggi la cui incidenza, come noto, deriva da eventi riferiti alle gestioni ereditate in base a quanto disposto dal d. leg.vo 250/97 e da fatti non certamente ipotizzabili nel corso della gestione ordinaria. Al riguardo, si ritiene che il riassorbimento progressivo di questi oneri nel corso degli esercizi futuri comporterà un miglioramento dei dati economici con l'effetto di produrre anche un avanzo economico di gestione.

Il risultato economico comporta la seguente situazione patrimoniale:

Attività	475.469.296,24	
Passività		445.205.133,73
Patrimonio netto		40.154.669,01
Avanzo/Disavanzo economico dell'anno	9.890.506,50	
Totale a pareggio	485.359.802,74	485.359.802,74

UTILIZZO DELL'AVANZO DI AMMINISTRAZIONE

L'avanzo di amministrazione accertato al 31/12/2003 è pari a € 16.490.361,31. Il valore finale dell'avanzo di Amministrazione risulta superiore rispetto alle previsioni formulate in sede di bilancio di previsione per l'anno 2004. L'avanzo ricomprende la somma indisponibile di € 2.735.646,38 relativa alla riduzione del 15% delle spese per consumi intermedi di cui al D.M. 29.11.2002, mentre la restante quota potrebbe essere destinata al fondo di riserva ed al capitolo delle spese per liti.

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI

PAGINA BIANCA

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**RELAZIONE DEI REVISORI DEI CONTI AL CONTO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 2003****1 – PREMESSA**

Con lettera del 26 aprile u.s. n. 04-1147DG, il Direttore generale ha trasmesso copia dello schema di conto consuntivo dell'esercizio finanziario 2003, al Collegio dei Revisori dei Conti per la redazione della relazione di cui al quarto comma dell'articolo 48 del succitato Regolamento amministrativo contabile dell'Ente.

A seguito delle osservazioni mosse dal Collegio nella riunione del 4 maggio c.a., alla situazione dei residui, è stato necessario apportare talune variazioni al suddetto schema che, nella versione definitiva è stato ritrasmesso al Collegio per il seguito di competenza, con lettera del 6 maggio 2004, n. 04 – 1325/DG.

Detto documento, che, come ormai è diventata apprezzata prassi, risulta redatto in una accurata veste tipografica, giunge a conclusione dell'esercizio finanziario nel corso del quale è stato sostituito, per scadenza del mandato, il Consiglio di amministrazione nominato in prima applicazione del decreto istitutivo dell'Ente ed è stato, altresì, nominato un nuovo Direttore generale. E' stato altresì rinnovato il Collegio dei Revisori dei Conti che, con Decreto ricognitivo del 05 maggio 2004, è stato integrato con la nomina dei membri supplenti.

Dopo un breve periodo di commissariamento, il nuovo Consiglio di amministrazione dell'Ente si è insediato il 1° ottobre 2003 con la pienezza delle proprie funzioni e, come tale, è ora chiamato a deliberare il documento con il quale si rende il conto dell'ultimo anno di gestione.

Il documento in esame risulta costituito, secondo quanto previsto dagli articoli 47 e seguenti del richiamato Regolamento amministrativo contabile, dal rendiconto finanziario, dallo stato patrimoniale e dal conto economico; è preceduto dalla relazione illustrativa dei risultati della gestione; porta annesso il prospetto dimostrativo (situazione amministrativa) dell'avanzo di amministrazione realizzato al termine dell'esercizio finanziario, propone in allegato la situazione per capitolo di bilancio e per anno di provenienza dei residui attivi e passivi preesistenti alla data di inizio dell'esercizio, nonché la situazione del personale alla data del 31.12.2003.

I risultati della gestione sono esposti in maniera del tutto coerente con la impostazione del relativo bilancio di previsione che fu redatto secondo i tradizionali canoni della contabilità pubblica, in quanto, all'epoca, l'Ente non aveva ancora adottato il Regolamento degli Uffici. Peraltro sono in corso le procedure necessarie per adeguare il sistema di rilevazione contabile, articolato per centri di costo, secondo quanto previsto dalla normativa vigente e che, in base alle previsioni raccolte nelle vie brevi, dovrebbe trovare attuazione con l'esercizio finanziario 2005. Va, comunque, sottolineato che il bilancio di previsione per il 2004 è stato strutturato per Unità Previsionali di Base.

2 – LA RELAZIONE TECNICA

La Relazione tecnica che accompagna il conto consuntivo in parola, molto chiara nell'esposizione e ben articolata, dà una esauriente dimostrazione dei fatti di gestione che hanno caratterizzato l'esercizio finanziario decorso e rappresenta una ottima guida per la lettura dei dati di bilancio.

Alla stessa, fin d'ora, si rinvia per ogni maggiore delucidazione.

3 – IL RENDICONTO FINANZIARIO

Il Rendiconto finanziario espone i risultati della gestione finanziaria per competenza, cassa e residui che si compendiano come segue:

a – gestione di competenza

- accertamenti	€	418.671.718,39	
- impegni	€	- 425.828.625,80	
	€	-7.156.907,41	disavanzo finanziario di competenza

b – gestione di cassa

- fondo di cassa al			
1.1.2003	€	154.302.920,13	
- riscossioni	€	397.701.880,95	
- pagamenti	€	- 322.799.450,98	
	€	229.205.350,10	fondo di cassa al 31. 12. 2003

Il fondo di cassa sopra riportato trova riscontro nella documentazione trasmessa dall'Istituto cassiere (nota B.N.L. del 12.02.2004).

c - gestione dei residui

L'ENAC, con i provvedimenti del Direttore Generale del 20 aprile u.s. n. 34/04 e del 06 maggio 2004 n°64/04, adottati ai sensi dell' articolo 54 del Regolamento amministrativo contabile dell'ente, ha disposto l'eliminazione dalle scritture contabili di residui attivi di importo pari o inferiore ad euro 51,65 per l'ammontare complessivo di euro 669,54 e l'eliminazione dal fondo residui perenti, per intervenuta prescrizione, di residui passivi per l'ammontare di euro 5.239,29. Tenuto conto dei residui che l'esercizio 2003 tramanda all'esercizio successivo, la situazione finale di detta gestione può essere sintetizzata come segue:

Residui attivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	193.399.399,13	
- riscossi nell'esercizio	€	-132.025.076,27	
- eliminati	€	- 669,54	
- restano anni precedenti al 2003	€	61.373.653,32	
- del 2003	€	<u>152.994.913,71</u>	€ 214.368.567,03

Residui passivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	324.054.381,00	
- pagati nell'esercizio	€	-117.639.476,55	
- restano anni precedenti al 2003	€	206.414.904,45	
- del 2003	€	<u>220.668.651,37</u>	€ 427.083.555,82

Differenza: residui attivi – residui passivi = € - 212.714.988,79

Tale differenza, algebricamente sommata al fondo di cassa accertato al termine dell'esercizio finanziario e più sopra riportato (€ 229.205.350,10), consente di determinare in € **16.490.361,31 l'avanzo di amministrazione dell'esercizio finanziario 2003.**

I dati sopra riportati evidenziano che la gestione finanziaria annota risultati positivi per la cassa e per la gestione nel suo complesso. Resta, comunque, ancora troppo alto l'ammontare dei residui sia attivi che passivi. Sul punto, si rinvia alle considerazioni svolte dall'Amministrazione nella relazione di accompagnamento al consuntivo, concordando, in particolare, sulla necessità che i trasferimenti da parte dell'Autorità statale vengano effettuati con maggiore tempestività, sia al fine di garantire la corretta esecuzione delle opere che attendono alla sicurezza, sia al fine di evitare ritardi nell'attuazione dei lavori e possibile contenzioso conseguente al ritardato pagamento delle fatture.

Nel prospetto sottostante i risultati dell'esercizio finanziario 2003 vengono posti a raffronto con quelli del 2002.

	2002 (a)	2003 (b)
Avanzo/Dis. finanziario di competenza	16.482.557,41	-7.156.907,41
Avanzo/Dis. di amministrazione	23.647.938,26	16.490.361,31
Fondo di cassa	154.302.920,13	229.205.350,10

Dalla tabella sopra esposta si evince che i risultati di esercizio 2003, in termini finanziari, sono stati negativi passando da un avanzo finanziario di competenza di € 16.482.557,41 ad un disavanzo di € 7.156.907,41, con riflessi anche sulla situazione economica e su quella patrimoniale, di cui si dirà in seguito.

3a – Analisi delle entrate

Nel prospetto che segue, gli accertamenti di entrata, riclassificati a seconda che si riferiscono a entrate proprie dell'Ente, a trasferimenti da parte dello Stato o di altri Enti pubblici nazionali o sopranazionali e per partite di giro, vengono posti a raffronto con i corrispondenti accertamenti dell'esercizio 2002.

Descrizione	Accer.2003	Accert. 2002	Differenze
ENTRATE PROPRIE			
di parte corrente (titoli 1 e 3)	81.622.172,92	71.865.178,04	9.756.994,88
di parte in c/capitale (titoli 4 e 5)	2.406.339,10	1.324.172,41	1.082.166,69
TOTALE	84.028.512,02	73.189.350,45	10.839.161,57
TRASFERIMENTI			
Di parte corrente (titolo 2)	65.508.170,54	126.487.921,47	-60.979.750,93
di parte in c/ capitale (titolo 5)	219.740.157,92	126.809.218,75	92.930.939,17

TOTALE	285.248.328,46	253.297.140,22	31.951.188,24
PARTITE DI GIRO	49.394.877,91	33.121.139,23	16.273.738,68
TOTALI	418.671.718,39	359.607.629,90	59.064.088,49

Lo stesso prospetto evidenzia un apprezzabile incremento delle entrate proprie rispetto ai corrispondenti accertamenti dell'esercizio precedente, dovuto essenzialmente al valore complessivo degli introiti conseguiti nell'anno 2003 per canoni sulle gestioni aeroportuali (art. 7 L. 449 del 22.8.1985).

Comunque, tutte le **entrate correnti** (titoli 1, 2 e 3) sono state accertate in € **147.130.343,46** e risultano costituite:

- da contributi degli iscritti all'Albo della gente dell'aria (titolo 1) per l'ammontare di € 664.749,20, pari allo **0,45 %** delle entrate correnti;
- da trasferimenti ordinari dello Stato e della Regione Sicilia (titolo 2) per l'ammontare di € 65.508.170,54, pari al **44,52 %**. Detto ammontare risulta essere di gran lunga inferiore a quanto accertato nell'esercizio precedente, nel quale era compreso il finanziamento statale per il pagamento dell'onere conseguente all'esecuzione della sentenza SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- da proventi derivanti dalla vendita di beni e servizi (Titolo 3, cat. 7 € 23.399.833,87), da redditi e proventi patrimoniali (Titolo 3, cat.8 € 315.478,60), da recuperi e rimborsi vari (Titolo 3, cat. 9 € 380.046,58) e da entrate non classificabili in altre voci (Titolo 3, cat.10 € 56.862.064,67), per l'ammontare complessivo di € 80.957.423,72, pari al **55,03 %** delle entrate in argomento.

Di contro, le entrate **in conto capitale** (Titoli 4 e 5) sono state accertate nell'ammontare di € **222.146.497,02** e risultano costituite:

- da riscossioni di crediti (Titolo 4) per complessivi € 2.406.339,10 pari al **1,08 %**. Tra dette entrate, assumono particolare rilievo quelle relative al rimborso del maturato buonuscita del personale ex D.G.A.C (€ 2.324.134,66)
- da trasferimenti dello Stato e della Comunità Europea in conto capitale (Titoli 5) per l'ammontare di € 219.740.157,92, pari al **98,92 %**.

Le entrate per **partite di giro** (Titolo 7), accertate nell'ammontare di € 49.394.877,91, comprendono, anche gli acconti su prestazioni dell'Ente da fatturare e l'importo delle ritenute previdenziali, assistenziali ed erariali a carico dei dipendenti da versare ai competenti enti previdenziali e all'Erario alle prescritte scadenze. Il Collegio, nell'ottica di una razionalizzazione delle procedure amministrative, raccomanda al riguardo l'emissione del titolo di pagamento contestualmente all'erogazione del trattamento economico e con imputazione diretta al capitolo di spesa.

3b – Analisi delle spese

Nel prospetto che segue, gli impegni assunti nell'esercizio 2003, suddivisi per titolo, vengono posti a raffronto con gli impegni dell'anno precedente:

Descrizione	Impegni 2003	Impegni 2002	Differenze
Tit.1- Spese correnti	153.735.980,36	180.207.469,88	-26.471.489,52
Tit.2-Spese in c/capitale	222.697.767,53	129.796.463,38	92.901.304,15
Tit. 3 - Spese part. Giro	49.394.877,91	33.121.139,23	16.273.738,68
TOTALI	425.828.625,80	343.125.072,49	82.703.553,31

Le spese correnti, rispetto all'esercizio precedente, annotano un decremento di € 26.471.489,52, in relazione al minor onere sopportato nell'anno dall'Amministrazione per fitto locali e esecuzione di sfavorevoli sentenze giudiziarie.

Le spese in conto capitale, nel complesso superiori a quelle dell'esercizio precedente di € 92.901.304,15, sono per la quasi totalità connesse agli impegni per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali secondo quanto ottenuto nell'anno dallo Stato sotto forma di finanziamento a destinazione vincolata.

Comunque, tra le spese correnti, assumono rilievo:

- le spese per gli Organi dell'Ente, ammontate a € 491.296,78, pari allo **0,32%** di esse;
- gli oneri per il personale in servizio, pari ad € 67.915.019,52, a loro volta pari al **44,17%** di tutte le spese correnti;
- le spese per l'acquisto di beni e servizi, ammontate a € 13.613.091,18, pari al **8,85%** con una significativa riduzione rispetto alla previsione definitiva (- € 1.501.608,28);
- le spese non classificabili in altre voci (€ 69.809.769,06), pari al **45,41%** tra le quali risultano annoverate le spese accantonate per liti pendenti (€ 25.000.000,00) e quelle per gli oneri di servizio pubblico (€ 44.809.769,06).

Tra le spese in conto capitale, meritano particolare menzione quelle relative al finanziamento degli interventi infrastrutturali negli aeroporti (cat.14), € 219.740.157,92, di cui si è già detto, e quelle per la corresponsione del trattamento di fine rapporto al personale cessato dal servizio € 2.483.210,24 (cat.15).

Gli impegni di spesa per partite di giro coincidono con i corrispondenti accertamenti di entrata. Si richiama quanto già segnalato in proposito.

4 – II CONTO ECONOMICO

Considerato che l'Ente, con la ricordata delibera del Direttore generale, ha disposto l'eliminazione delle scritture contabili di partite in conto residui attivi non più esigibili e di somme in conto residui passivi non più dovute perché prescritte, il conto economico del consuntivo in esame risulta strutturato come segue:

A- Elementi finanziari		
· Entrate correnti 2003	147.130.343,46	
· Spese correnti 2003	(153.735.980,36)	(6.605.636,90)
B – Elementi che non hanno dato luogo a movimenti finanziari		
· Minori residui passivi	5.239,29	
· Minori residui attivi	(669,54)	4.569,75
- Variazioni patrimoniali straord.		
- Ammortamenti e deperimenti		(1.085.942,20)
· Fondo indennità personale		(2.203.497,15)
- fondo residui perenti		
Disavanzo economico		9.890.506,50

L'esercizio finanziario 2003 si chiude, quindi, con un **disavanzo economico di € 9.890.506,50**, diversamente dal dato positivo accertato al termine del precedente esercizio finanziario (€ 12.965.149,44).

Detto risultato negativo è conseguenza diretta del disavanzo accertato nella parte corrente del rendiconto finanziario di competenza.

5 - IL CONTO DEL PATRIMONIO

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

La consistenza finale del patrimonio dell'ENAC alla data del 31.12.2003 risulta essere pari a € **30.264.162,51** con un decremento di € 9.890.506,50 (pari al disavanzo economico di cui al punto precedente) rispetto alla situazione accertata al termine dell'esercizio finanziario precedente (€ 40.154.669,01).

Tra le attività, le variazioni in aumento o in diminuzione hanno interessato:

per €	474.399,37	Le immobilizzazioni tecniche (saldo)
per €	20.969.167,90	I residui attivi (saldo)
per €	74.902.430,00	Disponibilità liquide
per €	(82.204,44)	Crediti bancari finanziari
	96.263.792,80	Totale variazioni elementi attivi

Tra le passività, hanno subito variazioni in aumento:

per €	103.029.174,82	I residui passivi
per €	2.039.182,28	I fondi accantonamenti vari (saldo)
per €	1.085.942,20	Le poste rettificative dell'attivo (fondi amm.ti vari)
	106.154.299,30	Totale variazioni elementi negativi

La differenza negativa tra le suddette variazioni, entrambe di segno positivo, è pari a - € **9.890.506,50** e rappresenta la variazione patrimoniale netta del patrimonio dell'Ente nell'esercizio 2003.

Il totale dell'attivo patrimoniale è di € 475.469.296,24, quello del passivo patrimoniale è pari a € 445.205.133,73; il **patrimonio netto ammonta ad € 30.264.162,51**

Le percentuali di ammortamento e l'ammontare dell'aggiornamento del fondo per il trattamento di fine rapporto al personale dipendente sono esposti nella relazione tecnica. Il Collegio prende atto.

6 - LA SITUAZIONE AMMINISTRATIVA

Altro prospetto, infine, presenta la situazione amministrativa dell'Ente al 31.12.2003. Il suo esame pone in evidenza l'ammontare del fondo di cassa al termine dell'esercizio 2003, pari a € 229.205.350,10 di cui si è detto in altra parte della presente relazione, e l'ammontare dell'avanzo di amministrazione a fine esercizio pari ad € **16.490.361,31**.

L'avanzo sopra indicato comprende la quota per consumi intermedi resa indisponibile ai sensi del D.M. 29.11.2002; sulla destinazione dell'avanzo di amministrazione disponibile dovrà deliberare il Consiglio di amministrazione.

7 – DOTAZIONE ORGANICA

Un ulteriore prospetto evidenzia che, a fronte della dotazione organica prevista in numero 1.317 unità, il personale in servizio al 31.12.2003 ammonta a numero 1.138 unità, di cui numero 82 a tempo determinato e numero 10 in posizione di comando dalla soc. Poste Italiane s.p.a. .

Il Collegio invita l'Ente a rivedere la propria piante organica tenendo conto del disposto in materia delle ultime leggi finanziarie.

Conclusioni

Il Collegio ha effettuato i dovuti accertamenti per la verifica della corrispondenza dei dati riportati nei documenti costituenti il consuntivo in esame con le risultanze delle scritture contabili dell'Ente.

Ha effettuato, necessariamente con il sistema a campione, il controllo della regolarità degli atti di amministrazione, ha proceduto alle verifiche periodiche della cassa e delle scritture contabili dell'Ente ed è stato costantemente presente alle riunioni del Consiglio di amministrazione, nel corso delle quali ha avuto anche modo di far conoscere il proprio parere se interpellato.

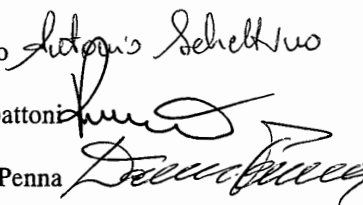
Tutto ciò premesso e considerato, il Collegio ritiene di poter esprimere avviso favorevole all'ulteriore corso del consuntivo in esame, dando atto della regolarità della gestione.

Il Collegio dei Revisori dei Conti

Il Presidente Dott. Antonio Schettino

Dott. Paolo Maria Ciabattini

Dott. Prof. Domenico Penna



PAGINA BIANCA

RENDICONTO FINANZIARIO

[illegible]

Capitolo		Gestione residui attivi						Gestione di cassa				Differenze rispetto alle previsioni		Totale residui attivi al termine dell'esercizio
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	Totali	Variazioni		Previsioni	Riscossioni	In più		In meno	
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
TITOLO I														
ENTRATE CONTRIBUTIVE														
Categ. 1 - Aliquote contributive a carico dei datori di lavoro e/o iscritti														
1	01	01	0,00		0,00				774.686,00	664.749,20		109.936,80	0,00	
Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti all'Albo della Gente dell'Arja														
Totale Categoria 1														
Categ. 2 - Quote di partecipazione degli iscritti all'onere di specifiche gestioni														
Contributi di riscatto per il fondo di indennità di anzianità														
1	02	01	348,70		315,31	315,31			0,00	0,00			315,31	
Totale Categoria 2														
Totale Titolo 1														
TITOLO II														
ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI CORRENTI														
Categ. 3 - Trasferimenti da parte dello Stato														
2	03	01	127.095.190,90	118.011.440,63	9.083.750,27	127.095.190,90			169.832.552,46	119.919.437,06		49.913.115,40	67.852.490,32	
Trasferimenti da parte dello Stato art 7 d.lgs 250/97														
2	03	02	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00	
Trasferimento per risarcimento danni a favore SEA														
Totale Categoria 3														
Categ. 4 - Trasferimento da parte delle Regioni														
2	04	01	0,00		0,00	0,00			4.831.440,50	999.998,71		3.831.441,79	3.831.435,35	
Trasferimenti da parte della Regione Sicilia per oneri di servizio pubblico														
Totale Categoria 4														
Trasferimenti da parte dei comuni e delle province														
Totale Categoria 5														
Trasferimenti da parte di altri enti del settore pubblico														
Totale Categoria 6														
Totale Titolo 2														
TITOLO III														
ALTRE ENTRATE														

[illegible]

Codice	N.	Capitolo	Previsioni					Gestione di Competenza				Differenza rispetto alle previsioni	
			Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Riscossioni	Rimaste da riscuotere	Totale Accertamenti	In più	In meno		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
		Denominazione											
		Totale Categoria 16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Categ. 17 - Trasferimenti da Comuni e Province											
		Totale Categoria 17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Categ. 18 - Trasferimenti da altri enti del settore pubblico											
		Totale Categoria 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Totale Titolo 5	53.502.000,00	166.000.098,93	0,00	219.502.098,93	142.353.939,40	77.386.218,52	219.740.157,92	238.058,99	0,00		
		TITOLO VI											
		ACCENSIONE DI PRESTITI											
		Categ. 19 - Accensione di mutui											
		Totale Categoria 19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Categ. 20 - Assunzione di altri debiti finanziari											
		Totale Categoria 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Categ. 21 - Emissione di obbligazioni											
		Totale Categoria 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Totale Titolo 6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		TITOLO VII											
		PARTITE DI GIRO											
		Categ. 22 - Entrate aventi natura di partita di giro											
7 22 01	32	Ritenute erariali	14.829.130,00			14.829.130,00	15.128.420,47	1.927,10	15.130.347,57	301.217,57			
7 22 02	33	Ritenute previdenziali ed assistenziali	5.511.900,00			5.511.900,00	5.164.101,20	0,00	5.164.101,20				347.798,80
7 22 03	34	Trattenute per conto terzi	826.780,00			826.780,00	874.214,06	0,00	874.214,06	47.434,06			
7 22 04	35	Gestione di servizi delegati	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00				
7 22 05	36	Gestione autonoma di fondi di cassa	351.190,00			351.190,00	339.927,32	11.258,68	351.186,00				4,00
7 22 06	37	Parite in sospeso (acconti su prestazioni dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)	9.681.000,00	15.319.000,00		25.000.000,00	26.234.651,22	108.455,98	26.343.107,20	1.343.107,20			
7 22 07	38	Ritenute diverse	1.032.900,00	567.100,00		1.600.000,00	555.059,33	976.862,55	1.531.921,88				68.078,12
		Totale Categoria 22	32.232.900,00	15.886.100,00	0,00	48.119.000,00	48.296.373,60	1.098.504,31	49.394.877,91	1.691.758,83			415.880,92
		Totale Titolo 7	32.232.900,00	15.886.100,00	0,00	48.119.000,00	48.296.373,60	1.098.504,31	49.394.877,91	1.691.758,83			415.880,92

Capitolo		Gestione residui attivi						Gestione di cassa						Totale residui attivi al termine dell'esercizio	
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	Totali	Variazioni		Previsioni	Riscossioni	Differenze rispetto alle previsioni		In più	In meno	
							In più	In meno			21	22			
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
		Totale Categoria 16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Categ. 17 - Trasferimenti da Comuni e Province													
		Totale Categoria 17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Categ. 18 - Trasferimenti da altri enti del settore pubblico													
		Totale Categoria 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Totale Titolo 5	48.506.984,91	0,00	48.506.984,91	48.506.984,91	0,00	0,00	219.502.098,93	142.353.939,40	0,00	77.148.159,53	125.891.203,43		
		TITOLO VI													
		ACCENSIONE DI PRESTITI													
		Categ. 19 - Accensione di mutui	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Totale Categoria 19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Categ. 20 - Assunzione di altri debiti finanziari													
		Totale Categoria 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Categ. 21 - Emissione di obbligazioni													
		Totale Categoria 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Totale Titolo 6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		TITOLO VII													
		PARTITE DI GIRO													
		Categ. 22 - Entrate aventi natura di partita di giro													
7 22 01	32	Ritenute erariali	4.328,79	3.454,78	874,01	4.328,79			14.829.130,00	15.131.875,25	302.745,25		2.801,11		
7 22 02	33	Ritenute previdenziali ed assistenziali	411,78		411,78	411,78			5.511.900,00	5.164.101,20		347.798,80	411,78		
7 22 03	34	Trattenute per conto terzi	84.740,05		84.740,05	84.740,05			826.780,00	874.214,06	47.434,06		84.740,05		
7 22 04	35	Gestione di servizi delegati	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00			0,00		
7 22 05	36	Gestione autonoma di fondi di cassa	96.750,60	96.641,50	109,10	96.750,60			351.190,00	436.568,82	85.378,82		11.367,78		
7 22 06	37	Partite in sospeso (acconti su prestazioni dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)	24.074,70	15.610,14	8.464,56	24.074,70			25.000.000,00	26.250.261,36	1.250.261,36		116.920,54		
7 22 07	38	Ritenute diverse	966.787,33	792.717,27	174.070,06	966.787,33			1.600.000,00	1.347.776,60		252.223,40	1.150.932,61		
		Totale Categoria 22	1.177.093,25	908.423,69	268.669,56	1.177.093,25	0,00	0,00	48.119.000,00	49.204.797,29	1.685.819,49	600.022,20	1.367.173,87		
		Totale Titolo 7	1.177.093,25	908.423,69	268.669,56	1.177.093,25	0,00	0,00	48.119.000,00	49.204.797,29	1.685.819,49	600.022,20	1.367.173,87		

[illegible]

Bilancio Consuntivo - USCITE

		Capitolo	Previsioni					Gestione di Competenza				Differenza rispetto alle previsioni	
								Somme Impegnate					
Codice	N.		Denominazione	Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
		Disavanzo di amministrazione	-										
		TITOLO I											
		SPESE CORRENTI											
		Categ. 1 - Spese per gli organi dell'Ente											
1 01 01	01	Assegni al Presidente dell'Ente ed al Direttore Generale dell'Ente	247.899,31			247.899,31	186.858,33	33.569,75	220.428,08		27.471,23		
1 01 02	02	Emolumenti ai componenti il collegio dei revisori dei conti	72.303,97			72.303,97	27.825,53	10.683,22	38.508,75		33.795,22		
1 01 03	03	Emolumenti ai componenti il Consiglio di Amministrazione	206.583,00		56.583,00	150.000,00	90.339,36	3.098,70	93.438,06		56.561,94		
1 01 04	04	Indennità di missione, rimborsi spese di viaggio e altri compensi ai componenti degli organi	103.292,00			103.292,00	17.207,38	48.633,49	65.840,87		37.451,13		
1 01 05	05	Spese di funzionamento dell'ente di cui art. 37 reg. cont.	10.330,00			10.330,00	1.317,44	0,00	1.317,44		9.012,56		
1 01 06	06	Oneri assistenziali, previdenziali ed IRAP	77.468,00			77.468,00	56.714,35	15.049,23	71.763,58		5.704,42		
Totale Categoria 1			717.876,28	0,00	56.583,00	661.293,28	380.262,39	111.034,39	491.296,78	0,00	169.996,50		
		Categ. 2 - Oneri per il personale in attività di servizio											
1 02 01	07	Stipendi ed altri assegni fissi al personale dell'Ente.	30.540.000,00		800.000,00	29.740.000,00	29.419.602,16	320.394,20	29.739.996,36		3,64		
1 02 08	08	Fondo per l'indennità di impiego e aeronautica	0,00			0,00		0,00					
1 02 09	09	Fondo per la retribuzione di risultato, per il premio di qualità e per le indennità varie al personale non dirigente compreso compenso straordinario e indennità coordinamento periti	0,00			0,00		0,00					
1 02 04	10	Indennità e rimborso spese trasporto per missioni e trasferimenti	2.586.901,00			2.586.901,00	1.237.280,04	1.349.620,96	2.586.901,00				
1 02 05	11	Spese per l'addestramento e la formazione e la partecipazione ai convegni e alle conferenze per il personale dell'Ente.	774.685,00			774.685,00	262.452,15	436.674,80	699.126,95		75.558,05		
1 02 06	12	Spese per il conseguimento dei brevetti di pilota e per l'allenamento al volo	84.633,00			84.633,00	64.741,83	19.891,17	84.633,00				
1 02 07	13	Oneri previdenziali ed assistenziali e Inrap a carico dell'Ente	14.590.000,00			14.590.000,00	13.675.097,24	1.064.815,98	14.739.913,22	149.913,22			
1 02 08	14	Spese convenzioni mensa	1.982.016,00			1.982.016,00	1.191.216,06	480.989,63	1.672.205,69		309.810,31		

Capitolo		Gestione residui passivi						Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio	
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		
1	2	3	13	14	15	16	In più	In meno	19	20	In più	In meno	23
TITOLO I													
SPESE CORRENTI													
Categ. 1 - Spese per gli organi dell'Ente													
1	01	Assegni al Presidente dell'Ente ed al Direttore Generale dell'Ente	152.199,85	152.199,85	0,00	152.199,85			398.899,31	339.058,18		59.841,13	33.569,75
1	01	Enolumenti ai componenti il collegio dei revisori dei conti	49.288,35	36.358,57	12.929,78	49.288,35			107.303,97	64.184,10		43.119,87	23.613,00
1	01	Enolumenti ai componenti il Consiglio di Amministrazione	4.859,86	4.157,47	702,39	4.859,86			150.000,00	94.496,83		55.503,17	3.801,09
1	01	Indennità di missione, rimborsi spese di viaggio e altri compensi ai componenti degli organi	8.274,59	8.274,59	0,00	8.274,59			103.292,00	25.481,97		77.810,03	48.633,49
1	01	Spese di funzionamento dell'ente di cui art. 37 reg. cont.	0,00		0,00				10.330,00	1.317,44		9.012,56	0,00
1	01	Oneri assistenziali, previdenziali ed IRAP	51.250,80	51.250,80	0,00	51.250,80			127.468,00	107.965,15		19.502,85	15.049,23
Totale Categoria 1			265.873,45	252.241,28	13.632,17	265.873,45	0,00	0,00	897.293,28	632.503,67	0,00	264.789,61	124.666,56
Categ. 2 - Oneri per il personale in attivita' di servizio													
1	02	Stipendi ed altri assegni fissi al personale dell'Ente.	2.925.532,57	1.095.520,31	1.830.012,26	2.925.532,57			30.740.000,00	30.515.122,47		224.877,53	2.150.406,46
1	02	Fondo per l'indennità di impiego e aeronautica	-		-	-			0,00	0,00		0,00	0,00
1	02	Fondo per la retribuzione di risultato, per il premio di qualità e per le indennità varie al personale non dirigente compreso compenso straordinario e indennità coordinamento periti	60.673,80	0,00	60.673,80	60.673,80			60.673,80	0,00			60.673,80
1	02	Indennità e rimborso spese trasporto per missioni e trasferimenti	1.200.885,37	1.199.124,96	1.760,41	1.200.885,37			2.586.901,00	2.436.405,00		150.496,00	1.351.381,37
1	02	Spese per l'addestramento e la formazione e la partecipazione ai convegni e alle conferenze per il personale dell'Ente	91.524,90	19.134,83	72.390,07	91.524,90			774.685,00	281.586,98		493.098,02	509.064,87
1	02	Spese per il conseguimento dei brevetti di pilota e per l'allenamento al volo	-		-	-			84.633,00	64.741,83		19.891,17	19.891,17
1	02	Oneri previdenziali ed assistenziali e Irap a carico dell'Ente	3.758.200,63	3.357.487,01	400.713,62	3.758.200,63			16.690.000,00	17.032.584,25	342.584,25		1.465.529,64
1	02	Spese convenzioni mensa	226.821,48	226.820,48	1,00	226.821,48			1.982.016,00	1.418.036,54		563.979,46	480.990,63

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Codice		Capitolo	Previsioni					Gestione di Competenza				Differenza rispetto alle previsioni	
			Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno		
1 02 09	15	Spese per la retribuzione di risultato e per il premio individuale di qualità del personale dirigente e professionale. Retribuzione posizione dirigenti e indennità di coordinamento per l'area professionale. Compensi incentivanti la produttività.	0,00			0,00		0,00					
1 02 10	16	Oneri per rinnovo contrattuale	1.859.850,00			1.859.850,00		1.859.850,00	1.859.850,00				
1 02 11	17	Compensi al personale per la partecipazione a commissioni	0,00			0,00		0,00					
1 02 12	18	Retribuzioni ed indennità spettanti agli ispettori di volo assunti con contratto a termine	0,00			0,00		0,00					
1 02 13	19	Spese di assicurazione per gli ispettori di volo	0,00			0,00		0,00					
1 02 14	20	Provvisori urgenti alle famiglie del personale in servizio deceduto in incidenti di volo e per altri incidenti di servizio. Nonchè per infermità e lesioni personali	0,00			0,00		0,00					
1 02 15	21	Fondo unico di amministrazione legge	0,00			0,00		0,00					
1 02 16	22	Fondo art.64 e 91 CCNL, personale non dirigenti	12.037.366,00	1.338.900,00		13.376.266,00	10.653.060,93	2.498.930,50	13.151.991,43			224.274,57	
1 02 17	23	Fondo contratto Dirigenti	3.018.530,00			3.018.530,00	2.659.331,23	175.070,64	2.834.401,87			184.128,13	
1 02 18	24	Oneri per il personale comandato da altre amministrazioni.	343.000,00			343.000,00	232.263,93	110.736,07	343.000,00				
1 02 19	25	Indennità dirigenti a tempo determinato	0,00	203.000,00		203.000,00		203.000,00	203.000,00				
Totale Categoria 2			67.816.981,00	1.541.900,00	800.000,00	68.558.881,00	59.395.045,57	8.519.973,95	67.915.019,52	149.913,22		793.774,70	
Categ. 3 - Oneri per il personale in quiescenza													
1 03 01	26	Integrazione pensioni al personale già iscritto alla convenzione RAI-INPS	468.824,00			468.824,00	417.601,01	7.331,47	424.932,48			43.891,52	
Totale Categoria 3			468.824,00	0,00	0,00	468.824,00	417.601,01	7.331,47	424.932,48	0,00		43.891,52	
Categ. 4 - Spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi													
1 04 01	27	Spese per l'acquisto di indumenti di lavoro	20.000,00			20.000,00	13.964,66	6.034,87	19.999,53			0,47	
1 04 02	28	Stampa Libro Registro, regolamenti e pubblicazioni dell'Ente.	41.317,00			41.317,00		41.317,00	41.317,00				
1 04 03	29	Acquisto di libri, riviste, giornali, pubblicazioni e aggiornamento biblioteca.	90.000,00	5.000,00		95.000,00	94.753,93	134,62	94.888,55			111,45	
1 04 04	30	Spese per l'acquisto mater. di consumo, noleggio materiale tecnico e generali varie	390.000,00	70.000,00		460.000,00	419.790,18	38.298,94	458.089,12			1.910,88	
1 04 05	31	Fitto locali ufficio	1.559.722,00	210.278,00		1.770.000,00	1.196.186,60	546.297,90	1.742.484,50			27.515,50	
1 04 06	32	Illuminazione, riscaldamento, acqua e pulizia uffici	1.136.205,00	250.000,00		1.386.205,00	807.700,38	467.923,82	1.275.624,20			110.580,80	

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Capitolo		Gestione residui passivi						Gestione di cassa			Totale residui passivi al termine dell'esercizio		
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti		Differenze rispetto alle previsioni	
							In più	In meno				In più	In meno
1 02 09 15		Spese per la retribuzione di risultato e per il premio individuale di qualità del personale dirigente e professionale. Retribuzione posizione dirigenti e indennità di coordinamento per l'area professionale. Compensi incentivanti la produttività.	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00		0,00	
1 02 10 16		Oneri per rinnovo contrattuale	1.417.574,14		1.417.574,14	1.417.574,14			0,00	0,00		0,00	
1 02 11 17		Compensi al personale per la partecipazione a commissioni	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00		0,00	
1 02 12 18		Retribuzioni ed indennità spettanti agli ispettori di volo assunti con contratto a termine	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00		0,00	
1 02 13 19		Spese di assicurazione per gli ispettori di volo	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00		0,00	
1 02 14 20		Provvisori urgenti alle famiglie del personale in servizio deceduto in incidenti di volo e per altri incidenti di servizio. Nonchè per infermità e lesioni personali	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00		0,00	
1 02 15 21		Fondo unico di amministrazione legge	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00		0,00	
1 02 16 22		Fondo art.64 e 91 CCNL: personale non dirigenti	8.831.473,53	8.829.331,03	2.142,50	8.831.473,53			20.429.266,00	19.482.391,96	946.874,04	2.501.073,00	
1 02 17 23		Fondo contratto Dirigenti	2.690.687,96	2.618.718,63	71.969,33	2.690.687,96			6.018.530,00	5.278.049,86	740.480,14	247.039,97	
1 02 18 24		Oneri per il personale comandato da altre amministrazioni.	107.096,45	107.096,45	0,00	107.096,45			343.000,00	339.360,38	3.639,62	110.736,07	
1 02 19 25		Indennità dirigenti a tempo determinato	0,00		0,00	0,00			203.000,00	0,00	203.000,00	203.000,00	
Totale Categoria 2			21.310.470,83	17.453.233,70	3.857.237,13	21.310.470,83	0,00	0,00	79.912.704,80	76.848.279,27	342.584,25	12.377.211,08	
Categ. 3 - Oneri per il personale in quiescenza													
1 03 01 26		Integrazione pensioni al personale già iscritto alla convenzione RAI-INPS	0,00		0,00				468.824,00	417.601,01	51.222,99	7.331,47	
Totale Categoria 3			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	468.824,00	417.601,01	51.222,99	7.331,47	
Categ. 4 - Spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi													
1 04 01 27		Spese per l'acquisto di indumenti di lavoro	3.873,43		3.873,43	3.873,43			20.000,00	13.964,66	6.035,34	9.908,30	
1 04 02 28		Stampa Libro Registro, regolamenti e pubblicazioni dell'Ente.	43.195,56	32.000,00	11.195,56	43.195,56			41.317,00	32.000,00	9.317,00	52.512,56	
1 04 03 29		Acquisto di libri, riviste, giornali, pubblicazioni e aggiornamento biblioteca.	4.887,27		4.887,27	4.887,27			95.000,00	94.753,93	246,07	5.021,89	
1 04 04 30		Spese per l'acquisto mater. di consumo, noleggio materiale tecnico e generali varie	3.834,91	1.200,00	2.634,91	3.834,91			460.000,00	420.990,18	39.009,82	40.933,85	
1 04 05 31		Fitto locali ufficio	1.307.077,59	1.306.202,71	874,88	1.307.077,59			2.800.000,00	2.502.389,31	297.610,69	547.172,78	
1 04 06 32		Illuminazione, riscaldamento, acqua e pulizia uffici	324.772,33	173.816,89	150.955,44	324.772,33			1.592.205,00	981.517,27	610.687,73	618.879,26	

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

		Capitolo	Previsioni					Gestione di Competenza				
			Denominazione	Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Somme Impegnate			Differenza rispetto alle previsioni	
Codice	N.							Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno
1 04 07	33	Spese per manutenzione e riparazione mobili e macchine, adattamento locali e relativi impianti	845.779,00	205.000,00		1.050.779,00	588.230,85	380.861,85	969.092,70		81.686,30	
1 04 08	34	Spese esercizio, manutenzione, e riparazione automezzi	200.000,00			200.000,00	130.764,10	21.044,84	151.808,94		48.191,06	
1 04 09	35	Spese postali, telegrafiche, telefoniche, telefax e di trasporto	980.000,00	255.000,00		1.235.000,00	798.958,99	371.741,38	1.170.700,37		64.299,63	
1 04 10	36	Spese funzionamento sistema informatico dell'Ente.	1.700.000,00	472.000,00		2.172.000,00	996.305,53	1.169.571,70	2.165.877,23		6.122,77	
1 04 11	37	Spese di rappresentanza	77.468,00			77.468,00	55.190,92	2.856,21	58.047,13		19.420,87	
1 04 12	38	Compensi per speciali incarichi e commissioni per consulenze comprese quelle di cui all'art.7 d. lgs. 29/93	387.342,00			387.342,00	314.722,14	18.382,32	333.104,46		54.237,54	
1 04 13	39	Esami di laboratorio per accertamenti tecnici	0,00			0,00		0,00				
1 04 14	40	Premi di assicurazione	1.360.421,00		1.000.421,00	360.000,00	247.648,54	29.665,54	277.314,08		82.685,92	
1 04 15	41	Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, mostre ed altre manifestazioni	51.645,00	78.355,00		130.000,00	89.888,31	5.948,56	95.836,87		34.163,13	
1 04 16	42	Spese per microfilmatura	0,00			0,00		0,00				
1 04 17	43	Spese per una pubblicazione dell'Ente	52.162,00	7.838,00		60.000,00	42.300,00	15.065,00	57.365,00		2.635,00	
1 04 18	44	Spese per la pubblicità (art. 5 legge 25/2/87 n. 67)	72.303,00	57.697,00		130.000,00	111.505,98	10.818,20	122.324,18		7.675,82	
1 04 19	45	Quota di partecipazione JAA	0,00			0,00		0,00				
1 04 20	46	Dritti di accreditamento quale organismo di certificazione ISO 9000	0,00			0,00		0,00				
1 04 21	47	Spese per il funzionamento degli aeroporti: fornitura di energia elettrica di combustibile per le centrali termiche, acqua, contributi consortili, sgombero neve	0,00			0,00		0,00				
1 04 22	48	Spese di esercizio , manutenzione e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali.	3.615.198,00	457.908,46		4.073.106,46	1.122.956,73	2.404.522,95	3.527.479,68		545.626,78	
1 04 23	49	Spese per il funzionamento delle commissioni e dei comitati di cui agli articoli 6 e 13 del d.lgs 250/97 e dell'ufficio di Controllo interno di cui all'art 9 del D.lgs 250/97	191.000,00			191.000,00	147.549,17	43.450,83	191.000,00			
1 04 24	50	Oneri per incarichi agli ispettori di volo in base all'art. 7 del d.lgs 29/93	0,00			0,00		0,00				
1 04 25	51	Assistenza tecnica e prestazioni di servizi per le attività istituzionali	200.000,00	20.000,00		220.000,00	72.121,25	144.537,61	216.658,86		3.341,14	
1 04 26	52	Attuazione di accordi con le Università e borse di studio	90.000,00		90.000,00	0,00		0,00				
1 04 27	53	Unità operative all'estero come previsto dall'articolo del contratto di programma.	0,00	90.000,00		90.000,00		18.000,00	18.000,00		72.000,00	

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Capitolo		Gestione residui passivi					Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio		
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti		Differenze rispetto alle previsioni	
							In più	In meno				In più	In meno
1 04 07	33	Spese per manutenzione e riparazione mobili e macchine, adattamento locali e relativi impianti	104.837,56	80.739,90	24.097,66	104.837,56			1.146.779,00	668.970,75		477.808,25	-404.939,51
1 04 08	34	Spese esercizio, manutenzione, e riparazione automezzi	3.652,76	696,55	2.956,21	3.652,76			200.000,00	131.460,65		68.539,35	-24.001,05
1 04 09	35	Spese postali, telegrafiche, telefoniche, telefax e di trasporto	55.240,45	18.364,13	36.876,32	55.240,45			1.235.000,00	817.323,12		417.676,88	-408.617,70
1 04 10	36	Spese funzionamento sistema informatico dell'Ente.	1.128.476,20	984.447,79	144.028,41	1.128.476,20			2.530.000,00	1.980.753,32		549.246,68	-1.313.600,11
1 04 11	37	Spese di rappresentanza	28.337,10	28.337,10	0,00	28.337,10			105.805,10	83.528,02		22.277,08	-2.856,21
1 04 12	38	Compensi per speciali incarichi e commissioni per consulenze comprese quelle di cui all'art.7 d. lgs. 29/93	60.591,13	32.206,97	28.384,16	60.591,13			437.342,00	346.929,11		90.412,89	-46.766,48
1 04 13	39	Esami di laboratorio per accertamenti tecnici	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00			0,00
1 04 14	40	Premi di assicurazione	7.165,86	3.034,21	4.131,65	7.165,86			360.000,00	250.682,75		109.317,25	-33.797,19
1 04 15	41	Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, mostre ed altre manifestazioni	325,01		325,01	325,01			130.000,00	89.888,31		40.111,69	-6.273,57
1 04 16	42	Spese per microfilmatura	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00			0,00
1 04 17	43	Spese per una pubblicazione dell'Ente	41.950,15	29.039,03	12.911,12	41.950,15			102.162,00	71.339,03		30.822,97	-27.976,12
1 04 18	44	Spese per la pubblicità (art. 5 legge 25/2/87 n. 67)	5.689,29		5.689,29	5.689,29			130.000,00	111.505,98		18.494,02	-16.507,49
1 04 19	45	Quota di partecipazione JAA	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00			0,00
1 04 20	46	Dritti di accreditamento quale organismo di certificazione ISO 9000	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00			0,00
1 04 21	47	Spese per il funzionamento degli aeroporti: fornitura di energia elettrica di combustibile per le centrali termiche, acqua, contributi consortili, sgombero neve	1.155,86		1.155,86	1.155,86			0,00	0,00			1.155,86
1 04 22	48	Spese di esercizio , manutenzione e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali.	1.229.145,29	567.170,33	661.974,96	1.229.145,29			4.073.106,46	1.690.127,06		2.382.979,40	-3.066.497,91
1 04 23	49	Spese per il funzionamento delle commissioni e dei comitati di cui agli articoli 6 e 13 del d.lgs 250/97 e dell'ufficio di Controllo interno di cui all'art 9 del D.lgs 250/97	86.969,98	76.420,62	10.549,36	86.969,98			271.000,00	223.969,79		47.030,21	-54.000,19
1 04 24	50	Oneri per incarichi agli ispettori di volo in base all'art. 7 del d.lgs 29/93	93.079,08	75.158,03	17.921,05	93.079,08			90.000,00	75.158,03		14.841,97	-17.921,05
1 04 25	51	Assistenza tecnica e prestazioni di servizi per le attività istituzionali	80.000,00	76.942,06	3.057,94	80.000,00			290.000,00	149.063,31		140.936,69	-147.595,55
1 04 26	52	Attuazione di accordi con le Università e borse di studio	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00			0,00
1 04 27	53	Unità operative all'estero come previsto dall'articolo del contratto di programma.	0,00		0,00	0,00			90.000,00	0,00		90.000,00	-18.000,00

		Capitolo	Previsioni						Somme Impegnate			Differenza rispetto alle previsioni	
			Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno		
1 10 01	70	Fondi di riserva	3.470.000,00		3.470.000,00	0,00		0,00					
1 10 02	71	Spese realizzo entrate	0,00			0,00		0,00					
1 10 03	72	Spese per liti, arbitrati, risarcimenti ed accessori	25.000.000,00			25.000.000,00	10.176.223,18	14.823.776,82	25.000.000,00				
1 10 04	73	Oneri di pubblico servizio	16.083.200,00	28.726.575,50		44.809.775,50	2.208.658,52	42.601.110,54	44.809.769,06				6,44
1 10 05	74	Spese per arrotondamento introduzione euro	0,00			0,00		0,00					
1 10 06	75	Risarcimento danni a favore SEA (sentenza 7555/2000)	0,00			0,00		0,00					
1 10 07	76	Obbligazioni inerenti residui perenti	0,00			0,00		0,00					
Totale Categoria 10			44.553.200,00	28.726.575,50	3.470.000,00	69.809.775,50	12.384.881,70	57.424.887,36	69.809.769,06	0,00			6,44
Totale Titolo I			128.635.429,28	33.150.083,96	5.517.004,00	156.268.509,24	81.080.264,25	72.655.716,11	153.735.980,36	149.913,22			2.682.442,10
TITOLO II													
SPESE IN CONTO CAPITALE													
Categ. 11 - Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari													
2 11 01	77	Acquisti immobili	0,00			0,00		0,00					
2 11 02	78	Ricostruzioni, ripristini, e trasformazioni di immobili	850.000,00		300.000,00	550.000,00		0,00					550.000,00
2 11 03	79	Interventi su infrastrutture aeroportuali	0,00			0,00		0,00					
Totale Categoria 11			850.000,00	0,00	300.000,00	550.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00			550.000,00
Categ. 12 - Acquisizione di immobilizzazioni tecniche													
2 12 01	80	Acquisto di automezzi	0,00			0,00		0,00					
2 12 02	81	Acquisizione di mobili e macchine di ufficio	350.000,00	125.000,00		475.000,00	252.261,20	222.138,17	474.399,37				600,63
2 12 03	82	Acquisto strumenti	5.500,00			5.500,00		0,00					5.500,00
Totale Categoria 12			355.500,00	125.000,00	0,00	480.500,00	252.261,20	222.138,17	474.399,37	0,00			6.100,63
Categ. 13 - Partecipazione ed acquisto di valori mobiliari													
2 13 01	83	Acquisto di titoli emessi o garantiti dallo Stato per fondo indennità di anzianità	0,00			0,00		0,00					
Totale Categoria 13			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00
Categ. 14 - Concessioni di crediti ed anticipazioni e finanziamenti per interventi infrastrutturali negli aeroporti													
2 14 01	84	Versamenti in deposito	0,00			0,00		0,00					
2 14 02	85	Concessioni di prestiti al personale	100.000,00		100.000,00	0,00		0,00					

Bilancio Consuntivo - USCITE

Capitolo		Gestione residui passivi						Gestione di cassa			Totale residui passivi al termine dell'esercizio		
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		
							In più	In meno			In più	In meno	
1 10 01	70	Fondi di riserva	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 02	71	Spese realizzate entrate	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 03	72	Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori	28.720.696,76	19.453.722,99	9.266.973,77	28.720.696,76			31.000.000,00	29.629.946,17	1.370.053,83		24.090.750,59
1 10 04	73	Oneri di pubblico servizio	78.445.071,09	24.530.584,67	53.914.486,42	78.445.071,09			109.574.775,50	26.739.243,19	82.835.532,31		96.515.596,96
1 10 05	74	Spese per arrotondamento introduzione euro	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 06	75	Risarcimento danni a favore SEA (sentenza 7555/2000)	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 07	76	Obbligazioni inerenti residui perenti	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
Totale Categoria 10			107.165.767,85	43.984.307,66	63.181.460,19	107.165.767,85	0,00	0,00	140.574.775,50	56.369.189,36	0,00	84.205.586,14	120.606.347,55
Totale Titolo I			134.013.505,38	65.791.205,44	68.222.299,94	134.013.505,38	0,00	0,00	240.967.832,14	146.871.469,69	342.584,25	94.378.272,90	140.878.016,05
TITOLO II													
SPESE IN CONTO CAPITALE													
Categ. 11 - Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari													
2 11 01	77	Acquisti immobili	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
2 11 02	78	Ricostruzioni, ripristini, e trasformazioni di immobili	0,00		0,00				550.000,00	0,00	550.000,00		0,00
2 11 03	79	Interventi su infrastrutture aeroportuali	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
Totale Categoria 11			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	550.000,00	0,00	0,00	550.000,00	0,00
Categ. 12 - Acquisizione di immobilizzazioni tecniche													
2 12 01	80	Acquisito di automezzi	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
2 12 02	81	Acquisizione di mobili e macchine di ufficio	489.512,53	216.841,17	272.671,36	489.512,53			600.000,00	469.102,37	130.897,63		494.809,53
2 12 03	82	Acquisito strumenti	0,00		0,00				5.500,00	0,00	5.500,00		0,00
Totale Categoria 12			489.512,53	216.841,17	272.671,36	489.512,53	0,00	0,00	605.500,00	469.102,37	0,00	136.397,63	494.809,53
Categ. 13 - Partecipazione ed acquisto di valori mobiliari													
2 13 01	83	Acquisito di titoli emessi o garantiti dallo Stato per fondo indennità di anzianità	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
Totale Categoria 13			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Categ. 14 - Concessioni di crediti ed anticipazioni e finanziamenti per interventi infrastrutturali negli aeroporti													
2 14 01	84	Versamenti in deposito	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
2 14 02	85	Concessioni di prestiti al personale	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Codice	N.	Capitolo	Previsioni					Gestione di Competenza			
			Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Somme Impegnate		Differenza rispetto alle previsioni	
								Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno
2 14 03	86	Depositi a cauzione	0,00			0,00		0,00			
2 14 04	87	Miati edili	100.000,00	100.000,00		200.000,00		0,00			200.000,00
2 14 05	88	Progett., costruz., ampliament. aeroporti, eliporti, campi volo e fortuna civile denan., impianti rel. acquisti, esprop. di immobili relativi	0,00	7.450.062,89		7.450.062,89	4.989.061,21	2.726.874,28	7.715.935,49	265.872,60	
2 14 06	89	Spese per finanz. dei prog. di svil. delle infra. e servizi aerop. previsti dal piano invest. negli aerop. naz. e per esigenze servizio degli aerop.	0,00	2.803.352,32		2.803.352,32	2.218.042,69	585.309,63	2.803.352,32		
2 14 07	90	Spese per l'ammodernamento degli aeroporti minori per l'aviazione generale	0,00			0,00		0,00			
2 14 08	91	Spese per il finanziamento di progetti immediat. eseguibili relativi all'ampliamento dell'aerostaz. dell'aeroporto di Pisa	0,00			0,00		0,00			
2 14 09	92	Spese realiz. opere ampliament., ammodern., riqualif. nec. assic. a breve termine il finanz. infras. aerop. sist. intercontin. Roma/Fiumicino e Milano/Malpensa	0,00	99.780.416,62		99.780.416,62	36.461.218,12	63.291.384,89	99.752.603,01		27.813,61
2 14 10	93	Spese per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti statali apertal traffico aereo civile	0,00			0,00		0,00			
2 14 11	94	Spese per il finanziamento di un progetto relativo all'ampliament. dell'aerostaz. passeggeri dell'aerop. di Bologna-Borgo Panigale	0,00			0,00		0,00			
2 14 12	95	Annualità quindicennale per gli interventi relativi al completamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia	7.072.877,23	258.226,54		7.331.103,77	6.608.066,02	723.037,75	7.331.103,77		0,00
2 14 13	96	Spese per interventi finalizzati al disinquinamento acustico delle aree aeroportuali	0,00	2.225.831,11		2.225.831,11		2.225.831,11	2.225.831,11		
2 14 14	97	Spese per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali	43.847.190,73	10.000.000,00		53.847.190,73	21.999.510,22	31.847.680,51	53.847.190,73		
2 14 15	98	Spese per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali finanziate dal FESR	0,00	6.634.278,72		6.634.278,72		6.634.278,72	6.634.278,72		
2 14 16	99	Spese realizzazione opere ampliament. ammodern. riqualif. e completam. degli aeroporti di Perugia S. Egidio e di Salerno Poniecagnano	0,00	4.098.085,49		4.098.085,49		4.098.085,49	4.098.085,49		
2 14 17	100	Spese relative agli interventi finanziati dal fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) per l'adeg. della rete aeroportuale	0,00	13.155.761,70		13.155.761,70	4.930.997,50	8.224.764,20	13.155.761,70		

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Capitolo		Gestione residui passivi						Gestione di cassa			Totale residui passivi al termine dell'esercizio		
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti		Differenze rispetto alle previsioni	
							In più	In meno				In più	In meno
2 14 03	86	Depositi a cauzione	0,00		0,00				0,00	0,00		0,00	
2 14 04	87	Muovi edilizi	0,00		0,00		0,00		200.000,00	0,00		200.000,00	
2 14 05	88	Progett.costruz.ampliam.ammoder.aeroporti,eliporti,campi volo e fortuna civile deman, impianti rel.acquisti.esprop. di immobili relativi	7.554.640,03		7.554.640,03	7.554.640,03			10.450.062,89	4.989.061,21		5.461.001,68	
2 14 06	89	Spese per finanz. dei prog. di svil. delle infra. e servizi aerop. previsti dal piano invest. negli aerop. naz. e per esigenze servizio degli aerop.	2.776.799,49	63.662,05	2.713.137,44	2.776.799,49			3.803.352,32	2.281.704,74		1.521.647,58	
2 14 07	90	Spese per l'ammodernamento degli aeroporti minori per l'aviazione generale	116.196,09		116.196,09	116.196,09			0,00	0,00		116.196,09	
2 14 08	91	Spese per il finanziamento di progetti immediati, eseguibili, relativi all'ampliamento dell'aerostaz.dell'aeroporto di Pisa	0,00		0,00				0,00	0,00		0,00	
2 14 09	92	Spese realiz. opere ampliament.ammoder.riqualif.nec.assicur. a breve termine il finanz. infras. aerop.sist.interconetti. Roma/Fiumicino e Milano/Malpensa	667.864,20	288.819,78	379.044,42	667.864,20			99.780.416,62	36.750.037,90		63.030.378,72	
2 14 10	93	Spese per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti statali aerea traffico aereo civile	1.749.869,90		1.749.869,90	1.749.869,90			0,00	0,00		1.749.869,90	
2 14 11	94	Spese per il finanziamento di un progetto relativoall'ampliam.dell'aerostaz. passeggeri dell'aerop. di Bologna-Borgo Panigale	642.036,92		642.036,92	642.036,92			500.000,00	0,00		642.036,92	
2 14 12	95	Annualita' quindicennale per gli interventi relativi al completamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia	0,00		0,00				7.331.103,77	6.608.066,02		723.037,75	
2 14 13	96	Spese per interventi finalizzati al disinquinamento acustico delle aree aeroportuali	262.549,13		262.549,13	262.549,13			2.225.831,11	0,00		2.488.380,24	
2 14 14	97	Spese per la realizzazione di opere di ampliamento , ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali	111.951.607,05	6.549.333,73	105.402.273,32	111.951.607,05			53.847.190,73	28.548.843,95		137.249.953,83	
2 14 15	98	Spese per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali finanziate dal FESR	17.659.592,42	12.314.780,33	5.344.812,09	17.659.592,42			14.634.278,72	12.314.780,33		11.979.090,81	
2 14 16	99	Spese realizzazione opere ampliament. ammodern. riqualif. e completam. degli aperoporti di Perugia S. Egidio e di Salerno Pontecagnano	3.356.969,84		3.356.969,84	3.356.969,84			5.098.085,49	0,00		7.455.055,33	
2 14 17	100	Spese relative agli interventi finanziati dal fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) per l'adeg.della rete aeroportuale	13.498.660,00		0,00	13.498.660,00			23.155.761,70	18.429.657,50		8.224.764,20	

Codice	N.	Capitolo	Denominazione	Previsioni						Gestione di Competenza			Differenza rispetto alle previsioni	
				Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno		
2 14 18	101	Spese per la realizzazione di opere di ampliamento e di potenziamento di aeroporti situati nelle aree depresse .	0,00	19.593.731,08		19.593.731,08	1.756.996,49	17.836.734,59	19.593.731,08					
2 14 19	102													2.582.284,50
		Totale Categoria 14	53.702.352,46	166.099.746,47	100.000,00	219.702.098,93	78.963.892,25	140.776.265,67	219.740.157,92	265.872,60	227.813,61			
2 15 01	103	Categ. 15 - Indennità' di anzianità' e similari al personale cessato dal servizio	3.800.000,00			3.800.000,00	1.889.255,81	593.954,43	2.483.210,24				1.316.789,76	
		Totale Categoria 15	3.800.000,00	0,00	0,00	3.800.000,00	1.889.255,81	593.954,43	2.483.210,24	0,00	1.316.789,76			
		Totale Titolo 2	58.707.852,46	166.224.746,47	400.000,00	224.532.598,93	81.105.409,26	141.592.358,27	222.697.767,53	265.872,60	2.100.704,00			
		TITOLO III												
		ESTINZIONE DI MUTUI E ANTICIPAZIONI												
		Categ. 16 - Rimborsi di mutui												
		Totale Categoria 16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
3 17 01	104	Categ. 17 - Rimborsi di anticipazione passive	0,00			0,00		0,00						
		Rimborso anticipazione bancaria	0,00			0,00		0,00						
		Totale Categoria 17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
		Categ. 18 - Rimborsi di obbligazioni												
		Totale Categoria 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
		Categ. 19 - Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni												
		Totale Categoria 19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
		Categ. 20 - Estinzione di debiti diversi												
		Totale Categoria 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
		Totale Titolo 3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
		TITOLO IV												
		PARTITE DI GIRO												
		Categ. 21 - Spese aventi natura di partite di giro												
4 21 01	105	Ritenute erariali	14.829.130,00			14.829.130,00	13.177.785,85	1.952.561,72	15.130.347,57	301.217,57			347.798,80	
4 21 02	106	Ritenute previdenziali e assistenziali	5.511.900,00			5.511.900,00	4.528.081,04	636.020,16	5.164.101,20					
21 03	107	Trattenute a favore di terzi	826.780,00			826.780,00	866.791,05	7.423,01	874.214,06	47.434,06				

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Codice	Capitolo	Gestione residui passivi				Gestione di cassa				Differenze rispetto alle previsioni		Totale residui passivi al termine dell'esercizio
		Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	In più	In meno	
2 14 18 101	Spese per la realizzazione di opere di ampliamento e di potenziamento di aeroporti situati nelle aree depresse	18.211.989,96	11.088.369,56	7.123.620,40	18.211.989,96			34.593.731,08	12.845.366,03		21.748.365,03	24.960.354,99
2 14 19 102	Somme occorrenti per il completamento di opere infrastrutturali nelle aree depresse	2.703.823,39		2.703.823,39	2.703.823,39			100.000,00	0,00		100.000,00	5.286.107,89
	Totale Categoria 14	181.152.598,42	43.803.625,45	137.348.972,97	181.152.598,42			255.719.814,43	122.767.517,70	0,00	132.952.296,73	278.125.238,64
2 15 01 103	Categ. 15 - Indennità di anzianità e simili al personale cessato dal servizio	933.447,50	933.447,50	0,00	933.447,50			3.800.000,00	2.822.703,31		977.296,69	593.954,43
	Totale Categoria 15	933.447,50	933.447,50	0,00	933.447,50			3.800.000,00	2.822.703,31	0,00	977.296,69	593.954,43
	Totale Titolo 2	182.575.558,45	44.953.914,12	137.621.644,33	182.575.558,45			260.675.314,43	126.059.323,38	0,00	134.615.991,05	279.214.002,60
	TITOLO III											
	ESTINZIONE DI MUTUI E ANTICIPAZIONI											
	Categ. 16 - Rimborsi di mutui											
	Totale Categoria 16	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Categ. 17 - Rimborsi di anticipazione passiva	0,00										
	Rimborso anticipazione bancaria	0,00										
3 17 01 104	Totale Categoria 17	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Categ. 18 - Rimborsi di obbligazioni											
	Totale Categoria 18	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Categ. 19 - Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni											
	Totale Categoria 19	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Categ. 20 - Estinzione di debiti diversi											
	Totale Categoria 20	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale Titolo 3	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TITOLO IV											
	PARTITE DI GIRO											
	Categ. 21 - Spese aventi natura di partite di giro											
4 21 01 105	Ritenute erariali	1.378.245,14	1.377.574,13	671,01	1.378.245,14			14.829.130,00	14.555.359,98		273.770,02	1.953.333,73
4 21 02 106	Ritenute previdenziali e assistenziali	468.144,69	468.095,10	49,59	468.144,69			5.511.900,00	4.996.176,14		515.723,86	636.069,75
4 21 03 107	Trattenute a favore di terzi	99.661,32	3.218,49	96.442,83	99.661,32			826.780,00	870.009,54	43.229,54		103.865,84

Codice	N.	Capitolo	Denominazione	Previsioni					Gestione di Competenza				Differenza rispetto alle previsioni		
				Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Somme Impegnate			Totale impegni	In più			In meno
								Pagate	Rimaste da pagare						
4 21 04	108	Gestioni di servizi delegati Gestione autonoma di cassa Partite in conto sospesi (acconti su prestazione dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)		0,00		0,00			0,00						
4 21 05	109			351.190,00		351.190,00	351.186,00		0,00	351.186,00					4,00
4 21 06	110			9.681.000,00	15.319.000,00		25.000.000,00	22.570.061,32	3.773.045,88	26.343.107,20	1.343.107,20				
4 21 07	111			1.032.900,00	567.100,00		1.600.000,00	1.480.395,66	51.526,22	1.531.921,88					68.078,12
			Totale Categoria 21	32.232.900,00	15.886.100,00	0,00	48.119.000,00	42.974.300,92	6.420.576,99	49.394.877,91	1.691.758,83			415.880,92	
			Totale Titolo 4	32.232.900,00	15.886.100,00	0,00	48.119.000,00	42.974.300,92	6.420.576,99	49.394.877,91	1.691.758,83			415.880,92	

Codice	N.	Capitolo	Gestione residui passivi						Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio
			Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		
							In più	In meno			In più	In meno	
4 21 04	108	Gestioni di servizi delegati	0,00		0,00			0,00	0,00				0,00
4 21 05	109	Gestione autonome di cassa	0,00	-	0,00			351.190,00	351.186,00				4,00
4 21 06	110	Partite in conto sospesi (acconti su prestazione dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)	5.512.567,23	5.044.200,59	468.366,64	5.512.567,23		25.000.000,00	27.614.261,91	2.614.261,91			4.241.412,52
4 21 07	111	Ritenute diverse	6.698,79	1.268,68	5.430,11	6.698,79		1.600.000,00	1.481.664,34			118.335,66	56.936,33
Totale Categoria 21			7.465.317,17	6.894.356,99	570.960,18	7.465.317,17	0,00	48.119.000,00	49.868.657,91	2.657.491,45		907.833,54	6.991.537,17
Totale Titolo 4			7.465.317,17	6.894.356,99	570.960,18	7.465.317,17	0,00	48.119.000,00	49.868.657,91	2.657.491,45		907.833,54	6.991.537,17

[illegible]



PAGINA BIANCA

SITUAZIONE PATRIMONIALE

PAGINA BIANCA

Situazione patrimoniale al 31 dicembre 2003

N. Conti	Attività	Consistenze		Differenze		N. Conti	Passività	Consistenze		Differenze	
		al 1.1.03	al 31.12.03	in più	in meno			al 1.1.03	al 31.12.03	in più	in meno
	Investimenti immobiliari						Fondi accantonamenti vari				
	Partecipazioni azionarie						Fondo liquidazione indennità anzianità personale	11.160.099,62	13.204.521,19	2.044.421,57	
	Conferimenti e quote in altri enti						Fondi imposte e tasse				
	Titoli emessi o garantiti dallo Stato ed assimilati						Fondi rischi				
	Obbligazioni e cartelle fondiarie						Fondi per accantonamenti diversi				
	Buoni postali						Fondo residui passivi parenti	198.262,81	193.023,52		5.239,29
	altri titoli di credito							11.160.099,62	13.397.544,71	2.044.421,57	5.239,29
	Immobili	26.124.501,75	26.124.501,75				Poste rettificative dell'attivo				
	Edifici						Fondo svalutazione crediti				
	Suonamento per acquisto sede						Fondo svalutazione titoli e partecipazioni				
	Dati di reali						Fondo ammortamento immobili	976.027,97	1.759.763,02	783.735,05	
		26.124.501,75	26.124.501,75				Fondo ammortamento impianti, attrezzature e macchinari				
	Immobilizzazioni tecniche						Fondo ammortamento automezzi, mobili e macchinari d'ufficio	2.662.063,03	2.964.270,18	302.207,15	
	Impianti, attrezzature e macchinari							3.638.091,00	4.724.033,20	1.085.942,20	
	Automezzi	112.244,49	112.244,49								
	Mobili e macchine d'ufficio	3.950.314,61	4.573.079,66	622.765,05							
	Mobili e macchine d'ufficio da inventariare	506.629,44	338.263,76		148.365,68						
		4.569.188,34	5.043.587,91	622.765,05	148.365,68						
	Altri costi pluriennali										
	Spese di costituzione, ampliamento e riorganizzazione										
	Costi e perdite emissione prestiti										
	Costi pluriennali diversi										
	Totale attività	379.205.503,44	475.469.296,24	97.545.910,23	1.282.117,43		Totale passività	338.852.571,62	445.205.133,73	106.159.538,59	5.239,29



Situazione patrimoniale al 31 dicembre 2003

N Conti	Attività	Consistenze		Differenze		N Conti	Passività	Consistenze		Differenze	
		al 1.1.03	al 31.12.03	in più*	in meno			al 1.1.03	al 31.12.03	in più*	in meno
	Deficit patrimoniale										
	Disavanzo economico esercizi precedenti		9.890.506,50	9.890.506,50							
	Disavanzo economico dell'esercizio		9.890.506,50	9.890.506,50							
								40.154.669,01	40.154.669,01		
								40.154.669,01			
								379.007.240,63	485.359.802,74	106.159.538,59	
	Totale a pareggio	379.205.503,44	485.359.802,74	107.436.416,73	1.282.117,43						
	Conti d'ordine										
	Valori di terzi depositati a cauzione, a garanzia, ecc.										
	Conti diversi										
		379.205.503,44	485.359.802,74	107.436.416,73	1.282.117,43			379.007.240,63	485.359.802,74	106.159.538,59	5.239,29

PAGINA BIANCA

CONTO ECONOMICO

PAGINA BIANCA

Conto economico per l'esercizio

Parte prima

ENTRATE E SPESE FINANZIARIE CORRENTI

Categ. 1 - Aliquote contributive a carico dei datori di lavoro e/o iscritti	664.749,20	Categ. 1 - Spese per gli organi dell'Ente	491.296,78
Categ. 2 - Quote di partecipazione degli iscritti all'onere di specifiche gestioni	0,00	Categ. 2 - Oneri per il personale in attivita' di servizio	67.915.019,52
Categ. 3 - Trasferimenti da parte dello Stato	60.676.736,48	Categ. 3 - Oneri per il personale in quiescenza	424.932,48
Categ. 4 - Trasferimento da parte delle Regioni	4.831.434,06	Categ. 4 - Spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	13.613.091,18
Trasferimenti da parte dei comuni e delle provincie	0,00	Categ. 5 - Spese per prestazioni istituzionali	0,00
Trasferimenti da parte di altri enti del settore pubblico	0,00	Categ. 6 - Trasferimenti passivi	661.501,68
Categ. 7 - Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	23.399.833,87	Categ. 7 - Oneri finanziari	3.785,70
Categ. 8 - Redditi e proventi patrimoniali	315.478,60	Categ. 8 - Oneri tributari	600.663,30
Categ. 9 - Poste correttive e compensative di spese correnti	380.046,58	Categ. 9 - Poste correttive e compensative di entrate correnti	215.920,66
Categ. 10 - Entrate non classificabili in altre voci	56.862.064,67	Categ. 10 - Spese non classificabili in altre voci	69.809.769,06
Totale prima parte	147.130.343,46		
		Totale prima parte	153.735.980,36

Conto economico per l'esercizio

COMPONENTI CHE NON DANNO LUOGO A MOVIMENTI FINANZIARI

Parte seconda

A) Entrate accertate in precedenti esercizi di pertinenza dell'esercizio: - Contributi o premi per le prestazioni istituzionali - Redditi e proventi patrimoniali - Vendite di prodotti e di materiali diversi - Vendite di pubblicazioni - Prestazioni di particolari servizi - Ricavi pluriennali B) Produzioni e movimenti interni - Prodotti in natura impianti ed altre immobilizzazioni ottenuti con mezzi propri da capitalizzare C) Trasferimenti attivi in natura (obblazioni, Isciti, donazioni in natura) D) Variazioni patrimoniali straordinarie: - Sopravvenienze attive - Insussistenze passive E) Spese impegnate di competenza di successivi esercizi	a) Spese di competenza, impegnate in precedenti esercizi: - Rimanenze iniziali di prodotti - Materie prime e materiali di consumo viveri - Risconti iniziali di spese per locazione ed utenze - Spese per servizi esterni - Spese diverse di amministrazione - Spese per trasferimenti - Oneri finanziari - Spese diverse - Conti pluriennali B) Produzioni e movimenti interni - Oneri in natura C) Trasferimenti passivi in natura (contributi, concorsi, soccorsi e oblazioni in natura) D) Ammortamenti e deperimenti: - Immobili - Impianti, attrezzature e macchinari - Automezzi, mobili e macchine - Diverse E) Svalutazioni e deprezzamenti: - Svalutazione crediti - Svalutazione titoli - Deprezzamento immobili, impianti macchine
5.239,29	783.735,05
	302.207,15

COMPONENTI CHE NON DANNO LUOGO A MOVIMENTI FINANZIARI

Conto economico per l'esercizio

Parte seconda

	- Eliminazione impianti ed altre immobilizzazioni non ammortizzabili	
F)	Accantonamenti per oneri presunti di competenza	
	- Imposte e tasse da regolare	
	- Altri oneri da definire	
	- Accantonamenti diversi (Fondo perenti)	
	- Accantonamenti a fondo rischi	
G)	Quota dell'esercizio per l'adeguamento del fondo indennità personale	2.203.497,15
H)	Variazione patrimoniale straordinaria:	
	- Sopravvenienze passive	669,54
	- Insussistenze attive	
I)	Entrate accertate nell'esercizio di pertinenza di successivi esercizi	
	Totale parte seconda	3.290.108,89
	Totale generale	157.026.089,25
	Avanzo economico	0,00
	Totale a pareggio	157.026.089,25
Totale parte seconda	5.239,29	
Totale generale	147.135.582,75	
Disavanzo economico	9.890.506,50	
Totale a pareggio	157.026.089,25	

PAGINA BIANCA

AVANZO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

Situazione amministrativa

Consistenza della cassa all'inizio dell'esercizio	154.302.920,13	
Riscossioni		
in c/competenza	265.676.804,68	
in c/residui	132.025.076,27	397.701.880,95
Pagamenti		
in c/competenza	205.159.974,43	
in c/residui	117.639.476,55	322.799.450,98
Sussistenza della cassa alla fine dell'esercizio		229.205.350,10
Residui attivi		
Degli esercizi precedenti	61.373.653,32	
dell'esercizio	152.994.913,71	214.368.567,03
Residui passivi		
Degli esercizi precedenti	206.414.904,45	
dell'esercizio	220.668.651,37	427.083.555,82
Avanzo di amministrazione alla fine dell'esercizio di cui € 2.735.646,38 indisponibili ai sensi del D.M. 29.11.2002		16.490.361,31

PAGINA BIANCA

SITUAZIONE RESIDUI

PAGINA BIANCA

Residui attivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 1)

Capitolo	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
10201	348,70	0,00	315,31	32,34	0,69	0,36					78.668.180,36	48.427.010,54
20301	127.095.190,90	0,00										
30701	6.607,59	0,00				15,49	10,58	12,90	5,16	4,13	904,16	5.655,17
30702	9.710.885,66	479.275,60	66.441,42	161.419,12	135.937,64	467,40	3.455,08	7.898,18	7.727,01	30.919,63	2.006.827,90	6.810.516,68
30803	4.064,44	0,00	3.753,82							5,10		305,52
30804	13.732,01	0,00							92,64		6.572,50	7.066,87
30901	239.047,28	106.139,04		12,02		4.420,87	2.201,71			103.112,32	23.161,32	
31003	6.643.194,13	0,00									12.911,42	6.630.282,71
41202	258,23	0,00								258,23		
41402	984,94	0,00										984,94
41403	1.007,09	1.007,09										
51501	48.506.984,91	0,00								671.196,85	22.064.588,08	25.771.199,98
72201	4.328,79	59,23	245,62	0,34						246,93	321,89	3.454,78
72202	411,78	0,00									411,78	
72203	84.740,05	0,00							38.176,01	46.331,63	232,41	
72205	96.750,60	0,00				109,10						96.641,50

Residui attivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 1)

Capitolo	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
72206	24.074,70	2.153,46	228,45	566,70	966,34	665,49	83,41	704,91	356,86	1.909,50		16.439,58
72207	966.787,33	0,00							1.094,23	24.100,03	63.788,36	877.804,71
	193.399.399,13	588.634,42	70.984,62	162.030,52	136.904,67	5.678,71	5.750,78	8.615,99	47.451,91	878.084,35	102.847.900,18	88.647.362,98
							193.399.399,13					

[illegible]

Residui attivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Incassati												
Capitolo	01/01/2003	Anno 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
72205	96.641,50	0,00										96.641,50
72206	15.610,14	0,00										15.610,14
72207	792.717,27	0,00							993,97	1.602,57	18.317,03	771.803,70
	132.025.076,27	0,00	0,00	4.467,60	0,00	0,00	263,74	47,25	1.730,01	11.326,65	71.591.747,98	60.415.493,04
132.025.076,27												
Totale Tabella 2												
193.399.399,13												

Residui attivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Rimasti da incassare												
Capitolo	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
10201	315,31	0,00	315,31	0,00	0,00	0,00						
20301	9.083.750,27	0,00									7.771.249,44	1.312.500,83
30701	3.030,17	0,00				0,00	0,00	0,00	5,16	4,13	61,04	2.939,84
30702	3.241.652,70	479.166,16	66.441,42	156.800,57	135.937,64	403,10	3.001,39	7.780,41	6.990,97	21.603,78	1.331.170,99	1.032.356,27
30803	3.758,92	0,00	3.753,82							5,10		0,00
30804	12.687,71	0,00							92,64		6.572,50	6.022,57
30901	238.627,03	106.139,04		0,00		4.420,87	2.201,71			102.704,09	23.161,32	
31003	12.911,42	0,00									12.911,42	0,00
41202	258,23	0,00								258,23		
41402	0,00	0,00										0,00
41403	1.007,09	1.007,09										
51501	48.506.984,91	0,00								671.196,85	22.064.588,08	25.771.199,98
72201	874,01	59,23	245,62	0,34						246,93	321,89	0,00
72202	411,78	0,00									411,78	
72203	84.740,05	0,00							38.176,01	46.331,63	232,41	

Residui attivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2.)

Residui attivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Capitolo	Variazioni in meno									
	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
10201	33,39	0,00		32,34	0,69	0,36				
20301	0,00	0,00								
30701	37,42	0,00				15,49	9,03	12,90		
30702	586,71	109,44		150,95		64,30	191,50	70,52		
30803	0,00	0,00								
30804	0,00	0,00								
30901	12,02	0,00		12,02						
31003	0,00	0,00								
41202	0,00	0,00								
41402	0,00	0,00								
41403	0,00	0,00								
51501	0,00	0,00								
72201	0,00	0,00								
72202	0,00	0,00								
72203	0,00	0,00								

Residui attivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Variazioni in meno												
Capitolo	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
72205	0,00	0,00										
72206	0,00	0,00										
72207	0,00	0,00										
	669,54	109,44	0,00	195,31	0,69	80,15	200,53	83,42	0,00	0,00	0,00	0,00
669,54												
193.399.399,13												
Totale Tabella 2												

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 1)

Capitolo	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
10101	152.199,85	0,00								1.549,37		150.650,48
10102	49.288,35	0,00								309,87	28.113,62	20.864,86
10103	4.859,86	0,00	0,00					30,99			4.312,42	516,45
10104	8.274,59	0,00										8.274,59
10106	51.250,80	0,00										51.250,80
10201	2.925.532,57	0,00				0,00				303.261,39	1.533.616,55	1.088.654,63
10202	0,00	0,00				0,00			215,01	60.458,79		
10203	60.673,80	0,00								1.490,71	44,52	1.199.124,96
10204	1.200.885,37	0,00								7.013,03	44.432,45	23.690,69
10205	91.524,90	0,00	0,00	0,00	0,00			10.804,54	5.584,19			
10207	3.758.200,63	0,00									2.137.460,72	1.620.739,91
10208	226.821,48	0,00										226.821,48
10209	0,00	0,00			0,00	0,00						
10210	1.417.574,14	0,00										1.417.574,14
10216	8.831.473,53	0,00									4.278.275,31	4.553.198,22
10217	2.690.687,96	0,00										2.690.687,96
10218	107.096,45	0,00										107.096,45
10401	3.873,43	0,00								11.141,49	3.873,43	32.000,00
10402	43.195,56	0,00								564,74	54,07	
10403	4.887,27	0,00						45,71	478,50	490,22	3.798,32	
10404	3.834,91	0,00				0,00	0,00	0,05	147,50		0,02	3.197,12
10405	1.307.077,59	0,00		0,00					874,88			1.306.202,71
10406	324.772,33	0,00						77.379,71		18.661,64	740,79	227.990,19
10407	104.837,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	257,19	631,26	3.317,37	12.254,29	88.377,43
10408	3.652,76	0,00										3.652,76
10409	55.240,45	0,00				0,00	0,00			175,08	12.906,41	42.158,96
10410	1.128.476,20	0,00		0,00	0,00		0,00	1.380,29	15.579,23	32.611,16	21.435,94	1.057.469,58
10411	28.337,10	0,00										28.337,10
10412	60.591,13	0,00				0,00	0,00	6.704,25	987,17		34,44	52.865,27
10413	0,00	0,00			0,00							
10414	7.165,86	0,00							309,87		3.821,78	3.034,21
10415	325,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,01	325,00
10416	0,00	0,00										
10417	41.950,15	0,00										
10418	5.689,29	0,00								5.689,29	92,96	41.857,19
10421	1.155,86	0,00								1.155,86		

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 1)

Capitolo	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
10422	1.229.145,29	0,00							132.755,28	28.621,94	38.511,26	1.029.256,81
10423	86.969,98	0,00								5.040,62	18.144,79	63.784,57
10424	93.079,08	0,00								7.540,27	15.503,63	70.035,18
10425	80.000,00	0,00										80.000,00
10429	161.150,38	0,00										161.150,38
10430	37.232,79	0,00										37.232,79
10602	451.753,27	0,00		0,00							78.085,71	373.667,56
10603	7.000,00	0,00									7.000,00	
11003	28.720.696,76	0,00						67.459,81		15.953.786,30	9.739.871,86	18.913.365,09
11004	78.445.071,09	0,00								5.995,70	62.491.284,79	
21202	489.512,53	0,00			0,00		0,00	428,66	36,57		184.693,23	298.338,37
21404	0,00	0,00										
21405	7.554.640,03	0,00								550.283,72	7.004.356,31	
21406	2.776.799,49	0,00								2.458.185,26	318.614,23	
21407	116.196,09	0,00								116.196,09		
21409	667.864,20	0,00							288.819,78	375.044,41		0,01
21410	1.749.869,90	0,00								175.956,35	1.573.913,55	
21411	642.036,92	0,00								642.036,92		
21413	262.549,13	0,00										
21414	111.951.607,05	0,00										
21415	17.659.592,42	0,00							262.549,13	34.378.814,25	35.177.783,78	25.895.905,58
21416	3.356.969,84	0,00							16.499.103,44		224.880,42	17.434.712,00
21417	13.498.660,00	0,00							3.356.969,84			13.498.660,00
21418	18.211.989,96	0,00							296.813,84	15.260.846,85	2.654.329,27	
21419	2.703.823,39	0,00								121.539,14		
21501	933.447,50	0,00										2.582.284,25
42101	1.378.245,14	59,23										933.447,50
42102	468.144,69	49,59									611,78	1.377.574,13
42103	99.661,32	0,00							38.176,01	46.331,63	3.202,88	468.095,10
42106	5.512.567,23	11.412,01	315,66	9.163,82	18.497,31	13.225,40	11.398,68	20.931,42	105.831,64	89.542,21	132.134,09	11.950,80
42107	6.698,79	0,00					42,87	1.225,81	596,57	1.939,99	2.893,55	5.100.114,99
	324.054.381,00	11.520,83	315,66	9.163,82	18.497,31	13.225,40	11.441,55	186.873,61	21.006.459,71	70.669.591,66	127.744.083,18	104.383.208,27
							324.054.381,00					

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

[illegible]

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)												
Capitolo	Pagati											
	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
10423	76.420,62	0,00									13.268,20	63.152,42
10424	75.158,03	0,00									13.916,42	61.241,61
10425	76.942,06	0,00										76.942,06
10429	139.947,42	0,00										139.947,42
10430	37.232,79	0,00										37.232,79
10602	431.466,27	0,00									78.085,71	353.380,56
10603	7.000,00	0,00										7.000,00
11003	19.453.722,99	0,00									3.828.909,38	15.624.813,61
11004	24.530.584,67	0,00								8.716.502,05	15.814.082,62	
21202	216.841,17	0,00										216.841,17
21404	0,00	0,00										
21405	0,00	0,00										
21406	63.662,05	0,00								63.662,05		
21407	0,00	0,00										
21409	288.819,78	0,00							288.819,78			
21410	0,00	0,00										
21411	0,00	0,00										
21413	0,00	0,00										
21414	6.549.333,73	0,00										
21415	12.314.780,33	0,00							749.870,81	46.481,10	1.859.691,68	3.893.290,14
21416	0,00	0,00									56.000,00	12.258.780,33
21417	13.498.660,00	0,00										
21418	11.088.369,56	0,00							290.612,33	9.405.403,32	1.392.353,91	13.498.660,00
21419	0,00	0,00										
21501	933.447,50	0,00										933.447,50
42101	1.377.574,13	0,00										1.377.574,13
42102	468.095,10	0,00										468.095,10
42103	3.218,49	0,00										3.218,49
42106	5.044.200,59	101,99		2,56	106,66	127,45	996,97	1.414,95	14.206,35	47.699,97	54.589,65	4.924.954,04
42107	1.268,68	0,00					42,87	1.225,81				
	117.639.476,55	101,99	0,00	2,56	106,66	127,45	1.039,84	2.640,76	1.343.509,27	18.288.163,54	29.157.112,40	68.846.672,08
Totale Tabella 2												
117.639.476,55												
324.054.381,00												

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Capitolo	01/01/2003	Ante 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
10101	0,00	0,00	0,00							0,00		0,00
10102	12.929,78	0,00	0,00							309,87	12.619,91	0,00
10103	702,39	0,00	0,00					30,99			671,40	0,00
10104	0,00	0,00	0,00									0,00
10106	0,00	0,00	0,00									0,00
10201	1.830.012,26	0,00	0,00							296.395,71	1.533.616,55	0,00
10202	0,00	0,00	0,00			0,00						0,00
10203	60.673,80	0,00	0,00			0,00			215,01	60.458,79		0,00
10204	1.760,41	0,00	0,00					225,18		1.490,71	44,52	0,00
10205	72.390,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.804,54	5.584,19	7.013,03	44.432,45	4.555,86
10207	400.713,62	0,00	0,00								400.713,62	0,00
10208	1,00	0,00	0,00									1,00
10209	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						
10210	1.417.574,14	0,00	0,00									1.417.574,14
10216	2.142,50	0,00	0,00								0,00	2.142,50
10217	71.969,33	0,00	0,00									71.969,33
10218	0,00	0,00	0,00									0,00
10401	3.873,43	0,00	0,00							11.141,49	3.873,43	0,00
10402	11.195,56	0,00	0,00							564,74	54,07	0,00
10403	4.887,27	0,00	0,00					45,71	478,50		3.798,32	
10404	2.634,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	147,50	490,22	0,02	1.997,12
10405	874,88	0,00	0,00	0,00	0,00				874,88			0,00
10406	150.955,44	0,00	0,00							18.661,64	740,79	54.173,30
10407	24.097,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	257,19	631,26	3.317,37	12.254,29	7.637,55
10408	2.956,21	0,00	0,00									2.956,21
10409	36.876,32	0,00	0,00			0,00	0,00			175,08	4.443,26	32.257,98
10410	144.028,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.380,29	15.579,23	32.611,16	17.841,40	76.616,33
10411	0,00	0,00	0,00									0,00
10412	28.384,16	0,00	0,00			0,00	0,00	6.704,25	987,17		34,44	20.658,30
10413	0,00	0,00	0,00		0,00							0,00
10414	4.131,65	0,00	0,00						309,87		3.821,78	0,00
10415	325,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				0,01	325,00
10416	0,00	0,00	0,00									
10417	12.911,12	0,00	0,00				0,00				92,96	12.818,16
10418	5.689,29	0,00	0,00							5.689,29		
10421	1.155,86	0,00	0,00							1.155,86		
10422	661.974,96	0,00	0,00						132.755,28	28.621,94	38.511,26	462.086,48

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

[illegible]

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

[illegible]

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

[illegible]

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

[illegible]

Residui passivi al 1 gennaio 2003 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Capitolo	Variazioni in meno											
	01/01/2003	Anno 1993	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
21419	0,00	0,00										
21501	0,00	0,00										
42101	0,00	0,00										
42102	0,00	0,00										
42103	0,00	0,00										
42106	0,00	0,00										
42107	0,00	0,00										
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00												
Totale Tabella 2 324.054.381,00												

PAGINA BIANCA

DOTAZIONE ORGANICA

PAGINA BIANCA

Ente Nazionale Aviazione Civile

Risorse ed Organico

In Servizio al 31 Dicembre 2003

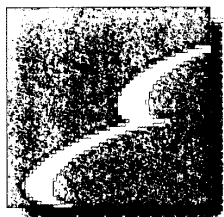
Organico

Dirigenti	45	75
Area Professionisti Laureati	117	186
	IV liv. 116 III liv. 1	
Area Professionisti Diplomatici	61	85
	IV liv. 61	
Area Tecnica, Economica e Amministrativa	823	921
Categoria Funzionari	427	
	C4 67 C3 2 C2 257 C1 101	
Categoria Collaboratori	310	
	B3 2 B2 285 B1 23	
Categoria Operatori	86	
	A2 83 A1 3	
Ispettori di Volo		50
Totale	1046	1317
Ispettori di Volo con contratto a t.d.	32	
Prof.sti Laureati con contratto a t.d.	29	
Amm.vi Laureati con contratto a t.d.	15	
Amm.vi Diplomatici con contratto a t.d.	6	
Comandati da Ente Poste	10	
Totale	92	
Totale Generale	1138	

PAGINA BIANCA

Allegato alla deliberazione n. 45/2005
p. 2) dell'o.d.g. della seduta del 25.5.2005

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE



ENAC

RELAZIONI
E BILANCIO CONSUNTIVO
DELL'ESERCIZIO 2004

PAGINA BIANCA

RELAZIONE E BILANCIO CONSUNTIVO**DELL'ESERCIZIO 2004****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

RELAZIONE DI SINTESI SULL'ATTIVITA' 2004

PAGINA BIANCA

INTRODUZIONE

Il 2004 è stato un anno fondamentale per il consolidamento e la crescita dell'ENAC, infatti si sono registrati due passaggi importanti quali le modifiche all'assetto organizzativo e l'assunzione del ruolo di Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione del settore del trasporto aereo.

Il nuovo assetto organizzativo

Con l'approvazione, il 9 settembre 2004, del nuovo *Regolamento dell'Organizzazione e del Personale* da parte del Consiglio di Amministrazione si è conclusa la prima fase del processo di cambiamento organizzativo intrapreso dall'Ente.

Il nuovo assetto è stato elaborato con l'obiettivo di perseguire con maggiore efficacia la missione istituzionale dell'Ente, volta allo sviluppo dell'aviazione civile in sicurezza.

L'azione dell'Ente si declina secondo tre obiettivi strategici principali legati alla sicurezza (intesa come *safety* e come *security*), alla qualità (nell'accezione ampia di qualità dei servizi e di tutela dei diritti del passeggero) e alla regolazione economica del trasporto aereo.

Sul piano operativo questi obiettivi vengono perseguiti attraverso funzioni di regolazione e controllo, la prima svolta dalle strutture centrali e la seconda dalle articolazioni organizzative del territorio.

Con il nuovo *Regolamento* si è proceduto a razionalizzare la struttura eliminando un livello gerarchico, riducendo il numero delle strutture dirigenziali. Inoltre si è intervenuti sulla funzionalità delle strutture presenti sul territorio, che svolgono l'attività operativa e di interfaccia con gli utenti, unificandone il coordinamento sotto un'unica direzione centrale, e portando a compimento il decentramento di attività quali ad esempio la registrazione degli aeromobili, le licenze del personale, la sorveglianza delle operazioni di volo.

Il trasporto aereo ha subito nell'ultimo decennio forti cambiamenti, che toccano sia il trasporto dei passeggeri che la gestione degli aeroporti.

Abbiamo assistito al nascere di una pluralità di soggetti imprenditoriali e all'apertura del mercato nazionale ad orizzonti estesi su scala mondiale.

In tale contesto l'Enac deve garantire il rispetto della sicurezza e delle regole di mercato da parte degli operatori del settore, avvicinando sempre più il proprio operare alle necessità concrete dei cittadini.

Per rispondere a tali nuovi impegni l'Ente si è dotato di un'organizzazione più efficiente e flessibile, tale da produrre risultati tangibili attraverso azioni all'esterno e integrazione all'interno.

Per mettere a fuoco la perseguibilità effettiva di questi obiettivi è necessario:

1. ridefinire l'assetto in dettaglio della struttura organizzativa;
2. ricollocare le responsabilità dei processi primari e di quelli secondari tra centro e periferia;
3. investire risorse significative nella formazione del personale;
4. sviluppare sistemi premianti per le risorse umane;
5. evidenziare le funzioni di regolazione economica, di *security* e dello spazio aereo.

L'esperienza maturata in circa quattro anni con il precedente assetto organizzativo aveva messo in luce la possibilità di apportare miglioramenti in alcuni ambiti.

In particolare si è resa progressivamente la necessità di separazione fra le funzioni di regolazione e quelle di controllo, l'opportunità di snellire le strutture dipartimentali, di uniformare il funzionamento delle Circostrizioni aeroportuali e quello dei Servizi e degli Uffici di volo periferici e, infine, di ridurre le linee di riporto dirette al Direttore Generale.

Con il nuovo *Regolamento*, sviluppato partendo dall'analisi della precedente organizzazione, si è proceduto a razionalizzare la struttura organizzativa eliminando un livello gerarchico, riducendo il numero delle strutture dirigenziali.

Inoltre si è intervenuti sulla funzionalità delle strutture presenti sul territorio, che svolgono l'attività operativa e di interfaccia con gli utenti, unificandone il coordinamento sotto un'unica direzione centrale, e portando a compimento il decentramento di attività quali ad esempio la registrazione degli aeromobili, le licenze del personale, la sorveglianza delle operazioni di volo.

Assunzione del ruolo di Autorità

Il 2004 è stato anche l'anno della unificazione di tutte le funzioni di regolazione e controllo per l'Aviazione civile.

Dal 10 novembre 2004, in seguito alla conversione in legge del decreto 237/2004, l'Enac ha assunto, infatti, il ruolo di Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione del settore del trasporto aereo.

E' il punto di arrivo di un lungo e complesso processo di trasformazione che ha portato al riassetto complessivo dell'intero comparto, e che prevede ulteriori interventi che completeranno la riforma dell'Aviazione civile.

Con detto provvedimento legislativo si è giunti inoltre alla definizione chiara dei rapporti fra i vari operatori aeroportuali e delle responsabilità nelle singole funzioni. E' un passo indispensabile in un settore ad alta complessità come quello del trasporto aereo, in cui l'impegno istituzionale per la sicurezza del settore diviene sempre maggiore con l'aumento dei volumi di traffico.

A presidio della sicurezza l'Enac ha esercitato un'attenta sorveglianza degli operatori, con l'incremento del numero degli ispettori di volo e con la tempestiva ricezione della normativa internazionale. Prendendo le mosse dall'Annesso 14 dell'ICAO l'Ente ha elaborato un Regolamento e attuato un vasto programma per la certificazione degli aeroporti dal punto di vista della sicurezza delle infrastrutture e dell'efficienza dell'organizzazione gestionale. La certificazione è diventata così requisito necessario per i gestori aeroportuali per l'ottenimento della gestione totale.

Nel rispetto del vigente quadro normativo è stato avviato il processo di affidamento delle gestioni totali, conducendolo a buon fine.

Allo scopo sono state elaborate delle *Linee guida* con le quali sono state definite le procedure operative per giungere all'affidamento della gestione totale per tutti gli aeroporti italiani, elaborando i criteri di orientamento per definire la durata delle concessioni, le tariffe e tutti i parametri rilevanti nel passaggio ad una gestione degli aeroporti con criteri di efficienza, in linea con le importanti trasformazioni che investono il settore in ambito europeo.

Con l'aggravarsi delle tensioni e delle minacce in ambito internazionale la sicurezza aeroportuale è passata da argomento tecnico per i soli specialisti di settore a preoccupazione comune di un numero crescente di cittadini.

L'Enac opera nel campo della *Security* all'interno del CISA (Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti aerei e degli aeroporti) del quale ha la Presidenza, in stretta collaborazione con il Ministero degli Interni.

In tale ambito l'Ente ha raggiunto risultati considerevoli, superando un audit della Commissione Europea con esiti lusinghieri.

Nel quadro dei suoi compiti istituzionali l'Enac ha attuato un'intensa attività di indirizzo e di controllo per offrire ai cittadini aeroporti adeguati alle loro aspettative, ad una propensione a volare sempre maggiore agevolata dalla presenza di nuovi attori.

A tal proposito l'Enac ha intrapreso un processo di analisi dei rapporti commerciali fra gestori e compagnie low-cost, con lo scopo di verificare eventuali violazioni della concorrenza.

Inoltre l'Enac ha definito i contratti di programma con alcune società di gestione quali SEA, ADR, SAVE per determinare un meccanismo trasparente nella determinazione dei costi aeroportuali, con un sistema di tariffe che tenga conto dei costi effettivi e della qualità dei servizi.

Con la legge 9/11/2004 n. 265 viene prevista anche la designazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato: un riordino necessario in un sistema aeroportuale a volte ridondante e perciò poco efficiente.

Cambia il panorama aeroportuale d'Italia ma cambiano anche le regole. Nel riassetto dell'Aviazione civile rientra infatti anche l'elaborazione di un nuovo codice della navigazione aerea.

Per meglio illustrare il lavoro svolto nel 2004, di seguito sono riportate per settori omogenei le principali attività svolte dalle singole strutture dell'ENAC.

RELAZIONE DI SINTESI SULLE ATTIVITÀ

1. REGOLAMENTAZIONE SICUREZZA VOLO, CERTIFICAZIONE E SORVEGLIANZA

L'anno 2004, oltre ad essere stato caratterizzato da un'intensa operosità nel campo della regolamentazione e della attuazione normativa, si è differenziato dal precedente per una notevole attività di collaborazione e supporto ad EASA relativamente ad attività legate all'omologazione e alla certificazione di impresa. Degno di nota è sicuramente il notevole sforzo di coordinamento legato all'implementazione dei regolamenti europei 1702/2003 e 2042/2003.

A cura del responsabile dell'Area sono stati direttamente seguiti i processi in sede europea di redazione del nuovo regolamento EU-OPS ed in particolare le sottoparti O e Q; quest'ultima in particolare (Tempi di volo e di servizio del personale navigante) ha trovato riflesso nella nuova regolamentazione nazionale di cui si espone nel seguito.

Il responsabile dell'Area ha inoltre rappresentato l'Italia nella EASA Committee e nella JAA Committee assicurando la rappresentatività dell'Ente al massimo livello nello sviluppo ed approvazione della normativa e delle procedure di standardizzazione europee nel campo della sicurezza.

Altri importanti incarichi sono stati assolti dal responsabile dell'Area in sede ECAC quale presidente del SAFA Steering Committee e della Task Force SOI (Safety Oversight Initiative) che rappresentano le attività congiunte europee sulla sicurezza gestite dall'ECAC.

Il coordinamento delle strutture è stato effettuato con lo sviluppo di piani e programmi normativi e di implementazione regolamentare (principalmente nel 2004 la JAR-OPS 3 ed i regolamenti europei già citati).

L'Area regolamentazione e Sicurezza ha inoltre dato impulso al processo di periferizzazione delle attività operative nel settore licenze aeronautiche e operazioni volo.

La Direzione dell'Area si è inoltre fatta carico di una serie di attività gestionali interessanti le strutture, curandone gli aspetti contrattuali ed attuativi (materiale per le licenze, nuovi libretti di volo, supporto specialistico per esami di lingua inglese, organizzazione convegni con l'utenza, organizzazione visite di standardizzazione ecc.).

Di particolare rilievo gli incontri con le imprese aeronautiche per la presentazione delle normative EASA e l'incontro con il Direttore della certificazione EASA, che hanno visto la partecipazione di oltre 300 rappresentanti delle aziende.

Al fine di fornire un quadro riassuntivo delle varie attività svolte, si riporta, di seguito, l'elenco del lavoro nell'anno 2004 suddiviso per strutture.

Servizio Prodotti Aeronautici

Attività omologativa

Agusta

- ✓ Approvazione AB139 modello 4 Display e collaborazione con FAA per la certificazione negli Stati Uniti dello stesso modello;

- ✓ Certificazione A109LUH destinato alle Forze Armate svedesi, versione caratterizzata da un nuovo AFCS e avionica integrata;
- ✓ Certificazione numerose varianti al modello A109/A119, modifiche per EH 101;
- ✓ Collaborazione con FAA in merito al trasferimento della costruzione del A119 nella sede Agusta di Philadelphia;
- ✓ Proseguita attività relativa all'attività certificativa del BA609.

Alenia

Firmato il Management Plan per il Boeing 7E7 con la FAA per fornire assistenza per le attività certificative che si svolgeranno in Alenia relativamente alla parte di cui Alenia è responsabile nel programma Boeing

Tecnam P2002 JF

Completata la certificazione ed emesso il primo Certificato di Tipo EASA per un prodotto costruito in Italia

Vulcanair VF600 e P68 Diesel

Proseguita l'attività di certificazione

OMA Sud Skycar 170

Iniziata l'attività di certificazione di questo nuovo aeromobile

Iniziative Industriali Italiane

Proseguita l'attività certificativa relativa agli aeromobili Sky Arrow 710 e F300

Piaggio

L'aeromobile P.166 DP1 ha completato la certificazione (IFR e autopilota)

P.180. Numerose modifiche sono state approvate ed è iniziata l'attività certificativa per la versione con la nuova avionica integrata

ICP Savannah

L'attività di certificazione è ancora in corso

Motore Diesel CRF

E' proseguita l'attività con la definizione della base di certificazione EASA

Meteor Falco

E' stata ripresa l'attività certificativa del velivolo UAV

Attività Internazionali

- ✓ Partecipazione nei pannelli degli esperti dell'EASA relativi ai gruppi "large, small aircraft, rotorcraft e engine";-
- ✓ Partecipazione in attività di supporto all'EASA in materia di standardizzazione DOA di paesi europei non accreditati;
- ✓ Presenza nei gruppi EASA per la definizione delle procedure di trasferimento dei prodotti dalle Autorità Nazionali ad EASA;
- ✓ Partecipazione al gruppo JAA CNS/ATM;
- ✓ Partecipazione al gruppo JAA per la stesura del "Concept Paper" per gli UAV.

DOA

E' proseguita l'attività di certificazione delle ditte come DOA Parte 21 Subpart J e come "procedure alternative", rientrano tra queste Piaggio, Alitalia, CRF, Aermacchi.

Intrapresa attività per la certificazione di alcune società turche di certificazione ed operatori come DOA per conto EASA.

Training

Nell'ambito della convenzione con l'AM è stato effettuato un corso ai piloti collaudatori e FT engineer dell'AM relativamente ai processi certificativi di cui alla Parte 21 al fine di consentire il loro impiego nei team di omologazione.

Effettuati corsi DOA interni ed esterni e progettati nuovi corsi DOA (imprese e Autorità Turche).

Collaborazione con l'Aeronautica Militare

Nel corso dell'attività di collaborazione con l'Aeronautica Militare è stata completata l'attività di valutazione del velivolo a pilotaggio remoto Predator ai fini di consentire di iniziare i voli, è stato emesso congiuntamente a SMA il Permesso di Volo per autorizzare i voli del velivolo Predator.

Attività Normativa

Il Servizio è stato coinvolto in supporto dell'attività normativa dell'Ente. In materia di aeroporti ha fornito il supporto per la definizione dei metodi di analisi dei "risk assessment" degli aeroporti.

Il Servizio sta coordinando la stesura di una policy per la certificazione UAV in risposta alle numerose richieste pervenute dall'industria italiana.

Il Servizio ha emesso una propria procedura operativa per allineare le procedure certificative ENAC a quelle EASA.

Servizio Ricerca e Fattore Umano

Il Servizio ha redatto due studi basati su ricerche in ambito europeo ed USA a supporto della regolamentazione dell'Ente: il primo sull'innalzamento dei limiti di età dei piloti impiegati nel servizio di trasporto commerciale con equipaggi multi-crew, ed il secondo sulla fatica operativa dei piloti "Flight Time Limitation".

Inoltre ha sviluppato attività di collaborazione con Enti ed organizzazioni nazionali in tema di ricerca aeronautica, in particolare sulle tematiche elettroavioniche e del controllo del traffico aereo e su quelle relative al rumore, derivante dal traffico aereo stesso, nelle vicinanze degli aeroporti.

Un rappresentante del Servizio Ricerca e Fattore Umano ha partecipato alla Research Committee JAA.

Servizio Medicina Aeronautica

Nel corso del 2004 il Servizio Medicina Aeronautica ha predisposto gli atti tecnico amministrativi necessari alla effettuazione della visita di standardizzazione JAA, che ha avuto luogo nel Luglio 2004 con esito positivo. Il Servizio Medicina Aeronautica ha a tal fine coordinato le riunioni tecniche, con il Ministero della Salute ed il Ministero della Difesa, necessarie e propedeutiche alla visita di standardizzazione JAA. A seguito di tale visita di standardizzazione effettuata dagli Ispettori JAA nel Luglio 2004, si è ottenuto nel Dicembre il 2004 il mutuo riconoscimento delle certificazioni mediche da parte del JAA e quindi dei paesi aderenti alle JAA.

Per quanto riguarda la parte medica, il provvedimento JAA ha riconosciuto quindi la validità del sistema nazionale di medicina aeronautica, in attesa dell'emissione del D.P.R., in avanzata fase di elaborazione, che identificherà le specifiche competenze dell'ENAC, del Ministero della salute e del Ministero della difesa nel settore aeromedico.

Attraverso l'emissione di questo nuovo D.P.R. verrà realizzata la normativa quadro nazionale del settore che regolerà anche l'emissione di licenze ed attestati attualmente non previsti dalle disposizioni JAR-FCL 3.

Inoltre, sempre in relazione al D.P.R. di cui sopra, il Servizio ha predisposto gli atti amministrativi procedurali necessari per la sua applicazione pratica una volta pubblicato in Gazzetta Ufficiale Italiana.

Il Servizio Medicina Aeronautica ha anche svolto consulenze tecniche (medico - sanitarie) di parte in favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ENAC stesso.

Inoltre, il Servizio Medicina Aeronautica ha assicurato, attraverso la partecipazione in qualità di membro effettivo del proprio Direttore, la rappresentanza dell'ENAC nella commissione medica permanente in seno alle Joint Aviation Authorities e a vari gruppi di lavoro internazionali che di volta in volta vengono attivati (come per esempio gruppi ECAC - European Civil Aviation Conference).

Servizio Operazioni Volo

Nel settore delle Operazioni Volo, oltre alla normale attività di certificazione e sorveglianza sugli operatori di trasporto pubblico e lavoro aereo, sono stati completati i processi di certificazione finalizzati al rilascio del COA secondo la normativa europea JAR-OPS agli operatori che impiegano elicotteri ovvero velivoli con massa massima certificata minore o uguale a 10 tonnellate o con meno di 20 posti passeggeri. In tal modo l'ENAC ha raggiunto l'obiettivo della piena attuazione delle norme europee JAR-OPS, risultando a fine anno tutti gli operatori nazionali di trasporto pubblico certificati secondo la norma europea.

E' proseguita, inoltre, l'implementazione del POSI – Programma Operativo Sorveglianza Imprese - che attraverso la programmazione preventiva di tutte le attività di sorveglianza sugli operatori di trasporto pubblico e lavoro aereo, ha assicurato un più efficace sistema di sorveglianza e di utilizzazione delle risorse.

Un importante risultato è venuto dal mutuo riconoscimento rilasciato all'ENAC dalle JAA delle certificazioni dei dispositivi di addestramento (simulatori) a seguito della visita di standardizzazione effettuata nel luglio 2004.

Di notevole impegno l'attività relativa alla elaborazione, consultazione e definizione del regolamento ENAC per i tempi di volo e di servizio del personale navigante (ENAC-FTL) con una fitta serie di incontri e di confronti con le associazioni professionali, dei vettori e di singole compagnie aeree interessate; il regolamento è stato presentato in Consiglio di amministrazione ed approvato nella seduta del 26 gennaio 2005.

Inoltre il Servizio Operazioni Volo ha fornito il proprio supporto specialistico contribuendo ai processi di certificazione e sorveglianza aeroportuale, nonché allo sviluppo di circolari applicative, regolamenti ENAC e normativa internazionale.

A far data dall' 1/10/04 è stato attuato, in via sperimentale, il decentramento dell'attività di sorveglianza sugli Operatori ricadenti nell'ambito territoriale del Servizio Sicurezza Volo di Roma, attraverso l'assegnazione a detto Servizio di cinque Ispettori di volo e di un Professionista.

Il Servizio Operazioni Volo ha operato un continuo monitoraggio finalizzato a garantire la continuità delle azioni di sorveglianza e i livelli di standardizzazione.

Notevole supporto è stato fornito al programma SAFA attraverso l'addestramento di quattro Ispettori di volo e la loro successiva partecipazione attiva ad una serie di ispezioni

Servizio Manutenzione e Produzione

Attività regolamentare

Regolamentazione nazionale

Predisposizione della proposta di emendamento al Regolamento Tecnico ENAC per l'eliminazione della Specifiche di Navigabilità e delle classificazioni di impiego, della PdE 40-28 sulla certificazione di navigabilità degli aeromobili in assenza del certificato di omologazione, nonché alla predisposizione della bozza Circolare NAV 69 Certificato di Navigabilità di aeromobili con Certificato di Omologazione decaduto.

Predisposizione delle tabelle per l'identificazione del piano di interventi di armonizzazione del RT ENAC e delle Circolari con i regolamenti EASA.

Regolamentazione internazionale

Attività di preparazione dell'accordo tra ENAC ed LBA per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza ai sensi dell'art. 83 bis della Convenzione ICAO la cui versione finale per la firma è prevista entro il primo semestre 2005.

Attività EASA:

Nel corso dell'anno è stato completato, sotto la supervisione del Servizio Manutenzione e Produzione, il processo di implementazione dell'annesso II del regolamento (CE) 2042/2003 (Parte 145), che si è concluso con la trasformazione entro il 28/11/2004 delle approvazioni delle imprese di manutenzione JAR 145 in approvazioni a Parte 145; la trasformazione delle approvazioni ha riguardato 152 imprese. Sono state convertite tutte le imprese estere ex JAR 145 assegnate dall'EASA all'ENAC, nel rispetto delle scadenze fissate dai regolamenti comunitari.

Nel corso dell'anno è stato completato, sotto la supervisione del Servizio Manutenzione e Produzione, il processo di implementazione dell'annesso IV del regolamento (CE) 2042/2003 (Parte 147), che si è concluso con la trasformazione entro il 28/11/2004 delle approvazioni delle due imprese di manutenzione già approvate a JAR 147 (Alitalia e Agusta) in Parte 147. E' stato inoltre iniziato il processo di approvazione di altre 3 imprese.

Accordi con Autorità estere

Nel mese di Luglio 2004 l'ENAC, nell'ambito del programma di verifiche finalizzato alla firma di un accordo bilaterale (BASA) sulla manutenzione tra EASA ed FAA, ha ricevuto la visita di un team ispettivo FAA. L'esito della visita è stato estremamente positivo: l'FAA non ha segnalato rilievi a carico dell'ENAC ed ha espresso un vivo apprezzamento per l'alto livello qualitativo raggiunto dall'Ente nell'effettuare la sorveglianza delle attività di manutenzione.

Regolamentazione / partecipazione ad attività internazionale

Partecipazione al gruppo di lavoro EASA deputato alla definizione del capitolato e bando di gara per la terziarizzazione della Regulatory Impact Assessment (RIA) sulla parte M, Annesso I al Reg. (CE) 2042/2003.

Pieno supporto, attraverso la compilazione di appositi questionari e l'organizzazione di un forum con le principali Organizzazioni di settore, alle fasi I, II e III delle attività della Regulatory Impact Assessment sulla parte M nel settore della General Aviation effettuata dalla soc. AIR EUROSAFE su incarico EASA, per la predisposizione della opportuna Opinion per la Commissione come richiesta dal Reg. (CE) 2042/2003.

Attività di attuazione normativa e sorveglianza

Generale

Il Servizio Manutenzione e Produzione ha partecipato attivamente, fornendo il supporto specialistico, allo sviluppo di varia normativa nazionale ed internazionale (vedere circolari e procedure menzionate nella sezione Attività Regolamentare relativamente alle materie di competenza) ed alle attività per l'identificazione soluzioni percorribili nei riguardi situazioni inusuali

nell'ambito dei processi certificazione imprese e personale svolti dalle strutture periferiche e specialistiche di settore.

In particolare per quanto riguarda l'attività normativa internazionale, il Servizio ha fornito il contributo necessario per l'implementazione delle Implementing Rules - EASA (IR-21, IR-M, IR-145, IR-66, etc.).

Ha svolto inoltre un lavoro di co-ordinamento con le strutture periferiche e centrali coinvolte nel rilascio delle autorizzazioni alla locazione e noleggio degli aeromobili, sia negli aspetti specialistici che di definizione/interpretazione/adeguamento e monitoraggio dei contenuti degli accordi con Autorità Estere per il trasferimento delle responsabilità di sorveglianza. Infine ha svolto una significativa attività, in co-ordinamento con le Strutture periferiche e le controparti estere (Autorità Primarie di Certificazione e detentori del progetto di tipo), per l'analisi degli inconvenienti ed incidenti in esercizio, delle eventuali raccomandazioni di sicurezza emesse dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) e l'identificazione delle idonee azioni correttive.

Ciò si è associato alla normale attività di analisi ed adozione delle informazioni sulla navigabilità continua emesse dalle Autorità Primarie di Certificazione sulla flotta immatricolata in Italia concretizzatasi nella emissione di 544 Prescrizioni di Aeronavigabilità.

Inoltre il Servizio è stato profondamente impegnato in attività di collaborazione con la Magistratura fornendo dati ed analisi, in merito ad indagini giudiziarie da essa svolte su importanti operatori nazionali.

Infine il Servizio ha continuato a fornire il proprio supporto specialistico nei vari comitati e gruppi di lavoro JAA (MST, PSCST, MAST, CRC, Production and Airworthiness Conference, etc.).

Nel settore Manutenzione:

È continuata l'emissione delle Licenze di Manutentore Aeronautico (LMA) JAR 66, ed in particolare la conversione dei vecchi CIT a Regolamento Tecnico (in accordo ai criteri della Circolare NAV-68): al 31 Dicembre 2004 erano state emesse 500 LMA. Parallelamente è stata portata avanti dalle Sicurezze Volo, sotto la supervisione del Servizio Manutenzione e Produzione, anche la trasformazione dei vecchi CIT (per gli aa/mm < 5700kg. Motori e Componenti) nei nuovi CIT di Certifying Staff "ad personam" previsti dall'emendamento 52 del Regolamento Tecnico.

Il Servizio ha poi gestito 3 sessioni d'esame JAR 66 per il rilascio/estensione delle LMA alle quali hanno partecipato circa 120 candidati). A riguardo degli esami è opportuno segnalare che è stato introdotto un sistema di prenotazioni "on line" sul sito Internet dell'ENAC che ha permesso di razionalizzare il processo, migliorandone in maniera sostanziale l'efficienza.

Sono state effettuate quattro sessioni di corsi di 3 giorni ciascuno sul regolamento (CE) 2042/2003 destinate al personale professionista incaricato di effettuare le approvazioni in accordo alla Parte 145; ai corsi hanno partecipato 76 professionisti.

E' stata inoltre ampliata ed aggiornata la sezione dedicata all'EASA del sito Internet dell'ENAC nella quale sono stati anche inseriti tutti i documenti prodotti dall'ente sull'argomento.

Sono proseguiti i rapporti con Boeing e Aeronautica Militare Italiana per lo scambio di parti di ricambio con il settore trasporto aereo per l'aeromobile B767T.

Inoltre il Servizio ha fornito guida e supporto tecnico alle strutture territoriali relativamente a processi di sospensione/ripristino delle certificazioni (esercente e manutentore) di operatori nazionali, sia nella conduzione di audit straordinari sia nella valutazione di personale proposto per posti chiave in ambito organizzativo e certificativi.

Allo stesso modo è stata fornita guida e supporto tecnico per quanto riguarda le nuove attività di smantellamento e demolizione che sono state intraprese da ditte interessate alla materia e nel rispetto delle nuove e pertinenti circolari ENAC (a/m ATR 42 ex Air Sicilia).

Tale attività è stata effettuata anche nei riguardi della Soc. Panaviation che, terminata la fase giudiziaria ben nota, ha iniziato lo smantellamento, la demolizione e la catalogazione delle parti appartenenti agli aa/mm Airbus A300 posizionati sull'aeroporto di Fiumicino. L'attività ha interessato anche il "risanamento" del Magazzino Panaviation così come richiesto dall'ordinanza emessa dal Direttore Generale dell'ENAC.

Sono proseguite inoltre le attività di accreditamento di società di addestramento nel settore della normativa tecnica. In particolare tale attività ha portato al riconoscimento del corso triennale di ingegneria aeronautica del Politecnico di Torino per la formazione di base secondo Parte 66 al fine di riconoscerne i crediti.

Ufficio Costruzioni:

Nel 2004 Il Servizio Manutenzione e Produzione ha svolto le attività associate ai processi di approvazione delle imprese di costruzione garantendo l'opera di standardizzazione a livello nazionale e le relative relazioni internazionali .

L'anno è stato caratterizzato dall'applicazione delle nuove normative europee di cui al Reg. 1592/2002.

Il gruppo di lavoro formato con risorse territoriali, guidato dal responsabile dell'ufficio e istituito per sostenere i processi di conversione ha predisposto con tempestività strumenti adeguati e flessibili, conseguendo pienamente gli obiettivi prefissati per il 2004.

Il 100% delle imprese già certificate secondo la normativa JAA hanno ottenuto l'approvazione POA (Production Organisation Approval) nel rispetto delle scadenze previste dal Reg. (CE) 1702/2003.

Durante l'anno il settore è stato oggetto di verifica da parte dell'EASA con risultati eccellenti e nessun rilievo emerso a carico dell'Ente, a riprova dell'efficace e coerente attività di indirizzo sviluppata dal Servizio.

Al riguardo oltre alla continua opera di assistenza delle risorse territoriali e all'emanazione di direttive pubblicate sul sito internet, sono stati organizzati due corsi interni in cooperazione con il Servizio Prodotti Aeronautici, riavviando sin dalla scorsa primavera il progetto formativo dei professionisti che stagnava dal 1998.

Sono riprese anche le verifiche sistematiche di standardizzazione nazionale con la prima visita del POAST nazionale alla direzione Sicurezza Volo Milano.

Sul piano internazionale è stata garantita la partecipazione attiva a convegni, comitati e gruppi di lavoro organizzati per fronteggiare l'intensa globalizzazione del settore (es. Production & Airworthiness Meeting, Montreal settembre 2004) ed è stato assicurato il contributo alla realizzazione dei progetti di espansione dell'industria italiana quale il trasferimento della produzione Agusta (A119) negli Stati Uniti e la cooperazione Boeing/Alenia (programma B787).

Coordinata inoltre l'assistenza che l'ENAC esegue in base agli accordi tecnici di cooperazione internazionale (BASA-IPA, FAA conformity inspections, ecc).

Merita menzione l'inizio delle certificazioni delle imprese di produzione estere (Turchia) per conto EASA, assegnate all'Ente e gestite dall'ufficio. L'attività rappresenta un' esperienza inedita su scala mondiale nel campo delle costruzioni aeronautiche e propone schemi all'avanguardia rispetto alla legislazione ICAO.

Il settore frutta all'ente, fra diritti di certificazione impresa e di sorveglianza delle costruzioni, circa 2,5 milioni di euro all'anno.

Servizio Registrazione Aeromobili

Nel settore Registrazione Aeromobili è proseguito il processo di semplificazione di quelle procedure la cui modifica od aggiornamento non richiedono uno specifico intervento normativo o regolamentare.

In tale indirizzo, ed a seguito di una diversa interpretazione delle norme e regolamenti vigenti, sono state emanati ordini di servizio volti a snellire le procedure:

si è previsto di accettare la certificazione del notaio fatta negli atti da trascrivere, circa i poteri dei firmatari in caso di persone giuridiche senza procedere ad ulteriori accertamenti;

si è introdotta la possibilità di intestare gli aeromobili direttamente in capo alle Associazioni non riconosciute, in modo tale da superare la vecchia prassi che prevedeva l'intestazione fiduciaria in capo al legale rappresentante.

Si è predisposto un facsimile di dichiarazione sostitutiva di atto notorio con il quale snellire l'acquisizione di documentazione relativa a persone giuridiche.

Si è data attuazione alla previsione di cui all'art. 869 del codice della navigazione in modo tale da velocizzare il completamento delle trascrizioni.

Sempre a seguito di una diversa interpretazione delle norme e regolamenti vigenti, si è deciso di prevedere una annotazione di cessione di utilizzazione, per gli aeromobili che siano stati immatricolati ai sensi del secondo comma dell'articolo 751 del C.N., nel caso in cui dopo la riconsegna vi sia una contestuale cessione a favore di soggetto legittimato a richiedere l'immatricolazione ai sensi del 751 comma II, in modo tale da non procedere alla cancellazione e ad alla successiva immatricolazione dell'aeromobile, riducendo così la tempistica.

Si è completato il lavoro di aggiornamento della circolare costituente una guida pratica per le procedure di trascrizione e di annotazione degli atti nel Registro delle costruzioni e nel Registro Aeronautico Nazionale, introducendo sulla base delle direttive del Consiglio di Amministrazione la possibilità di decentrare le procedure del Servizio, predisponendo anche una proposta di workshop illustrativo per i dipendenti della periferia.

Nell'ottica del decentramento e della organicità e funzionalità dell'utilizzo dei dati, si è attivato il processo di digitalizzazione dei dati contenuti nel Registro Aeronautico Nazionale, che costituirà la base della completa informatizzazione delle procedure gestite dal Registro Aeronautico Nazionale. Allo scopo di adeguare la regolamentazione Enac alla normativa internazionale si è predisposta la circolare di recepimento dell'Annesso 7 ICAO, con la proposta di adozione di un regolamento Enac.

Servizio Licenze Aeronautiche

Nell'anno 2004 l'attività del Servizio Licenze Aeronautiche è stata caratterizzata da un intenso rilascio di Licenze, certificazione e sorveglianza di Scuole di volo e di paracadutismo, rilascio autorizzazioni d'esaminatore, esami per piloti ed assistenti di volo.

A fine 2004 risultavano rilasciate 75 approvazioni di centri di addestramento piloti di cui 49 di FTO e 26 di TRTO, tutti certificati dopo un processo di certificazione condotto in team da ispettori di volo ed esperti nel settore delle licenze aeronautiche.

Le organizzazioni registrate sono oltre 100; il processo di registrazione è curato dalle Direzioni Aeroportuali con il supporto e la supervisione del Servizio licenze aeronautiche.

Per quanto riguarda le licenze di pilotaggio la situazione è la seguente:

Licenze di pilotaggio suddivise per tipologie inserite in banca dati al 31/12/2004

Tipo	ATPL-A	CPL-A	PPL-A	ATPL-H	CPL-H	PPL-H
ICAO/NAZ	3055	1834	5119	213	849	628
JAR	462	288	373	26	20	78
Totali	3517	2122	5492	239	869	606

Ulteriore impegno è stato messo nel migliorare le modalità con cui vengono svolti gli esami professionali degli assistenti di volo, particolare cura è stata posta nell'accertamento della conoscenza della lingua Inglese anche in considerazione del diffondersi sempre più di equipaggi i cui componenti sono di nazionalità diversa. Nel corso del 2004 sono stati rilasciati più di 600 APSE (Attestazione per i Servizi di Pronto Soccorso e di Emergenza cui corrispondono oltre che le attività amministrative di rilascio anche l'attività d'esame.

Attualmente, a cura del Servizio Licenze Aeronautiche, i futuri Assistenti di volo vengono sottoposti ad un test iniziale, nell'ambito del conseguimento dell'attestato professionale, di comprensione e conversazione, effettuato dalla nota organizzazione Shenker.

L'attività d'esame è stata caratterizzata dalla decisione di pubblicare nella "home page" dell'ENAC i calendari d'esame, l'iniziativa è stata molto apprezzata dall'utenza.

Questa decisione, oltre che essere dettata da motivi di trasparenza, ha consentito alle scuole di addestramento di coordinare la fine dei corsi con l'inizio degli esami, eliminando quello che purtroppo era prima invalso, costringendo talvolta gli allievi ad aspettare alcuni mesi dalla fine del corso d'istruzione teorica, al momento in cui era possibile sostenere gli esami.

Esami teorici svolti nel corso del 2004 (piloti)

Esame	ATPL	CPL	PPL	IR	Istruttori
n.° sessioni	8	8	20	8	5
n.° cand (media)	70	35	40	30	25

L'attuazione della periferizzazione delle attività nel 2004 è iniziata trasferendo completamente agli uffici territoriali le attività connesse alla emissione dei "Crew member" che precedentemente venivano rilasciati a livello centrale.

Nell'ambito dell'attività sanzionatoria il Servizio Licenze Aeronautiche ha provveduto a comminare 9 sospensioni di Licenza Aeronautica, provvedendo con le risorse interne a seguire tutto il complesso procedimento istruttorio.

Per quanto riguarda gli esami di volo effettuati in tutto il territorio nazionale e sempre più sovente, anche all'estero, giova ricordare il grande impegno ed anche sacrificio personale degli Ispettori di Volo, nel cercare di accorciare i tempi di attesa che sono scesi da un anno, a circa gli attuali 30 giorni nella maggioranza dei casi.

Le autorizzazioni di esaminatore per velivolo certificato per tipo (TRE) rilasciate nel corso del 2004, sono state circa 300.

L'attività internazionale del Servizio Licenze Aeronautiche anche nel 2004 è proseguita avvalendosi dell'apporto professionale di un funzionario esterno alla struttura che ha partecipato alla JAA Licensing Committee.

Altra attività internazionale seguita è stata quella relativa alla banca dati per gli Esami che produce il questionario per gli esami CPL ed ATPL (JAA Question Data Bank).

Nel corso del 2004, significativamente, è stato colto il riconoscimento ufficiale del JAA delle Licenze rilasciate dall'Italia in accordo alla normativa JAR.

2. ATTIVITÀ DI SECURITY E FACILITATION

Il settore Security (attività di sicurezza connessa alla prevenzione di atti illegali ad opera di terroristi o dirottatori, da distinguersi rispetto alla Safety, o prevenzione di incidenti aerei ed aeroportuali dovuti ad errori umani, cedimenti strutturali, ecc.), ha subito un eccezionale sviluppo a partire dall'11 settembre 2001, registrando anche nel 2004 un incremento sostanziale nelle attività in sede internazionale (gruppi di lavoro, normativa, ecc.) che nazionale (certificazioni, ispezioni, ecc.). La Security, per ridurre i rischi connessi al terrorismo, introduce controlli di sicurezza all'imbarco, rallentando quindi i flussi di passeggeri e merci; si sviluppano quindi le attività e le procedure connesse alla Facilitation (*Facilitazioni*), che si propongono di rendere il più agevole possibile i trasporti per via aerea.

Ispezioni effettuate da organismi internazionali

Nel 2004 si sono gestite le prime ispezioni svolte dall'U.E. e dall'ECAC all'autorità ed agli scali, e si è espressa la figura di "National Coordinator" per le attività connesse ad ognuna di esse (redazione dei pre-questionari, rapporti con gli ispettori, presentazione dell'attività svolta, predisposizione delle misure correttive, ecc.).

In particolare, dal 26 al 30 luglio 2004 è stata effettuata un'ispezione da parte dell'Unità Europea al Servizio Security dell'ENAC, per verificare la corretta applicazione della normativa comunitaria (Regg. 2320/2002, 622/2003, ecc.), con risultati lusinghieri: la sola mancanza rilevata è consistita dall'insufficiente numero degli addetti al settore, attesa la vastità dei compiti attribuiti.

Ha avuto poi luogo pure un'ispezione ECAC sull'aeroporto di Malpensa, suddivisa in due tempi (dal 6 al 12 luglio e dal 12 al 18 ottobre); si tratta di verifiche effettuate su richiesta dell'Autorità del Paese interessato, i cui risultati devono rimanere riservati fra le Parti coinvolte.

Anche l'Unione Europea ha effettuato un'ispezione sullo stesso scalo lombardo, fra il 6 ed il 10 dicembre, mediante 7 ispettori suddivisi in 3 team che hanno operato contemporaneamente e con l'ausilio di particolareggiate check-list. Anche in questo caso i risultati devono rimanere riservati; ci si limita ad osservare che l'Autorità comunitaria ha confermato l'impegno e la professionalità dei funzionari dell'ENAC.

Attività internazionale nel settore Security

L'ENAC, quale Autorità nazionale addetta alla Security del trasporto aereo, partecipa d'istituto a numerose iniziative internazionali tendenti a predisporre norme e procedure in tale settore: in ambito mondiale presso l'ICAO, comunitario presso l'UE, e pan-europeo presso la CEAC.

Nell'ambito dell'ICAO soltanto 15 fra tutti i paesi aderenti ha un proprio rappresentante nell'AVSEC Panel, e fra di essi l'Italia; l'attività si concentra principalmente sulle necessarie modifiche dell'Annesso 17 e del Doc. 8973, il Manuale della sicurezza che in 500 pagine specifica quanto costituisce il necessario bagaglio culturale di ogni addetto alla sicurezza del trasporto aereo, dettagliando le modalità con cui si devono realizzare i principi dettati nell'Annesso 17. E' di solito prevista 1 riunione AVSECP annuale, da prepararsi tramite gruppi di lavoro che sviluppino gli argomenti di maggiore rilevanza. Nel 2004 l'Enac ha partecipato ad 1 riunione AVSECP ed ha partecipato ai lavori del gruppo di lavoro incaricato di elaborare l'Emendamento 11 all'Annesso 17: tale GdL ha sviluppato modifiche che coinvolgono più della metà del vigente testo dell'Annesso, avvicinandolo alla normativa elaborata dall'UE nell'ambito del Reg (CE) 2320/2002.

In ambito ICAO si è pure partecipato all'incontro del "Gruppo ad hoc degli specialisti nella rivelazione degli esplosivi" e alla riunione della "International Explosives Technical Commission (IETC)".

Sono soprattutto le riunioni AVSEC (Aviation Security) svolte in **ambito comunitario** quelle ad assorbire le massime energie dell'ENAC: nell'ambito di esse (una ogni 5 settimane), i 25 membri affrontano sistematicamente i diversi aspetti della Security negli aeroporti, mettendo a punto i Regolamenti che diverranno immediatamente applicabili in tutta l'Unione Europea, abilitando gli ispettori comunitari a verificarne il rispetto. Infatti, ai sensi dell'art. 4.2 del Reg. (EC) 2320/2002, la Commissione, è delegata ad emanare i Regolamenti applicativi dei principi enunciati nel Reg. 2320 stesso senza sottoporli preventivamente al Consiglio o al Parlamento dell'U.E. Nel 2004 si è partecipato ad 8 riunioni AVSEC presso l'U.E., e ad altrettante riunioni preparatorie, presenti gli "stakeholders", ovvero i diversi operatori ed utenti degli aeroporti rappresentati dalle rispettive associazioni (gestori, compagnie aeree europee, vettori internazionali, piloti, trasportatori, corrieri, ecc.). Si è inoltre fatto parte del Gruppo di lavoro più importante in ambito comunitario, quello addetto alla riforma del Regolamento-base del settore, il 2320 varato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'U.E. nel 2002, all'indomani dell'attentato dell'11 settembre 2001. Il nuovo Regolamento differirà dal precedente sotto due aspetti essenziali: **a)** sarà più sintetico, enunciando i soli principi essenziali e demandando le norme attuative a Regolamenti successivi da svilupparsi in ambito AVSEC. Il non dovere sottoporre questi ultimi al lungo iter procedurale coinvolgente Consiglio e Parlamento darà maggiori margini di manovra al comitato AVSEC, che oggi è talvolta vincolato a norme poco chiare che tuttavia, essendo contenute nel 2320, non sono modificabili se non tramite procedure lunghe e di esito incerto. **b)** Supererà i numerosi problemi emersi nei primi tre anni di applicazione, concentrando i controlli di sicurezza laddove effettivamente necessari e ponendo le basi per una maggiore uniformità di comportamenti in tutta l'U.E. per i diversi settori della security, da quello del training a quello del cargo o nell'ambito delle attrezzature di sicurezza da utilizzare negli aeroporti.

Per quanto riguarda l'**ECAC** si è partecipato a tre riunioni della "Task Force per gli studi degli aspetti tecnici dei problemi della sicurezza".

Attività nell'ambito CISA

Si sono tenute quattro riunioni CISA. Il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Aerei e degli Aeroporti, è costituito dai rappresentanti di tutti i principali soggetti coinvolti dalla security nel trasporto aereo ed aeroportuale (Ministero dell'Interno, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gestori, vettori, ecc.), è presieduto dal Presidente dell'ENAC ed effettua attività d'indirizzo normativo, ad esempio elaborando modifiche e completamenti al Programma Nazionale di Sicurezza; l'istruttoria sugli argomenti all'ordine del giorno è svolta dall'ENAC.

Fra gli argomenti affrontati nelle diverse riunioni del CISA si richiamano i seguenti.

- ✓ Predisposizione della scheda "Programma per la Formazione di Sicurezza".
- ✓ Controlli di sicurezza voli in transito (passeggeri, bagagli a mano e da stiva).
- ✓ Definizione delle parti critiche all'interno delle aree sterili aeroportuali. (Reg. CE 1138/2004).
- ✓ Applicazione controlli di sicurezza previsti dal P.N.S. presso i varchi doganali e carrai.
- ✓ Presentazione di alcuni sistemi di sicurezza integrati per la soluzione delle problematiche di security in ambito aeroportuale da parte delle seguenti ditte: Alenia Marconi S.p.A., Bull Italia S.p.A., ETM S.r.l., Studio Progettazione Ing. Nicola IACOBELLIS, Studio Ing. Maurizio PENNAROLA, IRI – MANAGEMENT S.p.A.

Certificazioni degli "Agenti Regolamentati" e Agenti di Handling Autorizzati"

Per prevenire l'introduzione illecita, nelle stive degli aeromobili, di ordigni esplosivi o comunque di articoli pericolosi per la sicurezza del volo, senza compromettere nel contempo la velocità dei trasporti di merce che contraddistingue la via aerea, si sono introdotte le figure degli "Agenti Regolamentati" e degli Agenti di Handling Autorizzati". Gli agenti merci ed handlers che ritengono di possedere i requisiti richiesti fanno domanda di certificazione; gli accertamenti dell'ENAC tendono a verificare la presenza di tali requisiti (controllando l'adeguatezza e le caratteristiche di

sicurezza dei locali adibiti a magazzino, o la presenza delle figure professionali e delle procedure stabilite per le attività previste, ecc.).

Nel 2004 il numero di società certificate è passato da 146 a 214 (68 certificazioni nell'anno), mentre il numero di siti certificati è passato da 221 a 431 (210 siti certificati nello stesso anno).

Esame ed approvazione dei Programmi di sicurezza dei vettori

Ogni vettore anche estero, operanti in Italia, è tenuto a predisporre il "Programmi di sicurezza del vettore", manuale in cui sono dettagliate le modalità con cui la specifica compagnia aerea intende rispettare le prescrizioni del PNS (controllo di passeggeri, bagagli e merce, imbarco del catering o del materiale di bordo, ecc.). La Direzione Security verifica la correttezza di tali modalità e procedure, richiede le eventuali modifiche o aggiunte ed infine approva il Programma, verificando poi, in sede di ispezione, la corretta esecuzione di quanto previsto.

Nel 2004 sono stati approvati 36 Programmi di sicurezza di altrettanti vettori.

Ispezioni aeroportuali

Come previsto dalla normativa comunitaria (Reg.1217/2003), al fine di verificare la corretta applicazione del PNS da parte dei diversi soggetti coinvolti, ogni Stato contraente deve predisporre un nucleo di ispettori da adibire ad ispezioni presso tutti gli scali aperti al traffico civile. Nel caso italiano tali ispezioni sono condotte dal Nucleo ispettori per la sicurezza (art. 7 DM 85/99), costituito da 6 elementi dell'ENAC e 6 del Ministero dell'Interno, che nel 2004 hanno ispezionato gli aeroporti di Bari, Bologna, Catania, Firenze, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Pescara, Pisa, Roma Fiumicino e Venezia.

Certificazione degli ispettori di sicurezza

In base circolare SEC 01 del 7.10.2004, l'ENAC è l'unico soggetto deputato alla certificazione degli Istruttori per la formazione alla sicurezza; questi ultimi dovranno formare gli addetti alla Security nell'ambito dei diversi soggetti presenti nel settore del trasporto aereo (vettori, gestori, società addette ai controlli di sicurezza di passeggeri, bagagli, merce e posta, ecc.).

Nel 2004 sono stati certificati circa 40 nuovi Istruttori per la formazione alla sicurezza, verificando mediante un'apposita commissione la presenza delle condizioni previste dalla circolare sopra accennata.

Facilitazioni

A livello internazionale si è partecipato alla 12^a Sessione della Divisione Facilitazioni tenutasi al Cairo nel marzo 2004, sviluppando i problemi dei documenti di viaggio e della prevenzione delle possibili frodi, le formalità di controllo alle frontiere, le problematiche del trasporto delle merci per via aerea, l'immigrazione illegale, la modernizzazione delle installazioni aeroportuali e dei sistemi di prenotazione dei servizi, e le novità in tema di Regolamento Sanitario Internazionale; si sono inoltre dibattuti gli emendamenti più opportuni all'Annesso 9.

In ambito ECAC si è partecipato ad una riunione del sottogruppo FAL-Cargo (affrontando la possibilità di realizzare un Manuale sulle Facilitazioni, una migliore definizione della figura dell'agente "regolamentato/autorizzato", ed i principi di sviluppo di un sistema informativo preventivo cargo) ed alle riunioni del sottogruppo FAL-PRM (passeggeri con mobilità ridotta).

A livello nazionale si sono proposti alle Amministrazioni competenti le misure necessarie per adempiere alle norme ed alle raccomandazioni emanate da ICAO, ECAC ed UE, predisponendo ad esempio i necessari all'aggiornamenti, in ambito facilitazioni, all'AIP-Italia; quest'ultima è la Pubblicazione di Informazioni Aeronautiche che ogni Paese aderente all'ICAO deve mantenere aggiornato; in Italia l'ENAV si occupa della diffusione di esso agli operatori interessati.

Attività varia

Fra le attività quotidiane nel settore della security si richiamano le seguenti:

- ✓ realizzazione di quanto previsto dal PNS e dalle altre disposizioni del CISA, valutando le richieste di autorizzazione e gestendo quotidianamente ed i rapporti fra i vari soggetti pubblici e privati, italiani ed esteri, coinvolti dall'attuazione del Programma Nazionale per la Sicurezza: Ministeri, autorità postale, gestori, vettori, spedizionieri merci, istruttori, privati cittadini, ecc.;
- ✓ coordinamento dei soggetti competenti per il superamento delle inadempienze riscontrate dal Nucleo Ispettivo Nazionale, promuovendo la rapida effettuazione dei necessari interventi correttivi;
- ✓ esame dei programmi di formazione presentati dagli istruttori;
- ✓ pareri su affidamento servizi di sicurezza richiamati dagli articoli 2 e 3 del DM 85/99;
- ✓ predisposizione delle bozze di norme e procedure da adottarsi da parte dell'ENTE o da sottoporre al CISA in materia di security;
- ✓ gestione dei rapporti con EASTI per partecipazione corsi di security;
- ✓ elaborazione, negli scali principali e quelli minori, dei Piani di Sicurezza Aeroportuali, comprensivi dei Piani "Leonardo da Vinci", conformemente alle direttive contenute nel PNS ed alle disposizioni del Ministero dell'Interno.

3. INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI**Servizio Operatività**

Nell'ottobre del 2003 è stato emanato il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" – Emendamento 2 che ha prescritto, tra l'altro, la certificazione degli aeroporti utilizzati per attività di trasporto pubblico ed ha fornito i requisiti in materia di sicurezza delle operazioni per l'emissione ed il mantenimento della certificazione stessa, recependo in tal maniera l'Annesso 14 ICAO.

Nell'appendice 1/A di detto Regolamento sono state previste le scadenze temporali per le certificazioni degli aeroporti rapportate alla valenza quantitativa del traffico passeggeri che su essi si svolge.

A seguito di tali prescrizioni del Regolamento, dopo la certificazione degli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa avvenuta nel 2003, nel corso dell'anno 2004 sono stati certificati gli aeroporti di:

- ✓ Milano Linate, Venezia, Catania, Napoli, Bologna, Palermo in data 30 maggio 2004;
- ✓ Olbia in data 30 settembre 2004;
- ✓ Bari in data 26 novembre 2004;
- ✓ Torino, Verona, Cagliari, Firenze, Pisa, Bergamo, Genova, Lamezia Terme, Roma Ciampino, Alghero, Trieste in data 30 novembre 2004.

Al momento, nel rispetto dei tempi del Regolamento, sono stati pertanto certificati 21 aeroporti e sono in corso le certificazioni degli aeroporti di Ancona, Brescia e Brindisi (con scadenza a maggio 2005).

L'Area Infrastrutture Aeroportuali, cui è attribuito il processo di certificazione, ha assicurato il coordinamento dell'attività dei team di certificazione e la supervisione del processo.

Le attività dei team si svolgono secondo un programma di audit, concordato con il gestore all'avvio della procedura certificativa.

Le verifiche riguardano normalmente le caratteristiche generali del sedime aeroportuale (recinzione, accessi, viabilità perimetrale, viabilità veicolare alle piste di volo e vie di rullaggio), le infrastrutture e gli impianti, le procedure operative riportate nel Manuale di aeroporto nonché l'organizzazione del gestore, con particolare riferimento alle figure dell'accountable manager e dei post holders, cui vengono attribuite le responsabilità in tema di safety.

A conclusione del processo, compiuta l'istruttoria degli atti prodotti dal team, si valutano gli eventuali rilievi mossi, le misure compensative individuate, da porre in essere fino al rientro dalle non conformità, e le proposte di adeguamento delle infrastrutture ed impianti con le scadenze temporali entro cui attuarle.

Giova segnalare che la procedura di certificazione non trova esaurimento nella prima fase del rilascio del certificato, ma prosegue dinamicamente sia con la vigilanza compiuta dal team sulle attività di mantenimento della certificazione sia con la verifica dell'attuazione delle misure di rientro dalle non conformità.

Su tutti gli aeroporti, certificati e non, è stata effettuata una costante azione di sorveglianza da parte di team composti da ingegneri, periti ed ispettori di volo; la quantificazione di tali attività è indicativamente riassunta come segue:

✓ aeroporti certificati nel 2004	19
✓ numero di audit di certificazione effettuati nel 2004	160
✓ numero audit di sorveglianza degli aeroporti certificati	25

Va evidenziato il forte sostegno fornito dal settore nell'evoluzione del sistema aeroportuale, ottenuta a conclusione dei processi di certificazione, mediante l'organizzazione e la realizzazione di un percorso formativo in tema di certificazione stessa; tale percorso si è sviluppato con l'attuazione di moduli formativi per i professionisti e gli ispettori di volo di ENAC nonché con la fornitura di corsi per i gestori aeroportuali, con particolare riferimento alle figure dei Post Holders, finalizzati a promuovere una nuova cultura ispirata ai criteri internazionali della sicurezza operativa aeroportuale.

L'iniziativa, nata in collaborazione con Assaeroporti, ha rappresentato un ulteriore momento di confronto con i gestori con evidenti effetti positivi sul sistema aeroportuale; a conclusione di tali corsi si è evidenziato un forte rapporto di collaborazione ed integrazione tra i gestori aeroportuali ed ENAC in materia di safety.

Il percorso formativo interno ha interessato circa 70 professionisti ed ispettori di volo dell'ENAC, sia della sede centrale che delle sedi locali, coprendo totalmente il numero di funzionari coinvolti, o che potrebbero in un prossimo futuro essere coinvolti, nelle procedure di certificazione e/o di sorveglianza sul mantenimento della certificazione.

Sempre in materia di certificazione degli aeroporti si è inoltre fornito il supporto all'attività regolamentare per la redazione della circolare sulla sorveglianza del mantenimento della certificazione, attualmente in fase di consultazione interna.

Altra attività rilevante è stata la gestione delle pratiche relative al rilascio dei nulla osta per la realizzazione di costruzioni che potrebbero costituire ostacolo alla navigazione aerea e delle problematiche connesse agli ostacoli; è attualmente in corso di valutazione la costituzione di una banca dati, collegata con ENAV ed A.M., con la quale gestire l'iter per la valutazione delle numerose pratiche ostacoli che pervengono dall'utenza in un numero indicativo di oltre 2.000 all'anno.

Su tale tema è stato fornito, nel corso dell'anno 2004, il proprio contributo per l'elaborazione della circolare sugli ostacoli alla navigazione aerea, anch'essa in fase di consultazione interna dopo la revisione conseguente all'entrata in vigore della legge 265/ 2004.

Particolare rilievo è stato dato nel corso del secondo semestre del 2004 al problema delle *runway incursions* con la costituzione di un Gruppo di lavoro dell'ENAC al fine di analizzare le raccomandazioni dell'European Action Plan, compilato da esperti delle più rappresentative organizzazioni europee di settore.

Tale Action Plan ha come obiettivo quello della pianificazione di attività raccomandate per raggiungere una uniforme applicazione degli standard ICAO sugli aeroporti, demandando alle Autorità nazionali, responsabili della safety regulation e dell'oversight, il compito di decidere la strategia e le modalità di implementazione, prevedendo il più ampio coinvolgimento possibile delle parti interessate, quali gli aerodrome operators, i service providers e gli operatori aerei.

A tal proposito si chiarisce che il livello di sicurezza conseguito dai sistemi è associato alla definizione di standard di sicurezza elevati ed alle verifiche di conformità a questi standard che avviene con il procedimento di certificazione; l'obbligo di certificazione è specificamente previsto nell'Annesso 14 dell'I.C.A.O. e rappresenta un passaggio fondamentale per garantire elevati livelli di sicurezza, tanto che oltre a costituire un obbligo internazionale è ritenuto essenziale nell'European Action Plan per la prevenzione delle intrusioni in pista di volo.

Il Gruppo di lavoro sopra richiamato ha concluso la prima fase dei propri lavori individuando le azioni necessarie per l'implementazione delle raccomandazioni dell'Action Plan e predisponendo una pianificazione delle attività per il 2005 che prevede:

- ✓ entro marzo 2005 il compimento delle attività, generalmente omogenee, per le quali si è in ritardo e comunque richiedenti tempi brevi per la loro elaborazione;
- ✓ entro giugno 2005 la predisposizione del regolamento sul Safety Management System (SMS) e delle attività che richiedono tempi più lunghi di attuazione o comunque collegati al SMS; tale data è stata scelta anche al fine di consentire agli utenti l'adeguamento alla normativa entro novembre 2005 conformemente alle previsioni ICAO;
- ✓ entro novembre 2005 la conclusione delle attività, individuate puntualmente nel rapporto del Gruppo di lavoro.

Ufficio Pianificazione Aeroportuale

Nel settore della pianificazione aeroportuale l'A.I.A. ha svolto ampia attività che ha interessato principalmente le seguenti tematiche:

Finanziamenti per il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.

L'azione dell'Area si è focalizzata in via prioritaria ad una implementazione di un sistema di monitoraggio organico e costante degli interventi di potenziamento e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, finanziati con leggi ordinarie nazionali, risorse aree depresse (legge 208/98 – Del. CIPE 142/99), fondi PON Trasporti 2000-2006 e POR, monitoraggio necessario al fine di poter

- ✓ verificare il rispetto dei tempi, dettati in particolare dall'Unione Europea in forma cogente,
- ✓ attivare tempestivamente conseguenziali azioni correttive in relazioni ad eventuali criticità riscontrate,
- ✓ acquisire elementi utili per procedere ad una coerente pianificazione di nuovi interventi infrastrutturali.

La verifica è stata incentrata inizialmente sulle opere aeroportuali, per le quali ENAC ha una responsabilità diretta, sia in termini di finanziamento (fondi PON e risorse ordinarie statali quali fondi di cui alla legge 135/97), che di vigilanza sui lavori.

Una prima parziale verifica è stata poi estesa anche alle opere principali finanziate con fondi regionali, quali finanziamenti POR 2000/2006, delibere CIPE risorse per aree depresse, in relazione alla significatività che il completamento delle opere previste riveste nei riguardi del potenziamento ed adeguamento degli aeroporti meridionali alle prospettive di sviluppo del traffico aereo, nonché alla sicurezza del trasporto aereo.

Inoltre, nel corso dell'anno 2004, l'attività relativa alla pianificazione di opere aeroportuali da finanziare con fondi pubblici si è incentrata inoltre nella individuazione, mediante la applicazione di criteri e parametri oggettivi previsti dal Complemento di Programmazione del PON Trasporti 2000-2006 concordati con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'Unione Europea, di ulteriori interventi prioritari di potenziamento degli aeroporti meridionali, da finanziare con ulteriori fondi assegnati e pari a 55 milioni di euro, derivanti dalla **"premieria"** assegnata ad ENAC dalla Unione Europea stessa il cui iter si è perfezionato con le disposizioni del Consiglio di Amministrazione nel mese di aprile 2005.

Piani quarantennali per la gestione totale degli aeroporti

In via prioritaria, nel corso del 2004 l'AIA ha concorso, congiuntamente all'Area gestioni aeroportuali, all'individuazione di criteri generali, necessari per consentire un esame e valutazione obbiettiva dei Programmi di intervento quarantennali, comprensivi di piano degli investimenti e di piano economico-finanziario, presentati dalle Società di gestione ai fini dell'ottenimento della concessione di gestione totale ai sensi del D.M. 521/97: il lavoro si è concluso con la redazione di idonee **"linee guida"**, approvate poi dal Consiglio di Amministrazione di ENAC.

In relazione a tale definizione, nel corso dell'anno si è potuto attivare e concludere la procedura per l'esame dei Piani di interventi quarantennali degli aeroporti di Bologna, Olbia, Cagliari; i rapporti finali prodotti dall'Area hanno consentito al Consiglio di Amministrazione di Enac di poter deliberare in merito alla stipula della convenzione di gestione totale tra ENAC e le Società di gestione interessate.

Inoltre sono iniziate le istruttorie relative ai Piani quarantennali, allegati alle richieste di gestione totale degli aeroporti di Catania, Palermo, Pisa e Lamezia.

Piani di Sviluppo Aeroportuale (P.S.A.)

E' continuata l'attività relativa all'esame ed approvazione dei Piani di sviluppo aeroportuale (Master Plan) predisposti dalle Società di gestione secondo le indicazioni previste dalle "Linee guida per la redazione dei Piani di sviluppo aeroportuali", emanate in merito da ENAC con lettera circolare n.4820 datata 22.11.2001, nelle varie fasi previste dalle stesse Linee guida (esame ed approvazione preliminare, Studio e Verifica di Impatto Ambientale, verifica di compatibilità urbanistica ex art. 81 DPR 616/77).

Nel corso dell'anno 2004 sono stati completate le azioni relative ai seguenti aspetti:

- ✓ Verifica di Impatto Ambientale del P.S.A. dell'aeroporto di Catania, Bergamo e Pisa.
- ✓ Compatibilità urbanistica del P.S.A. dell'aeroporto di Bergamo;
- ✓ Attivazione della procedura di verifica di compatibilità urbanistica del P.S.A. dell'aeroporto di Pisa.

Inoltre nell'anno 2004 è iniziato l'esame, relativo alle proposte di PSA per gli aeroporti di Olbia, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Venezia e Cagliari: l'iter approvativo, che comprende incontri e richieste di integrazioni, è ancora in corso.

L'Area ha inoltre redatto direttamente con il proprio personale professionista i Piani di sviluppo degli aeroporti di Roma Urbe e di Bresso, gestiti direttamente da Enac.

Nell'ambito della partecipazione dell'Ente al Consorzio per la costruzione delle infrastrutture dell'Iraq, l'Area ha partecipato con un proprio professionista alla redazione del Piano Nazionale Trasporti dell'Iraq (I.T.M.P.).

Infine l'Area ha valutato gli studi di fattibilità relativi alle ipotesi di realizzazione dei nuovi aeroporti di Agrigento Valle dei Templi, della Basilicata e di Benevento.

Legge n. 135/97 - Art. 17

Sono stati esaminati, con richiesta di adeguamenti ed integrazioni, ed approvati i piani di attuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, di adeguamento e di implementazione delle infrastrutture aeroportuali, predisposti dalle Società di gestione dei principali aeroporti nazionali in regime di gestione ancora parziale e finanziati con i fondi previsti dall'art. 17 della legge 135 /97 (fondi derivanti dagli introiti dei diritti aeroportuali)

L'azione di AIA si è incentrata in particolare nella verifica del rispetto delle indicazioni di cui alla Circolare ENAC APT 03, e conseguentemente l'attenzione è stata finalizzata soprattutto ad una verifica del raggiungimento degli standard previsti dal nuovo Regolamento ENAC per la costruzione ed esercizio degli aeroporti.

In tale ambito di attività, nel corso del 2004 sono stati approvati i piani annuali o pluriennali degli interventi relativi agli aeroporti di Alghero, Ancona, Bologna, Brescia, Cagliari, Catania, Forlì, Lamezia, Palermo, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Ronchi dei Legionari, Trapani, Treviso, Verona, per un importo complessivo pari a circa 45 milioni di euro.

Servizio Progetti

Nel settore dei Progetti l'Area Infrastrutture Aeroportuali ha svolto nell'anno 2004 attività consistenti principalmente in:

- a) Espressione di n. 110 approvazioni di progetti di opere aeroportuali per un ammontare totale di oltre 360 milioni di Euro. Tra queste si ritiene di dover menzionare, in relazione alla loro rilevanza tecnica ed economica, quelle relative alle seguenti opere:
 - ✓ Aeroporto di Milano Malpensa, Terminal T1, potenziamento smistamento bagagli di importo pari a €. 39.768.000,00;
 - ✓ Aeroporto di Comiso, opere relative al nuovo aeroporto per un importo di €. 36.594.291,20;
 - ✓ Aeroporto di Milano Linate, centrale di cogenerazione per l'importo di €. 27.000.000,00;
 - ✓ Aeroporto di Cagliari, riqualifica della pista di volo stimata €. 25.809.065,00;
 - ✓ Aeroporto di Crotone, potenziamento ed ammodernamento di infrastrutture aeroportuali per complessivi €. 11.538.710,90;
 - ✓ Aeroporto di Venezia, riprotezione presidio VV.F. e nucleo elicotteri per complessivi €. 11.384.579,07;
 - ✓ Aeroporto di Venezia, percorso assistito per complessivi €. 11.371.783,67;
 - ✓ Aeroporto di Roma Fiumicino, nuovo edificio uffici per un importo di €. 10.875.487,56;
 - ✓ Aeroporto di Pescara, opere di adeguamento e potenziamento per complessivi €. 10.680.000,00;
 - ✓ Aeroporto di Brindisi, ampliamento ed adeguamento dell'aerostazione per un importo di €. 10.384.080,00.

b) Rilascio di n. 43 certificati di collaudo tecnico amministrativo di opere e di forniture aeroportuali per un importo complessivo di circa 170 milioni di Euro. Tra questi si segnalano per la loro rilevanza quelli relativi alle seguenti opere:

- ✓ Aeroporto di Milano Malpensa, struttura manutentiva di importo pari a €. 39.754.568,45;
- ✓ Aeroporto di Bologna, prolungamento della pista di volo per un importo di €. 22.606.500,22;
- ✓ Aeroporto di Venezia, piazzali sosta aeromobili, 2° stralcio per complessivi €. 17.232.489,70;
- ✓ Aeroporto di Venezia, impianto smistamento bagagli per complessivi €. 15.312.364,58.

c) Rilascio di n. 4 certificati di collaudo statico, tra i quali si ritiene di dover segnalare quello relativo alla nuova aerostazione passeggeri di Bari, che si riferisce ad opere strutturali di importo pari a €. 11.806.580,64.

d) Rilascio di n. 48 certificazioni di agibilità di opere aeroportuali e di forniture in opera.

L'Area, su richiesta del Sistema Direzionale di Milano, motivata da carenze dell'organico professionale, ha provveduto frequentemente alle approvazioni di progetti, ai collaudi tecnici amministrativi, ai collaudi statici ed alle agibilità di opere e forniture rientranti nell'ambito di competenza del predetto Sistema.

Inoltre numerose sono state, nel corso del 2004, le attività istruttorie svolte ma non concluse nel corso dell'anno.

Nel settore di attività riguardante gli aeroporti meridionali, dove sono in corso programmi per la realizzazione di opere con il contributo finanziario comunitario, hanno avuto rilievo ed hanno richiesto particolare impegno le attività relative agli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, in relazione al fatto che si tratta di aeroporti in gestione diretta per i quali quindi l'ENAC, e quindi l'Area per gli aspetti di competenza, ha dovuto gestire in diretta procedimenti di affidamento, progettazione e realizzazione propri delle attività di un gestore aeroportuale.

In relazione alle intervenute disposizioni di legge riguardanti la disciplina delle attività già di diretta competenza dell'ENAV, l'Area è venuta ad essere coinvolta anche nel settore di attività riguardante la progettazione e la realizzazione di opere ed impianti di assistenza al volo.

Sono stati inoltre avviati studi preparatori per una più efficace regolamentazione delle attività di collaudo ed agibilità e si sono anche avviate, in sintonia con il generale disegno di ristrutturazione dell'Ente, le fasi preparatorie per una più efficace ripartizione dei compiti assegnati all'Area e per lo sviluppo di nuovi settori di attenzione in campo aeroportuale, anche per pervenire all'emanazione delle necessarie norme regolamentari.

Servizio Costruzioni.

Nel corso del 2004 è proseguita l'attività di alta vigilanza che il Servizio Costruzioni svolge su tutti i lavori che vengono eseguiti nell'ambito degli aeroporti demaniali, ponendo particolare attenzione alla realizzazione delle grandi opere di ricettività passeggeri, il cui quadro aggiornato risulta essere il seguente:

- ✓ aeroporto di Albenga - nuova aerostazione passeggeri ultimata ed in corso di collaudo.
- ✓ aeroporto di Ancona - ampliamento dell'aerostazione passeggeri (opera ultimata ed in esercizio, salvo modesti lavori di completamento).
- ✓ aeroporto di Bari - nuova area terminale (aerostazione passeggeri, viabilità e parcheggi) in corso di costruzione.
- ✓ aeroporto di Bologna - ampliamento dell'aerostazione passeggeri mediante un collegamento tra i corpi esistenti (opera in corso di esecuzione).

- ✓ aeroporto di Cagliari - ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri (opera ultimata e posta in esercizio).
- ✓ aeroporto di Catania - ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri e opere complementari (opera in corso di costruzione).
- ✓ aeroporto di Cuneo - ristrutturazione e ampliamento dell'aerostazione esistente (opera ultimata, in corso di collaudo).
- ✓ Aeroporto di Lampedusa – ampliamento dell'aerostazione passeggeri (opera in corso di esecuzione).
- ✓ aeroporto di Milano Malpensa - costruzione strutture a completamento del corpo principale sistema aerostazione passeggeri-terminal (opera in corso di esecuzione).
- ✓ aeroporto di Torino – Ampliamento dell'aerostazione passeggeri (opera in corso di esecuzione).
- ✓ aeroporto di Treviso – realizzazione della nuova aerostazione passeggeri (opera in corso di esecuzione).
- ✓ aeroporto di Verona – realizzazione del nuovo edificio “Arrivi” dell'aerostazione passeggeri (opera in corso di esecuzione); realizzazione del nuovo parcheggio autovetture (opera ultimata e posta in esercizio).
- ✓ adeguamento degli impianti aeroportuali di trattamento bagagli (controllo sicurezza 100% bagagli da stiva) ai fini della “security” (impianti in parte ultimati ed in parte in corso di esecuzione).

I dati più rilevanti registrati nel corso del 2004 nel campo delle costruzioni aeroportuali sono così riassumibili:

- ✓ Le opere in corso di esecuzione, quelle ultimate e quelle recentemente poste in esercizio hanno comportato una spesa lorda complessiva di circa 200 milioni di euro;
- ✓ Sono state formalizzate e approvate n. 43 perizie di variante e suppletive per un importo totale lordo di 84 milioni di euro
- ✓ La fatturazione delle prestazioni rese all'utenza nel corso del 2004 da parte del Servizio Costruzioni ha comportato per ENAC un incasso di circa 654 mila Euro.

4. GESTIONI E SERVIZI AEROPORTUALI

Gestioni

1. Affidamento delle gestioni aeroportuali totali: a seguito dell'abrogazione dell'atto di indirizzo 30 novembre 2000, n.141-T, l'ENAC, per ridare impulso ai procedimenti di affidamento delle gestioni totali, ha definito, con propria delibera inviata al Ministro per l'esercizio della funzione di vigilanza, le linee guida cui attenersi a garanzia dell'uniformità ed imparzialità dei propri provvedimenti di esecuzione del regolamento emanato con decreto interministeriale 12 novembre 1997, n.521.

Tra l'altro, le linee guida prevedono che la concessione di gestione totale è subordinata alla verifica del possesso dei requisiti per la certificazione ai sensi del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti in quanto la formalizzazione del gestore aeroportuale quale soggetto di riferimento per l'operatività in sicurezza e per la funzionalità dell'aeroporto determina l'assunzione di competenze e di responsabilità che richiedono una organizzazione in grado di assicurare le posizioni di garanzia che, unitamente a quelle degli altri operatori pubblici e privati, partecipano alla catena di garanzie dirette alla operatività in sicurezza dell'aeroporto.

Per quanto concerne il perfezionamento del contratto di programma, le linee guida deliberate dall'ENAC rinviando la definizione degli aspetti concernenti la dinamica tariffaria ad un momento successivo in cui saranno conoscibili i necessari elementi di valutazione e, pertanto, fino all'acquisizione e trattamento dei dati di analisi della contabilità aziendale delle società affidatarie necessari a definire gli schemi della dinamica tariffaria, secondo quanto previsto dalla delibera CIPE n.86/2000, saranno predisposti i contratti di programma in forma semplificata nel rispetto dei

criteri indicati nello schema allegato alla circolare n.12479 AC che fa riferimento alla delibera CIPE 24 aprile 1996.

Sulla base di tali premesse, l'ENAC ha costituito un Gruppo di lavoro a composizione mista tecnico-giuridica-economica incaricato di esaminare secondo espressi criteri di priorità, i piani di lungo periodo presentati dalle società richiedenti la gestione totale, ed ha portato a definizione i procedimenti di affidamento della gestione totale degli aeroporti di Bologna alla società SAB e di Olbia Costa Smeralda alla società GEASAR i cui decreti interministeriali risultano firmati dai ministri competenti.

Va altresì segnalato che la legge 9 novembre 2004, n.265, di conversione del decreto legge 8 settembre 2004, n.237 ha significativamente innovato la disciplina dell'affidamento delle gestioni aeroportuali, muovendosi nel rispetto delle competenze regionali in materia di aeroporti civili.

In particolare, le nuove disposizioni prevedono che, entro 120 giorni decorrenti dall'11 novembre 2004, dovranno essere individuati con Decreto presidenziale, gli aeroporti di rilevanza nazionale per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato e che le convenzioni devono contenere specifiche previsioni per una più penetrante funzione di regolazione e alla vigilanza e controllo del settore, da svolgersi anche attraverso le informazioni che le società concessionarie hanno l'obbligo di inviare all'ENAC, ove richieste.

La norma dispone il termine di dodici mesi per l'adeguamento delle convenzioni di gestione totale già stipulate.

L'ENAC, pur in attesa della individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, sta proseguendo nelle attività di competenza finalizzate all'affidamento delle gestioni totali e, a tale fine, ha elaborato le integrazioni e modifiche di adeguamento della convenzione tipo diramata con circolare ministeriale n.12479 AC, per rendere le prossime convenzioni da stipulare coerenti con le prescrizioni della legge n.265/04 e per adeguare le convenzioni di gestione totale già in essere.

Va inoltre segnalato che è stata avviata una iniziativa diretta a verificare la possibilità di tariffare il procedimento istruttorio di affidamento delle gestioni totali.

Regime di autorizzazione ex articolo 17 della legge n.135/97: il regime transitorio delle autorizzazioni ex articolo 17 prosegue nei confronti della totalità delle società di gestione parziali e precarie, in attesa della piena attuazione della riforma delle gestioni aeroportuali. A tale fine, nel corso del 2004 sono state verificate le legittimazioni delle società ad essere autorizzate ed accertata la continuità dei periodi in relazione alla presentazione dei piani di intervento; elaborati i provvedimenti di autorizzazione per l'effettuazione dei piani approvati dagli Uffici tecnici e istruito il recupero delle somme che le Direzioni aeroportuali indicano come non correttamente utilizzate; inoltre accertata la regolarità dei versamenti cauzionali nel capitolo di bilancio dello Stato.

Ad ulteriore rafforzamento del sistema delle garanzie sulla corretta attuazione delle previsioni normative dell'articolo 17 della legge n.135/97, tenuto conto della natura erariale dei fondi la cui utilizzazione è stata affidata alle società di gestione aeroportuale autorizzate e considerato che il perfezionamento dei provvedimenti di concessione della gestione totale degli aeroporti pugliesi, dell'aeroporto di Firenze e dell'aeroporto di Napoli Capodichino ha comportato la scadenza del regime autorizzatorio, è stato costituito un apposito Gruppo di lavoro, incaricato di verificare, anche a campione, attraverso un contraddittorio con le Direzioni di aeroporto, la regolare chiusura delle anzidette procedure. Il Gruppo di lavoro ha tenuto circa trenta riunioni nel corso delle quali ha esaminato numerose annualità di autorizzazione già verificate dalle competenti Direzioni aeroportuali.

Canoni di gestione aeroportuale: l'Ente ha provveduto all'addebito dei canoni che le società di gestione aeroportuali sono tenute a versare annualmente secondo quanto stabilito dai decreti interdirigenziali trasporti-finanze di attuazione dell'art. 2, comma 188, della Legge 662/96. Come stabilito con il provvedimento 30 giugno 2003 emanato dall'Agenzia del demanio di concerto con il Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo, il canone dovuto per l'anno 2004 è stato determinato con riferimento all'Unità di trasporto passeggeri e merci (WLU), quale risultante dai dati di traffico riportati nell'ultimo annuario statistico pubblicato elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – ENAC

I versamenti effettuati dai soggetti gestori, che affluiscono direttamente alle casse dell'ENAC ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. 250/97, costituiscono un'alta percentuale delle risorse finanziarie complessive necessarie alla vita dell'ENAC.

Concessioni dirette di beni demaniali: in attesa della completa attuazione dei procedimenti di affidamento delle gestioni totali aeroportuali, l'Ente continua l'attività delle concessioni dirette dei beni aeroportuali in favore degli operatori interessati ad avviare iniziative imprenditoriali inerenti il settore aeronautico. In un contesto di decentramento dei procedimenti amministrativi, tali competenze vengono assicurate dalle articolazioni periferiche dell'Ente che ha invece mantenuto a livello centrale, in ragione di un miglior coordinamento, la competenza nel settore delle concessioni con le società petrolifere che operano in ambito aeroportuale. Inoltre prosegue l'azione di regolarizzazione delle situazioni ancora non definite; in particolare, si è proceduto all'individuazione dei beni occupati dagli Aero Clubs su tutti gli aeroporti con addebito dei canoni pregressi e correnti dovuti sino al 2004 e ad una verifica degli alloggi demaniali presenti sugli scali per la successiva definizione delle situazioni concessorie e debitorie.

Va segnalato che, in considerazione del perfezionamento dei provvedimenti di assegnazione in uso gratuito all'Ente dei beni aeroportuali, è stata avviata una iniziativa diretta ad acquisire i canoni di concessione diretta degli stessi finora percepiti dall'Amministrazione finanziaria.

Contributi per aeroporti con traffico inferiore ai 600.000 passeggeri: In relazione alle disposizioni dell'art. 1, comma 5, della Legge 3 agosto 1995, n. 351 e secondo l'art. 1, comma 1, lettera g, del Contratto di Programma dell'ENAC, l'Ente ha da tempo avviato l'istruttoria diretta ad individuare le società di gestione degli aeroporti con traffico passeggeri inferiore ai 600.000 passeggeri annui che risultano in possesso dei requisiti fissati con il Ministero vigilante, per ottenere il contributo normativamente previsto.

Al riguardo, in sede di predisposizione del contratto di programma ENAC/Ministero delle infrastrutture e dei trasporti/Ministero dell'economia e delle finanze è emersa una sostanziale perplessità sia sulla vigenza della norma che prevedeva un termine di scadenza, sia sulla compatibilità delle erogazioni con le disposizioni comunitarie che vietano gli aiuti di Stato. Tali perplessità hanno determinato la sospensione del procedimento, in attesa di definitive determinazioni.

Gestioni dirette

- ✓ Definizione delle spese legate ai numerosi casi di debito pregresso dell'ex D.G.A.C., per il 2004 emesse richieste di mandati di pagamento per la maggior parte relativi ai reintegri dovuti alle Società di gestione tra le quali A.d.R. e SEA e riguardanti le convenzioni di finanziamento statale.
- ✓ Richieste di attivazione delle procedure per la riassegnazione dei fondi perenti in quanto fondi non più disponibili sui pertinenti capitoli di spesa dell'ex D.G.A.C.
- ✓ Esame dei contenziosi in essere riguardanti contratti stipulati dall'ex D.G.A.C.; il perdurare della situazione debitoria pregressa ha comportato l'instaurarsi di numerosi atti giudiziari.
- ✓ Esame e trattazione degli atti concessori di beni demaniali su aeroporti a gestione diretta; a seguito del decentramento, ex circolare EAL-06 del 15.05.2001, vengono disposti controlli sull'attività concessoria posta in essere dalle strutture periferiche dell'Ente sugli aeroporti a gestione diretta.
- ✓ Espletamento di due gare di appalto dei servizi di controllo di sicurezza dei passeggeri e relativi bagagli a mano, ecc. sugli aeroporti di Lampedusa e di Pantelleria.
- ✓ Monitoraggio degli interventi finanziati con Decreto Ministeriale n.68/T.
- ✓ Istruttoria e successiva predisposizione per la relativa stipula con le Società di gestione aeroportuale di convenzioni di finanziamento degli interventi infrastrutturali aeroportuali.
- ✓ Verifica degli schemi dei contratti di mutuo stipulati dalle Società di gestione aeroportuale con Istituti di credito ai fini della realizzazione delle infrastrutture aeroportuali.

Servizi aeroportuali

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze dell'istruttoria esperita dall'Ente ha approvato – giugno 2003 – i livelli tariffari per il servizio di controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva disponendone, comunque, contestualmente la rideterminazione entro il 31.XII.2004, termine poi prorogato al 31 gennaio 2005, sulla base delle risultanze dell'esercizio concluso al 31/12/2003.

Nell'ultimo quadrimestre del 2004 si è pertanto provveduto alla rideterminazione dei corrispettivi per i servizi di controllo di sicurezza (passeggero e bagaglio da stiva) su tutti gli scali nazionali, secondo quanto già previsto dai DM 14 marzo 2003 e successive proroghe, sulla base delle risultanze dell'esercizio conclusosi al 31/12/2003, e dei dati contabili presentati di gestori.

Sono inoltre proseguiti gli adempimenti connessi al contratto di programma relativo alla SAVE nei tavoli di lavoro aperti presso il NARS a seguito dei quali sono state dallo stesso Nucleo elaborate raccomandazioni al CIPE per una rivisitazione della delibera n. 86/2000 e dello "Schema" di regolazione tariffaria ad esso allegato, a seguito delle quali il documento Save è stato per parte ridefinito.

E' stata inoltre definita, con la Soc. AdR, la bozza di relazione istruttoria per il contratto di programma quinquennale 2004-2008, inoltrata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota del 10 agosto unitamente alla necessaria documentazione contabile e tecnica.

Il Servizio ha altresì avviato analoga istruttoria con la società SEA (gestore degli scali milanesi di Linate e Malpensa) provvedendo (a fine 2004) alla verifica della contabilità analitica presentata dalla società. A tale riguardo sono stati aperti tavoli di consultazione con i Comitati utenti e con le associazioni dei vettori (Assaereo e IBAR).

Nel corso dell'anno, inoltre, si è proceduto alla verifica sull'idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra, ai fini del rilascio dell'attestazione prescritta dall'art. 13 del D.Lgs. 18/99. Al riguardo si rappresenta che sono state rilasciate n. 57 attestazioni di idoneità ad imprese operanti su vari scali nazionali.

Circa lo stato di attuazione dell'art. 9 D.Lgl.18/99, afferente la corretta identificazione delle infrastrutture centralizzate da riservare alla conduzione esclusiva del gestore, si è provveduto a formalizzare la loro assegnazione sugli scali di Ciampino e Firenze.

Infine sono state predisposte "Linee guida" per le procedure di ispezione che l'Ente intende condurre negli aeroporti nazionali sul possesso e mantenimento dei requisiti di legge da parte degli operatori di assistenza a terra già certificati dallo stesso, sullo stato dei mezzi ed attrezzature utilizzati, sull'addestramento ed aggiornamento professionale delle maestranze e sul rispetto delle prescrizioni fissate dal quadro normativo per l'espletamento di ogni attività anche per quanto attinente la sicurezza, la safety, la salute e l'ambiente

5. TRASPORTO AEREO

Concessioni e autorizzazioni

- ✓ Rilascio di circa 10030 provvedimenti autorizzatori alle compagnie aeree nazionali, comunitarie ed extracomunitarie per sorvoli o scali sul territorio nazionale.
- ✓ Implementazione della banca dati predisposta per le finalità istituzionali delle DD.CC.AA. e degli ispettori SAFA
- ✓ Gestione giuridico-amministrativa dei diversi regimi di oneri di servizio pubblico interessanti la Sicilia la Sardegna e la Calabria
- ✓ Insediamento di un gruppo di lavoro per il recepimento dell'Annesso 18 ICAO
- ✓ Esame delle richieste inoltrate dai vettori aerei per il trasporto di materiale radioattivo e fissile
- ✓ Studio per l'introduzione in via sperimentale della vendita del sit-only sui voli non di linea
- ✓ Irrogazione di sanzioni ai vettori charter per il mancato rispetto della specifica normativa

- ✓ Approfondimento delle problematiche relative all'attuazione dei nuovi regolamenti comunitari relativi agli slots ed alle assicurazioni
- ✓ Adozione di iniziative rivolte ad inibire la posizione di priceleader ai vettori che operano servizi di linea in sesta libertà
- ✓ Istruttoria per eventuale sottoposizione a coordinamento ai sensi della regolamentazione attinente agli slots aeroporto Verona

Licenze

Rilascio e controllo amministrativo delle licenze di esercizio per le attività di Trasporto Aereo, Lavoro Aereo e Scuola di Pilotaggio.

L'attività espletata nel 2004 si può sintetizzare in:

- ✓ Emissione di n. 42 provvedimenti nel settore delle Licenze di esercizio di Trasporto Aereo (rilasci, estensioni, voltture, revocche, revisioni);
- ✓ Emissione di n. 57 provvedimenti nel settore delle Licenze di esercizio di Lavoro Aereo (rilasci, estensioni, voltture, revocche, rinnovi);
- ✓ Emissione di n. 40 provvedimenti nel settore delle Licenze di esercizio di Scuola di Pilotaggio (rilasci, estensioni, voltture, revocche, rinnovi);
- ✓ Emissione di n. 520 provvedimenti di autorizzazioni e/o revocche all'impiego di aeromobili per attività di Trasporto Aereo, Lavoro Aereo, Scuola Pilotaggio;
- ✓ Rilascio di n. 30 autorizzazioni per lo svolgimento di attività di Lavoro Aereo sul territorio nazionale da parte di Imprese Comunitarie;
- ✓ Emissione di circa 750 provvedimenti per attività varia (manifestazioni e gare aeree, apparecchi per il volo da diporto o sportivo VDS, sorvoli zone vietate o regolamentate, scali di aeromobili civili su aeroporti militari aperti al traffico civile, innalzamento radiosonde, palloni, ecc. per attività scientifica e pubblicitaria.

Accordi di traffico

L'attività si può sinteticamente riassumere per l'anno 2004 in:

Negoziati bilaterali:

Sono stati tenuti negoziati in Italia e all'estero per la stipula o la modifica in termini di maggior liberalizzazione e adeguamento ai requisiti comunitari (inserimento delle clausole sulla designazione del vettore comunitario al posto del vettore nazionale) con:

- ✓ Pakistan (Roma, 24 – 25 marzo), nel corso del quale la controparte non ha accettato di inserire le clausole comunitarie, ma i cui contenuti sono stati liberalizzati nei termini di multidesignazione dei vettori, due scali sui rispettivi territori, incremento delle frequenze, Third Country code sharing e altre facoltà operative;
- ✓ Emirati Arabi Uniti (Dubai, 30 marzo), intesa di carattere interlocutorio;
- ✓ Madagascar (Roma, 5 – 6 maggio), con inserimento delle clausole comunitarie e contenuti liberalizzati nei termini di multidesignazione dei vettori, due scali di destinazione sui rispettivi territori, incremento delle frequenze, Third Country code sharing e altre facoltà operative;
- ✓ Senegal (Roma, 20 – 21 luglio), con inserimento delle clausole comunitarie e contenuti liberalizzati nei termini di multidesignazione dei vettori, due scali di destinazione sui

rispettivi territori, incremento delle frequenze, Third Country code sharing e altre facoltà operative;

- ✓ Mauritius (Roma, 27 – 28 settembre), intesa di carattere interlocutorio;
- ✓ Moldova (Roma, 26 – 27 ottobre), con inserimento delle clausole comunitarie.

Negoziati multilaterali:

A seguito dell'emanazione del Regolamento 847/2004, la struttura interessata ha partecipato con propri rappresentanti a numerose riunioni presso il Consiglio dell'Unione Europea e presso la Commissione Europea a Bruxelles, nonché all'estero in supporto a quest'ultima per i negoziati derivanti dal mandato orizzontale e verticale (U.S.A.). Specificamente, è stata assicurata la partecipazione a:

- ✓ Stesura, revisione ed emanazione presso il Consiglio UE del Regolamento Comunitario 847/2004;
- ✓ Preparazione e successiva partecipazione, in qualità di membro della delegazione, a diverse tornate negoziali a Bruxelles e a Washington, alle consultazioni aeronautiche Commissione Europea/Stati Uniti;
- ✓ Preparazione e successiva partecipazione, in qualità di membro della delegazione, a consultazioni all'estero, relative al mandato orizzontale affidato alla Commissione Europea;
- ✓ Partecipazione a Gruppi di lavoro di esperti di trasporto aereo nel settore della relazioni esterne presso la Commissione Europea (argomenti di carattere tecnico-politico-normativo relativi al trasporto aereo quali elaborazione di clausole, individuazione di linee guida per la negoziazione etc.);
- ✓ Partecipazione al Comitato Speciale presso il Consiglio dell'Unione Europea;
- ✓ Partecipazione al Gruppo Aviazione presso la Commissione Europea.

Gruppi di lavoro:

In ambito CEAC è stata assicurata la partecipazione al sottogruppo FAL/PRM (People Reduced Mobility). Nel corso del 2004 il sottogruppo ha lavorato principalmente allo studio dei risultati dell'implementazione della nuova versione del Doc 30 e dei possibili emendamenti allo stesso, sulla gestione dei costi relativi al ground handling, in relazione all'assistenza ai passeggeri con ridotta mobilità (PRM) a bordo, ai danni alle sedie a rotelle durante il trasporto aereo e alla posizione degli Stati membri rispetto al documento americano regolatore del trasporto aereo dei PRM in via di emendamento (US Air Carrier Act).

Nell'ambito interno ENAC è stata assicurata la partecipazione al Gruppo per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche per l'individuazione di problematiche di carattere generale e la formulazione di iniziative volte all'eliminazione delle barriere stesse.

7. STANDARDIZZAZIONE PROCEDURE AEROPORTUALI

La Direzione Centrale Coordinamento Circoscrizioni Territoriali dell'ENAC ha coordinato nel 2004 le ventuno Circoscrizioni Aeroportuali dislocate in tutta Italia, svolgendo i propri compiti direttamente o attraverso le sue diramazioni periferiche, in dettaglio essi sono:

- ✓ Assicurare l'omogeneità dei comportamenti e degli atti, mediante meccanismi di controllo, nel rispetto delle responsabilità decisionali ed operative delle unità organizzative periferiche, anche attraverso l'emanazione di apposite procedure operative;

- ✓ Verificare, in collaborazione con le altre unità organizzative di coordinamento, l'efficacia delle procedure organizzative dell'ente e la loro corretta applicazione, proponendo eventuali aggiornamenti;
- ✓ Valutare i provvedimenti di sospensione delle certificazioni e gestire i provvedimenti di revoca delle medesime;
- ✓ Controllare la realizzazione delle opere aeroportuali e le condizioni operative degli aeroporti e delle aviosuperfici secondo programmi definiti;
- ✓ Effettuare il controllo dei progetti di opere aeroportuali minori, rilasciandone l'approvazione;
- ✓ Rilasciare concessioni ed autorizzare le sub-concessioni concernenti singoli beni e servizi aeroportuali, individuando il valore del canone e la durata secondo procedure prestabilite;
- ✓ Effettuare il controllo delle imprese di gestione aeroportuale e di servizi aeroportuali;
- ✓ Provvedere alla gestione degli aeroporti a conduzione diretta dell'Ente e alla gestione inventariale del demanio e del patrimonio aeroportuale assegnato in uso;
- ✓ Rilasciare le licenze aeronautiche e le abilitazioni, provvedendo alle annotazioni periodiche, nonché le autorizzazioni relative alle attività aeronautiche sul territorio.

La struttura, secondo quanto stabilito dal Regolamento dell'Organizzazione e del Personale, pur nel rispetto delle responsabilità decisionali ed operative delle unità organizzative periferiche, allo scopo di assicurare l'omogeneità dei comportamenti e degli atti delle ventuno Circoscrizioni Territoriali coordinate ed in ordine al perseguimento degli obiettivi assegnati alla struttura, ha organizzato una serie di incontri con i Direttori d'aeroporto.

Gli incontri si sono svolti nelle seguenti date:

- 06/05/2004
- 29/07/2004
- 18/10/2004
- 20/12/2004

e gli stessi si sono rivelati un'utile occasione per il monitoraggio delle attività della Struttura a livello periferico e per un confronto continuo sulle modalità applicative delle direttive impartite dalla Direzione Generale.

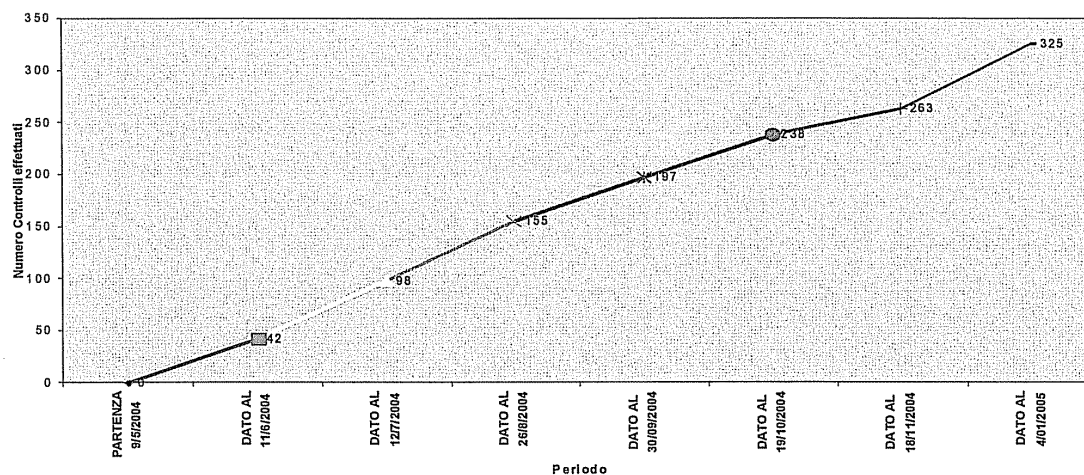
Oltre a quanto sopra a tale struttura ha portato a compimento i seguenti obiettivi:

Elaborare una procedura operativa per le ispezioni delle infrastrutture aeroportuali da parte delle strutture periferiche dell'Ente;

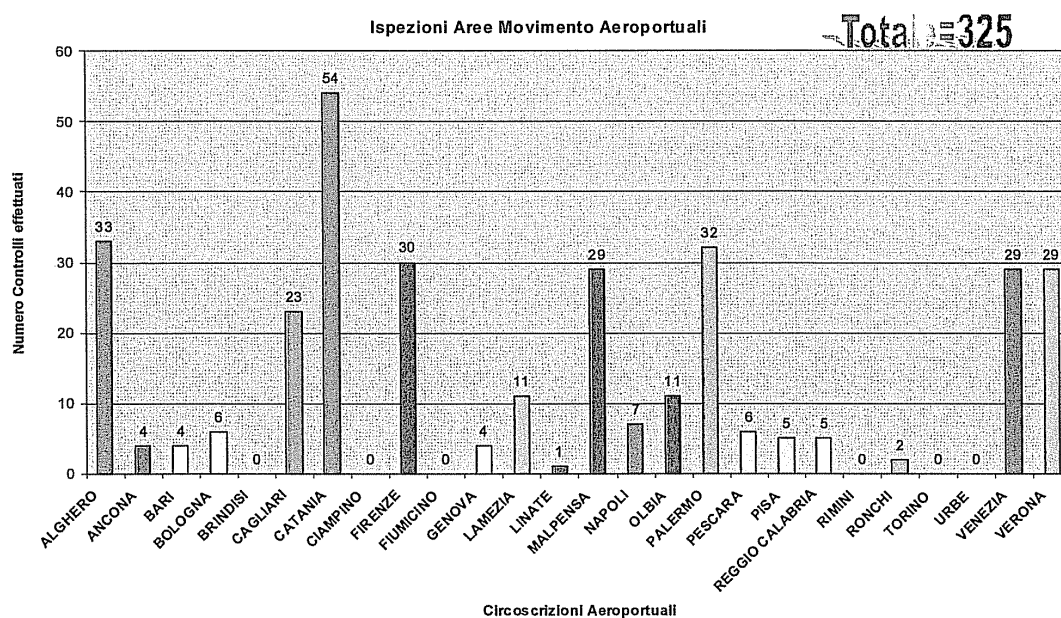
Sono state sviluppate una serie procedure afferenti i controlli ed il monitoraggio della sicurezza ed agibilità delle aree di movimento aeroportuali, e che costituiscono da un lato efficaci linee guida per la parte inerente agli aspetti tecnico-operativi da tenere in considerazione nella preparazione del manuale d'aeroporto da parte del Gestore, dall'altro garantiscono, attraverso la successiva compilazione di "Rapporto d'ispezione aeroportuale" informatizzato, un'omogenea azione ispettiva e di vigilanza da parte di tutte le articolazioni territoriali attraverso il personale operativo dell'ENAC. L'attività è partita il 9 maggio 2004 ed al 31 dicembre 2004 sono 325 i controlli effettuati sulla maggior parte dei principali aeroporti, controlli che consistono in:

- ✓ rilevazione dello stato di mantenimento delle superfici di movimento.
- ✓ pulizia delle aree di movimento ed il F.O.D.
- ✓ controllo della recinzione aeroportuale.
- ✓ controllo dei sistemi di drenaggio delle acque meteoriche.
- ✓ controllo delle fasce di sicurezza della pista di volo (safety strips), delle vie di rullaggio (taxiway safety strips) e della superficie di fine pista di volo (R.E.S.A.).
- ✓ verifica delle condizioni di aderenza della pista.
- ✓ stato dell'accesso alle aeree di manovra.

Attività Ispettiva Aree Movimento



Ispezioni Aree Movimento Aeroportuali



Revisionare la procedura AGA-02 per la parte relativa alle percentuali afferenti il tipo di traffico, orientando una maggiore attività di controllo su operatori appartenenti a paesi diversi dalle JAA;

- Per la riedizione della Procedura di cui sopra, in data 15 maggio 2004 è stato istituito un apposito gruppo di lavoro.

In data 20 giugno 2004 è stata prodotta la bozza finale del documento, dopo la valutazione positiva delle strutture interessate, in data del 7 ottobre 2004 è stata emessa la relativa Procedura AGA-02/A.

Elaborare ed attuare il programma, per il 2004, di ispezioni SAFA assicurando l'aggiornamento della banca dati;

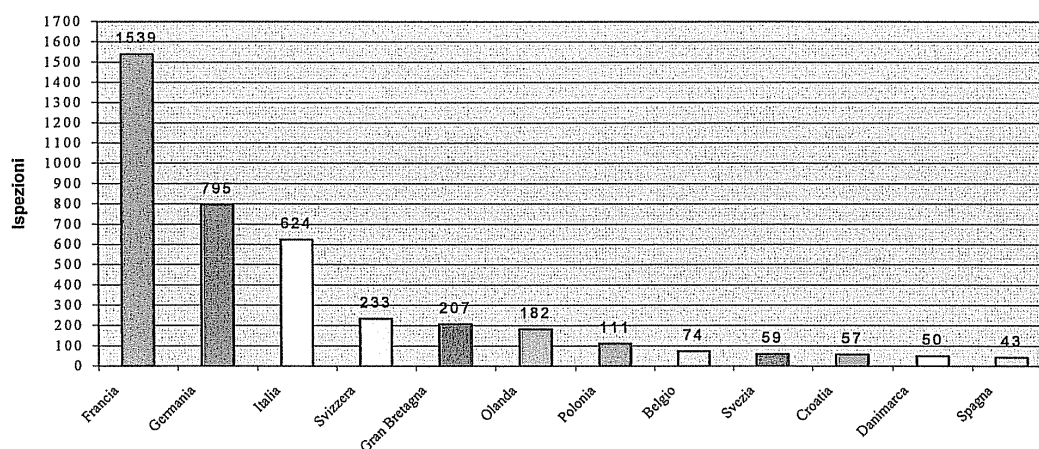
Una dettagliata relazione sulla riattivazione del Programma nel nostro Paese e sull'attività svolta è presentata all'Ente in data 7 ottobre 2004.

Nella Banca dati dell'ENAC, ormai consolidata nella sua forma e suscettibile soltanto di qualche lieve miglioramento, sono presenti, al 31/12/2004, 624 rapporti di ispezione.

Tale mole di attività ha portato l'Italia ai primissimi posti in Europa, risultato che è stato possibile raggiungere grazie alla collaborazione di tutto il personale interessato.

Il grafico seguente riporta il consuntivo in alcuni Paesi europei per il 2004, con dati consolidati nella Banca Dati del CJAA.

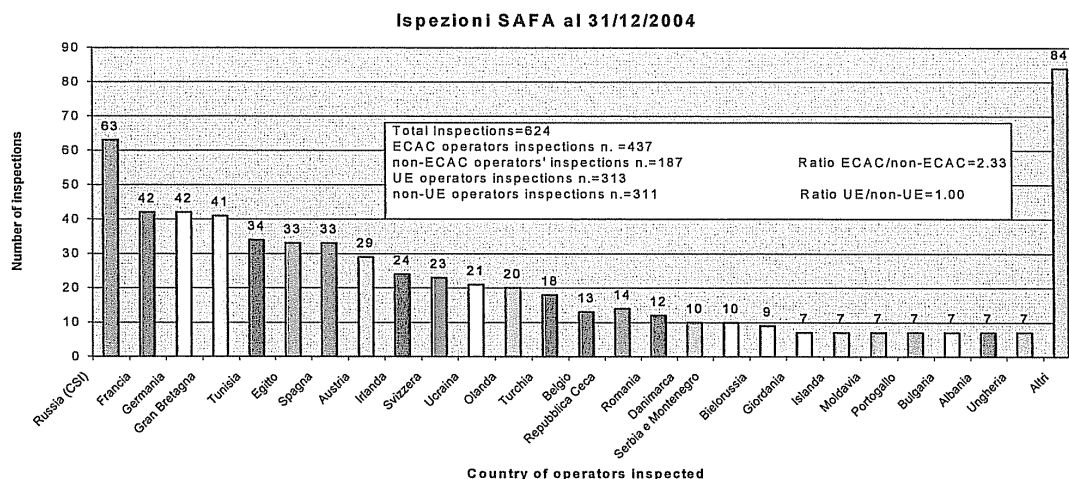
Ispezioni Safa 2004 in alcuni Paesi ECAC



Com'è possibile rilevare dal grafico l'Italia è al terzo posto per mole di attività svolta nel 2004 (nel 2003 non era stata condotta nel nostro Paese alcuna ispezione).

Il risultato è ancora più indicativo se si raffronta l'attività condotta in Italia ed in alcuni Paesi europei da Maggio 2004, mese in cui è iniziata la programmazione sistematica delle ispezioni a seguito di un significativo numero di ispettori addestrati e del completamento della costituzione della Banca Dati ENAC.

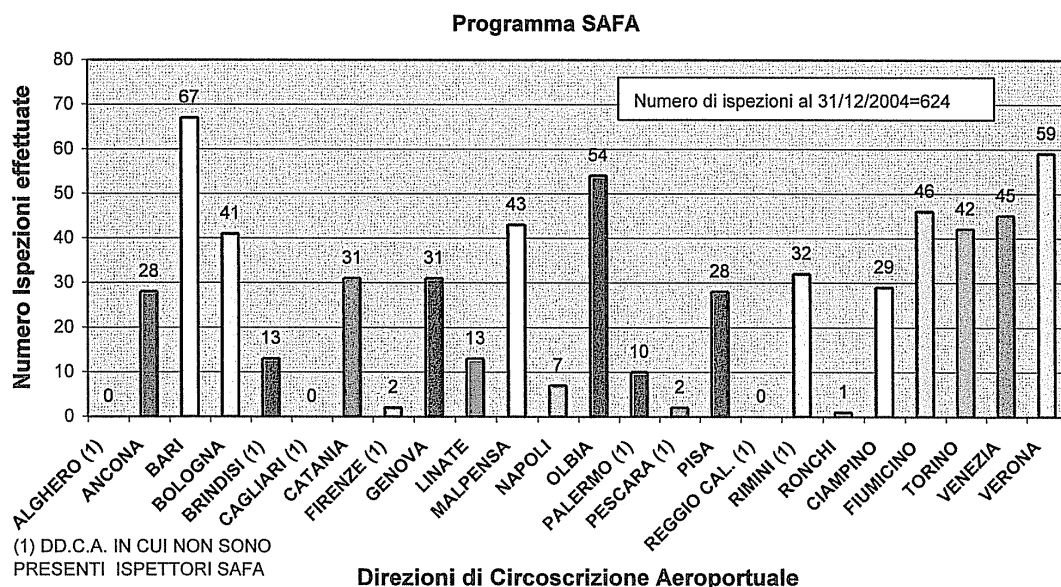
Il numero complessivo degli operatori ispezionati ammonta a 248, di cui 125 appartenenti a Stati UE e 123 a Stati non-UE e di questi ultimi 59 appartenenti all'ECAC e 64 appartenenti a Paesi extra-europei. Il numero complessivo dei Paesi degli operatori ispezionati ammonta a 64, di cui 22 appartenenti all'UE, 11 appartenenti all'ECAC e non all'UE e 31 extra europei. Il grafico successivo riporta il numero d'ispezioni per i Paesi maggiormente ispezionati con una legenda relativa al numero delle ispezioni condotte su Paesi UE, non-UE, ECAC e non-ECAC.



Confrontando questi dati con quelli di traffico nel nostro Paese è possibile rilevare che l'80% dei vettori stranieri aventi voli nei nostri aeroporti è stato ispezionato ed è oggetto del programma di ispezioni.

Partendo da questo dato, per l'anno prossimo, non è irragionevole puntare all'obiettivo di portare al 100% tale percentuale garantendoci in maniera formale e sostanziale sul monitoraggio continuo degli operatori stranieri, con indubbi riflessi positivi sulla sicurezza delle operazioni di volo nel nostro Paese.

Nel grafico seguente sono riportate le ispezioni effettuate nei singoli aeroporti ed a questo riguardo occorre notare che all'assenza d'ispettori in taluni aeroporti in cui insistevano operatori sensibili si è sopperito o mediante l'invio di ispettori di altra DCA oppure effettuando le ispezioni in altri aeroporti utilizzati da questi operatori.



(1) DD.C.A. IN CUI NON SONO PRESENTI ISPETTORI SAFA

In dicembre si è tenuto un altro workshop, di aggiornamento e standardizzazione, organizzato dal Coordinatore del Programma, volto ad uniformare i comportamenti degli ispettori sulla base dell'analisi dell'attività finora condotta.

Inoltre il Coordinatore del Programma è entrato a far parte dello Steering Committee SAFA dell'ECAC ed è membro dell'Operational Review Board, di recentissima costituzione, la cui funzione è quella di monitorare periodicamente i risultati delle ispezioni condotte in ambito ECAC ai fini di garantire un "early warning" su operatori che manifestino un possibile degrado nello standard della sicurezza delle operazioni di volo.

Elaborare una revisione della Carta dei Diritti del Passeggero alla luce delle modifiche normative in ambito comunitario ed ICAO;

Il lavoro completato in data 22 luglio 2004, ha comportato la rivisitazione del testo dell'opuscolo già pubblicato dall'Ente, conseguentemente all'entrata in vigore dal 28 giugno 2004 della Convenzione di Montreal del 1999 e della correlata applicazione del Regolamento (CE) N. 889/2002.

Le altre attività correlate alla Carta dei Diritti del Passeggero nel corso dell'anno 2004 possono così riassumersi:

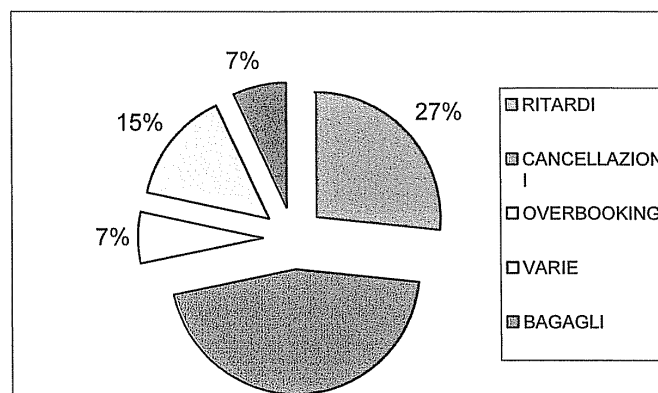
Raccolta ed elaborazione dei reclami

Per l'anno 2004 – come per il passato triennio - si conferma un trend di crescita sul numero dei reclami ricevuti.

Sono state catalogate 1005 notizie di disservizio che hanno riguardato le fattispecie riassunte nelle seguenti tabelle:

ANNO 2004 – Totale Moduli		ANNO 2004 – Totale Reclami	
RITARDI	170	RITARDI	97
CANCELLAZIONI	116	CANCELLAZIONI	338
OVERBOOKING	39	OVERBOOKING	27
VARIE	62	VARIE	87
BAGAGLI	18	BAGAGLI	51
TOTALE	405	TOTALE	600

GRAFICO TOTALE DISSERVIZI



l'attività di raccolta ha preso avvio a decorrere dal mese di giugno e che solo a metà settembre si è aperta, nel sito internet dell'ENAC, la sezione dedicata.

Se ai dati sopra esposti si aggiunge il numero di contatti registrati in materia di "Carta dei Diritti" dagli operatori del Numero Verde ENAC, operativo a decorrere dal 10 agosto 2004, si può affermare che l'attività d'informazione svolta tramite il sito informatico dell'Ente, il personale delle sedi periferiche ed i contatti verbali con la Struttura ed il Numero Verde, ha ampliato la fascia d'utenza che ha ritenuto di rivolgersi all'Ente per la conoscenza e la tutela dei propri diritti.

Conseguentemente ci si è dotati di una buona banca dati che potrà essere utilizzata a riferimento per la definizione delle attività del modulo ispettivo delle sedi periferiche mirato al monitoraggio del livello di qualità dei servizi resi dai vettori e per l'auspicabile studio ed adozione delle conseguenti azioni correttive.

Personale Area Operativa – Modulo ispettivo Qualità dei servizi e Carta dei Diritti

La Struttura ha partecipato alla predisposizione del materiale d'esame (domande a risposta multipla - 25 per ognuna delle due sessioni di esame) in occasione dello svolgimento delle procedure selettive, relativamente al modulo "Carta dei Diritti e Qualità dei Servizi".

Sito Web dell'ENAC - sezione "Carta dei Diritti"

E' continuato il monitoraggio delle informazioni e degli argomenti che sono stati affiancati, nella sezione dedicata del sito web istituzionale, al testo della "Carta dei Diritti del Passeggero", apportando le integrazioni, le rettifiche e gli aggiornamenti necessari, anche accogliendo suggerimenti pervenuti dall'utenza.

Opuscolo "Carta dei Diritti del Passeggero"

Progettazione e realizzazione in 60.000 copie della 3^a Edizione dell'opuscolo "Carta dei Diritti del Passeggero", nel nuovo formato tascabile, aperto dal messaggio del Presidente del Consiglio dei Ministri, On.le Silvio Berlusconi.

Oltre al restyling del formato, il testo è stato integrato con il modello contrattuale comune adottato dalle Associazioni di categoria che rappresentano i Tour Operator e le Agenzie di Viaggio italiane, per la compravendita di pacchetti turistici. Sono stati, inoltre, aggiunti i recapiti delle sedi periferiche dell'ENAC.

La nuova versione dell'opuscolo è stata diffusa in occasione della "Giornata del Passeggero" indetta il 16 gennaio 2004, svoltasi su tutti gli aeroporti nazionali.

E' stato avviato il lavoro di rivisitazione del testo dell'opuscolo in vista dell'entrata in vigore del nuovo Reg. (CE) 261/2004 il prossimo 17 febbraio 2005. Studio di un nuovo formato e di una nuova veste grafica con l'arricchimento della sezione "Informazioni utili".

Varie

- ✓ Organizzazione a Roma della terza riunione del Gruppo di Lavoro costituito in ambito ECAC sulla salute del Passeggero Aereo (APHI/3 – 23/24 febbraio 2004). Partecipazione alle due successive riunioni di Parigi (APHI/4 – 17/18 maggio 2004) e di Praga (APHI/5 – 25/26 ottobre 2004) per quanto concerne gli items “Predisposizione e diffusione d’informazioni corrette ai passeggeri” e “Rilevazione delle infrastrutture aeroportuali per l’assistenza medica in ambito europeo”.
- ✓ Partecipazione al Gruppo di Lavoro per la predisposizione degli atti organizzativi propedeutici alla partecipazione della Delegazione Italiana alla 35^a Assemblea Generale dell’ICAO.
- ✓ Partecipazione al Gruppo di Lavoro con l’obiettivo di selezionare, ottimizzare e rendere disponibili agli operatori tutte le informazioni necessarie per l’attivazione di un call center ENAC mirato a garantire informazioni sui vettori – con particolare riguardo alle compagnie estere operanti sugli scali nazionali, sul sistema dei controlli per la sicurezza, sulla Carta dei Diritti del Passeggero.
- ✓ Partecipazione alla 35^a Assemblea Generale dell’ICAO tenutasi a Montreal dal 28 settembre all’8 ottobre 2004. Durante i lavori è stato presentato il “Manuale sulla salute del passeggero aereo” elaborato dall’ECAC.

Dare attuazione al modello organizzativo periferico relativo ai moduli ispettivi nelle DD.CC.AA (delibera 47/2002):

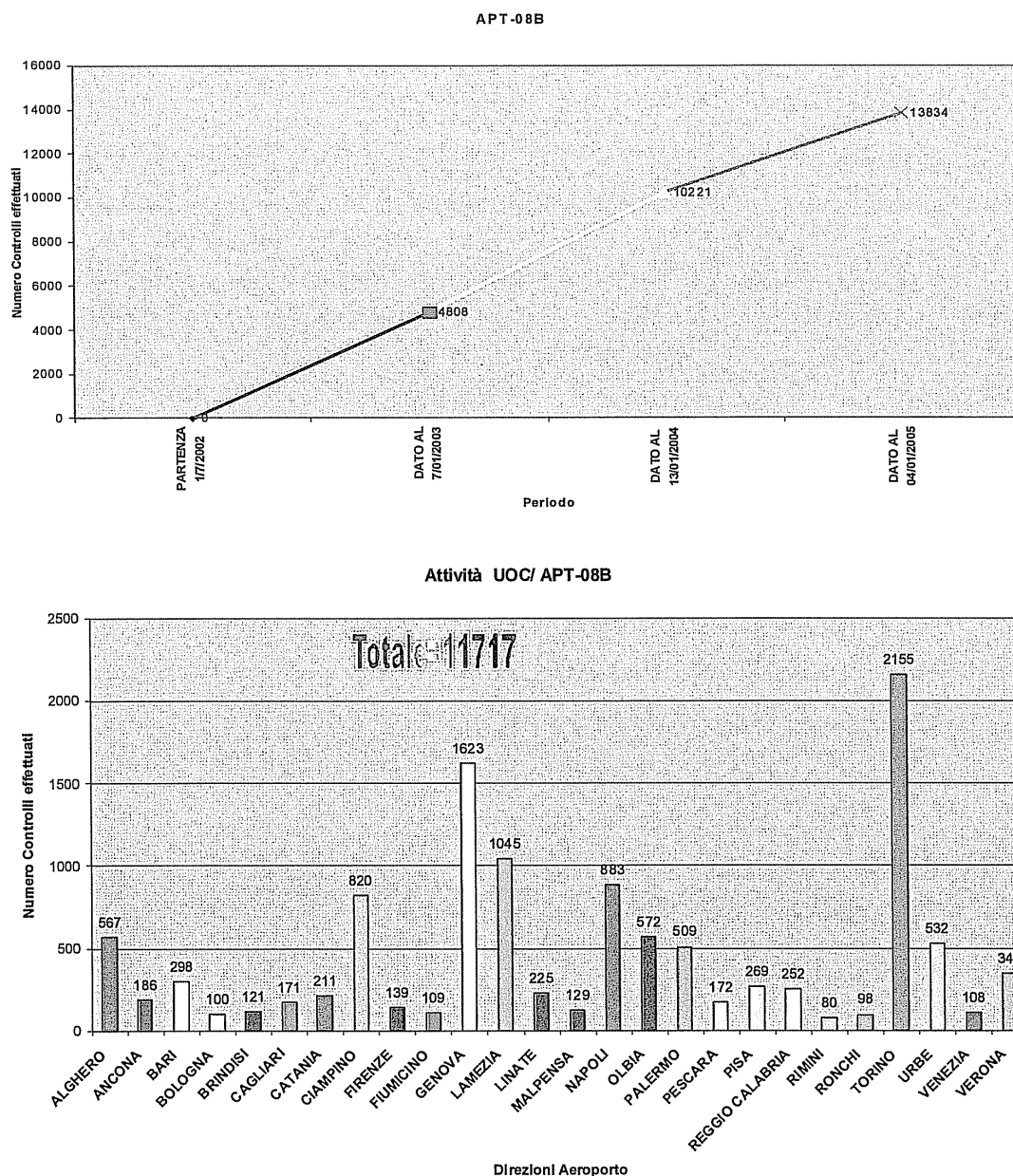
La proposta di revisione del modello organizzativo periferico, elaborata unitamente al Dipartimento Amministrazione ed ai Sistemi Direzionali di Milano e Roma, è stata presentata nel corso della riunione post CdA del 11 novembre 2004.

Assicurare il rispetto delle attività di controllo previste nella Circolare APT-08B nei termini numerici previsti nella procedura AGA-02:

Il numero dei controlli al 4 gennaio 2005 risulta essere uguale a 13834, di cui 11717 effettuati nelle sedi di circoscrizione (UOC) e 2117 negli aeroporti periferici (UOP).

I controlli il cui esito è stato negativo sono 155 e sono riferiti a problematiche da ricondurre quasi esclusivamente alla dimenticanza, da parte del personale di volo, di portare con se le necessarie attestazioni.

Il 2004 è stato l’anno di consolidamento della nuova metodologia dei controlli previsti, evidenziando i vantaggi di un’attività di sorveglianza, vigilanza e controllo strutturata e programmata.



Assicurare l'attivazione delle Unità di Gestione per la qualità dei servizi presso ciascun aeroporto avente un gestore concessionario;

Si è attivato su tutti gli aeroporti italiani (con traffico superiore a 50.000 pax) le sopracitate Unità di Gestione, secondo le modalità stabilite dalla Circolare Enac APT-12.

Unica eccezione rimane, al momento, l'aeroporto di Reggio Calabria per il quale esistono, da parte del Gestore aeroportuale, problemi legati al rappresentante da designare.

Elaborare ed attuare un programma d'ispezioni di security da attuarsi presso ciascuna DCA;

In data 16 settembre 2004 è stato costituito un apposito gruppo di lavoro che ha prodotto una proposta di programma comprensivo degli opportuni strumenti informatizzabili di raccolta dati (check-list).

In definitiva è stato elaborato un programma operativo per gli ispettori aeroportuali, che comprende, tra l'altro, una check list da utilizzare per l'attività ispettiva volte a verificare gli aspetti salienti della sicurezza aeroportuale, avendo come parametri di riferimento le prescrizioni più rilevanti del Programma nazionale di Sicurezza, e una serie di check list più corpose, ognuna dedicata ad una delle schede del programma medesimo, per la verifica puntuale del livello d'attuazione delle singole previsioni delle schede medesime.

Altre attività'

Runway Safety Team

Com'è noto la sicurezza della pista di volo è una degli elementi fondamentali da garantire.

L'aumento del traffico aereo degli ultimi anni può, se non sono attivati idonei interventi per il controllo e la prevenzione, determinare eventi di pericolo.

L'ICAO ha in preparazione un "Toolkit" dedicato al problema della "Runway Incursion".

Nel 2001 un'iniziativa congiunta per la runway safety è stata già avviata da JAA, ICAO, Eurocontrol e GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators) con lo scopo di investigare il problema.

Una "task force" composta da vari enti ed organismi europei ha quindi studiato il problema e prodotto una serie di raccomandazioni per contenerne adeguatamente il rischio.

Le raccomandazioni individuate nell'"European Action Plan for the prevention of Runway Incursions" sono divise in specifiche aree d'azione.

Tra queste la formazione di un "Local Runway Safety Team" su ogni aeroporto sotto l'egida ed il coordinamento delle singole Autorità aeronautiche nazionali, dovrebbe garantire una implementazione coordinata tenendo conto delle specificità e condizioni locali.

Il "Local Runway Safety Team" è generalmente composto da rappresentanti di:

- ATC
- Gestore Aeroportuale
- Compagnie Aeree
- Associazioni Professionali
- Conducenti d'automezzi (autisti)

Nel corso della riunione di coordinamento è stato organizzato un momento formativo di concerto con ENAV ed IFSC, rivolto principalmente ai direttori d'aeroporto.

In data 24 maggio 2005, con comunicazione ACT n.1256, è stato richiesto a tutti i Direttori d'aeroporto l'attivazione dei "Local Runway Safety Team", che, nel corso dell'anno appena trascorso, sono stati attivati su tutti i principali aeroporti italiani.

Selezione interna Ispettori aeroportuali

Con decreto di nomina del Direttore Generale, prot. n.DG 46/03 del 23 dicembre 2003, il direttore del Coordinamento Circoscrizioni Territoriali è stato nominato presidente della commissione esaminatrice per la procedura selettiva interna riguardante l'inquadramento del personale, nel profilo di ispettori aeroportuali e nel profilo di addetto all'Unità Operativa Circoscrizionale.

In data 27 e 28 gennaio 2004 si sono svolte le prove che hanno visto la partecipazione di oltre 450 candidati.

Airside Driving Certificate

Onde standardizzare le procedure di rilascio dell'abilitazione a condurre i velivoli nell'area di movimento degli aeroporti, il Coordinamento Circoscrizioni Territoriali ha istituito un gruppo di lavoro con lo scopo, utilizzando anche quanto già in uso sugli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, di produrre delle linee guida per il rilascio dell'abilitazione di cui sopra.

In data 20 luglio 2004 le linee guida per il rilascio dell' "Air Driving Certificate" sono state inviate a tutte le Circostrizioni Territoriali per la successiva implementazione.

Attività IFSC

Nel corso dell'anno si sono svolte 6 Assemblee dell'Associazione,

Ad oggi, i membri d'Italian Flight Safety Committee sono attualmente 32 (AdR, Aeronautica Militare, Agusta, Air Dolomiti, AirEurope, AirOne, Alba, Alenia, Alitalia Airport, Alitalia Express, Alitalia, Alpi Eagles, Atitech, Blue Panorama, C.A.I., ENAC, ENAV, Eurofly,, Helitalia, ItAli, Italy First, Joint Research Committee, Meridiana, Mistral Air, Neos, SOGAER, S.E.A., Servizi Aerei, SOREM, Valerio Catullo, Volare).

L'anno 2004 è stato il quinto di vita dell'Associazione: l'anno trascorso è stato caratterizzato da numerose iniziative sia istituzionali sia promozionali. In particolare è da segnalare l'organizzazione e la realizzazione dei due corsi d'Aviation Safety Management il primo dal 22 al 26 marzo 2004, il secondo dall'8 all'11 novembre 2004; i partecipanti complessivi nei due corsi sono stati 70. Hanno partecipato Compagnie aeree, ENAC, ENAV, ANSV, Società di Ground Operations e di Maintenance, Associazioni Professionali, Costruttori ed altri soggetti appartenenti ad Enti o Società che operano nel trasporto aereo. Questi corsi sono stati molto apprezzati dall'Utenza, ed hanno rappresentato, anche per la partecipazione di docenti qualificati e Autorità aeronautiche, il fiore all'occhiello dell'Associazione.

Il 12 maggio 2004 l'Associazione ha inaugurato il nuovo sito web, che è diventato sia per i Soci sia gli esterni un punto di riferimento importantissimo.

Bird Strike

L'attività svolta durante l'anno è la seguente:

- ✓ Incontri con l'Istituto Nazionale Fauna Selvatica per istituire possibili sinergie negli aeroporti italiani;
- ✓ Incontri con la Federazione Caccia per possibili collaborazioni relative all'uso del falco negli aeroporti italiani;
- ✓ Stesura della relazione finale, come periti di parte dell'ENAC, per il processo, intentato dalla Norodna Strachova Kompania, sull'incidente dovuto a bird strike sull'aeroporto di Genova nel 1999;
- ✓ Visite conoscitive negli aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme;
- ✓ Due riunioni dello Steering Committee;
- ✓ Un' assemblea plenaria;
- ✓ Statistica degli impatti 2004;
- ✓ Comunicazione sugli eventi significativi del 2004.

7. PARTECIPAZIONE AD ATTIVITA' INTERNAZIONALE

Unione Europea

Partecipazione ai lavori del Consiglio Europeo - Gruppo Aviazione- che hanno condotto all'emanazione del Regolamento sui requisiti assicurativi minimi per i vettori e gli esercenti di aeromobili. Nell'ambito del citato Regolamento si è partecipato, come rappresentante italiano presso la Commissione Europea, al gruppo giuristi linguisti per la predisposizione del testo finale del regolamento.

Partecipazione al Gruppo *ad hoc* sulle assicurazioni, istituito in ambito Commissione, per far fronte alle problematiche connesse alla applicazione dei limiti assicurativi anche rispetto ad ipotesi di fallimento del mercato assicurativo.

Partecipazione ai lavori del Consiglio Europeo - Gruppo Aviazione- che hanno portato all'emanazione del Regolamento che stabilisce norme comuni sulla compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco e/o cancellazione per ritardo.

Partecipazione alle riunioni del Comitato per l'accesso al mercato in ambito Commissione Europea.

Partecipazione alle riunioni dei Direttori Generali in ambito Commissione Europea.

Attività costante di coordinamento e di raccordo con la Rappresentanza Permanente a Bruxelles (ITALRAP) in merito a numerosi dossier e problematiche di carattere istituzionale.

ICAO

Partecipazione alla 32^a sessione del Comitato Giuridico, tenutosi a Montreal, sulla Modernizzazione della Convenzione di Roma del 1952 in materia di danni a terzi sulla superficie. Organizzazione di un workshop internazionale (Malta Group) riguardo tale tematica.

Partecipazione alla 35^a Assemblea Generale ICAO.

Nell'ambito di tale partecipazione la struttura interessata ha predisposto, coordinandosi le strutture interne, la relazione sullo stato dell'aviazione italiana necessaria per ottenere i voti di scambio per l'elezione al Consiglio dove l'Italia, come è noto, ha ricevuto il più alto numero di voti. Nella fase preparatoria si è altresì provveduto a coordinare, anche con le altre amministrazioni interessate (Ministero Difesa, ENAV ecc), la composizione della delegazione italiana.

Attività costante di interfaccia e coordinamento con la Rappresentanza Italiana a Montreal in merito a questioni dibattute nelle sedute del Consiglio.

Attività di supporto e consulenza alle strutture interne per le procedure di nomina dei rappresentanti italiani presso l'ICAO.

ECAC

Partecipazione a tutte le riunioni dei Direttori Generali con relativa predisposizione delle relazioni per i vertici ENAC. A tal uopo è stata curata l'attività di coordinamento con le varie strutture ENAC coinvolte, anche in vista della successiva fase di implementazione delle decisioni adottate in detto foro.

Partecipazione a vari dossier, e gruppi di lavoro, con competenze trasversali di ENAC: Legal Task Force, Fractional Ownership.

Attività di supporto, coordinamento e interfaccia tra ECAC ed enti istituzionali nazionali.

Rapporti con le autorità del settore dell'aviazione civile degli Stati ECAC e degli USA.

G-8

Partecipazione, in ambito internazionale, ai lavori preparatori del G8 (Gruppo Roma Lione) in tema di Security. Attività di coordinamento per la definizione della posizione ENAC e successiva partecipazione, ai fini dell'assunzione di una univoca posizione nazionale, alle riunioni con i dicasteri interessati (Presidenza del Consiglio, Difesa, Interno, Servizi Segreti, etc.).

Attività di rappresentanza, per questa amministrazione, nelle riunioni interministeriali preparatorie dei Summit del G8.

Altre attività

Partecipazione a svariati incontri, di carattere nazionale ed internazionale, in rappresentanza di ENAC tra le quali: Conferenza interministeriale di Zagabria; accordo con gli USA sul PNR (passengers name records); incontri con delegazioni di altri Paesi su questioni di vario interesse.

Attività di coordinamento tra ENAC ed altre istituzioni nazionali ed internazionali, con successiva attività di pianificazione e organizzazione di incontri di carattere internazionale, inclusi workshop, con i seguenti Paesi ed Enti: Cina, Grecia, Macedonia, Albania, Eurocontrol (CEATS), Malta Group, ecc.

In tale contesto si è, altresì, curato il raccordo con il Ministero degli Affari Esteri.

Sempre nell'ambito delle competenze trasversali dell'Ufficio si evidenzia l'organizzazione di un seminario relativo a quattro regolamenti europei di recente emanazione (requisiti assicurativi minimi, denegato imbarco, concorrenza sleale, slot) rivolto alle strutture interne di ENAC.

Continua attività di raccordo e coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

8. RELAZIONI ESTERNE

L'attività di comunicazione istituzionale del 2004 è stata mirata ad un rafforzamento della visibilità dell'Ente e del suo operato, nonché alla realizzazione di concreti servizi informativi presso diversi pubblici di riferimento: operatori, istituzioni, passeggeri, opinione pubblica, mezzi di comunicazione del settore e di massa.

Le attività da segnalare per l'anno 2004 sono in particolare:

- Realizzazione del progetto *“Un volo lungo 100 anni: un omaggio lungo 100 giorni”*, in occasione del centenario del primo volo, in collaborazione con ENAV S.p.A. ed Assaeroporti e con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il progetto è stato ufficializzato il 17 dicembre 2003 in una Conferenza Stampa presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri alla presenza del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Dott. Gianni Letta, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ing. Pietro Lunardi, del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On.le Mario Tassone e dei vertici di ENAC, ENAV S.p.A. e Assaeroporti. L'iniziativa è stata caratterizzata dall'istituzione della Giornata dei Diritti del Passeggero organizzata il 16 gennaio in 38 aeroporti nazionali mediante:
 - ✓ la distribuzione ai passeggeri in partenza su tratte nazionali di 50.000 card che davano diritto, nell'arco di 100 giorni, ad una serie di servizi gratuiti per il tempo libero e ad agevolazioni tariffarie su voli di sette vettori nazionali con i quali sono stati stipulati appositi protocolli d'intesa;
 - ✓ la divulgazione della nuova edizione tascabile della Carta dei Diritti del Passeggero, sulla quale è stato operato un restyling in collaborazione con l'Area Coordinamento Circoscrizioni Territoriali ed inserito un messaggio del Presidente del Consiglio dei Ministri.

- Organizzazione in collaborazione con l'Ufficio Stampa e l'ENAV S.p.A. del Seminario specialistico per la stampa *"Sicurezza del Trasporto aereo e informazione"* svoltosi a Roma il giorno 26 febbraio al quale hanno partecipato giornalisti delle principali testate nazionali (stampa, radio e televisione) alla presenza del Presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato e dei vertici di ENAC ed ENAV S.p.A..
- Collaborazione con la Circoscrizione Aeroportuale di Genova ai fini della visibilità dell'Ente nell'ambito della manifestazione *"Vola Genova 2004"* svoltasi nei giorni 22 e 23 marzo.
- Collaborazione con il Dipartimento del Cerimoniale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e consulenza organizzativa per la cerimonia di inaugurazione, avvenuta il 6 giugno, della aerostazione e della nuova torre di Controllo dell'aeroporto Olbia Costa Smeralda alla presenza di S.A. il Principe Karim Aga Khan, del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di numerose altre Istituzioni, di Autorità religiose e rappresentanti dei maggiori operatori dell'aviazione civile nazionale, nonché dei vertici di ENAC ed ENAV S.p.A..
- Organizzazione del Convegno *"Il trasporto aereo in Sicilia - fatti e idee di una politica di sviluppo"* in collaborazione con ENAV S.p.A. con il patrocinio della Presidenza della Regione Siciliana, dell'Assemblea Regionale Siciliana, dell'Università degli Studi di Palermo, di Assaeroporti e con la partecipazione delle Società di gestione degli Aeroporti di Palermo, Catania, Trapani e del Comune di Comiso. Il Convegno, tenutosi a Palermo il 22 giugno presso la sede dell'Assemblea Regionale ha visto la partecipazione del Ministro per gli Affari Regionali, del Presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana, del Presidente della Regione Siciliana, del Presidente della Provincia Regionale di Palermo, del Sindaco di Palermo, del Magnifico Rettore dell'Università di Palermo, dei vertici di ENAC, ENAV S.p.A., Assaeroporti e del Direttore del *"Giornale di Sicilia"* Dott. Giovanni Pepi, moderatore dei lavori.
- Coordinamento della realizzazione del *"Quaderno degli aeroporti della Sicilia"*, redatto dal Prof. Adolfo Marino, presentato dall'ENAC e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del Convegno con l'obiettivo di rappresentare una fotografia puntuale ed analitica della situazione complessiva in Sicilia, illustrando l'attuale condizione in termini di progetti, investimenti e tempi di realizzazione dei lavori in corso negli aeroporti siciliani di Palermo, Catania, Trapani, Comiso, Pantelleria e Lampedusa, a cui si aggiunge un progetto di riconversione a usi civili dell'aeroporto di Boccadifalco.
- Consulenza editoriale e collaborazione con l'Ufficio Aviazione Generale dell'ENAC per la realizzazione della pubblicazione *"Aviosuperfici ed Elisuperfici – Il nuovo contesto normativo"*.
- Consulenza organizzativa, sempre all'Ufficio Aviazione Generale, per una serie di incontri specialistici di presentazione della suddetta pubblicazione svoltisi il 7 luglio a Bologna presso la sede della Regione Emilia Romagna ed il 13 ottobre ad Aosta presso la sede della Regione Valle d'Aosta alla presenza di rappresentanti delle Istituzioni e di operatori del settore.
- Consulenza organizzativa alla Società di gestione dell'aeroporto S. Anna di Crotone per la cerimonia di inaugurazione della nuova aerostazione passeggeri *"Pitagora"* svoltasi il 20 luglio alla presenza del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Presidente della Regione Calabria, dei vertici ENAC, di altre autorità e rappresentanti delle Istituzioni nazionali e regionali.
- Realizzazione del Numero Verde gratuito dell'ENAC attivo dal 10 agosto.

L'iniziativa su incarico dei vertici dell'Ente è nata con l'obiettivo di offrire all'utenza ed ai cittadini un servizio informativo sulle compagnie aeree nazionali, comunitarie certificate JAA, extracomunitarie autorizzate dall'ENAC ad operare voli da e per l'Italia, sui programmi e controlli di sicurezza, sui diritti del passeggero.

Il Servizio ha coordinato e gestito:

- ✓ il Gruppo di lavoro;
- ✓ la progettazione (call center, banca dati sull'intranet);
- ✓ la formazione del personale interno che su base volontaria hanno assolto il servizio;
- ✓ apertura di nuove postazioni di lavoro presso le Direzioni di Aeroporto di Palermo, Brindisi e Venezia oltre alle esistenti presso la Direzione Generale;
- ✓ incontri periodici di aggiornamento con il personale interessato.

Il Numero Verde attivo dal lunedì al venerdì dalle ore 08.00 alle ore 20.00 sinora ha garantito il presidio, sempre su base volontaria, anche durante alcune festività in occasione di necessità straordinarie connesse ad eventi di particolare importanza come ad esempio la crisi della compagnia Volare.

L'iniziativa ha registrato il consenso dell'opinione pubblica (oltre 40.000 contatti nel 2004) e, attraverso la sinergia con l'Ufficio Stampa, anche un aumento di visibilità presso i media del ruolo dell'Ente quale garante della sicurezza del trasporto aereo e dei diritti del passeggero.

- Organizzazione in collaborazione con Eurocontrol del Workshop "*Cielo Unico Europeo: Prospettive per il nostro Paese*" svoltosi il 10 novembre a Roma alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Segretario Generale di Eurocontrol, dei vertici dell'ENAC, dell'ENAV S.p.A. e di rappresentanti dell'Aeronautica Militare.
- Supporto nella stesura di interventi ufficiali dei vertici dell'Ente a Convegni e Seminari.
- Restyling del logo dell'Ente.
- Pubblicazione di una nuova versione del sito intranet: restyling grafico e razionalizzazione dei contenuti per una più agevole navigazione.
- Organizzazione delle cerimonie per la consegna dei certificati degli Aeroporti:
 - Roma Fiumicino e Milano Malpensa, 10 febbraio;
 - Venezia e Milano Linate, 9 luglio;
 - Palermo e Catania, 6 agosto;
 - Napoli, 15 settembre;
 - Olbia e Bologna, 27 ottobre;
 - Bari, 26 novembre;
 - Bergamo, 1° dicembre;
 - Torino e Firenze, 22 dicembre.

RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO 2004

PAGINA BIANCA

INTRODUZIONE.

Il bilancio consuntivo per l'anno 2004 che viene sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione rappresenta l'andamento della gestione relativa all'esercizio 2004. Il bilancio consuntivo è stato predisposto in base agli schemi contabili previsti dalla legge 696/79 in analogia alla stesura del bilancio di previsione 2004, riportando negli schemi, per singolo capitolo, 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 2003 (delibera del Consiglio di Amministrazione n.6°-2003) e approvato dai Ministeri Vigilanti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze datato 5 agosto 2004.

Al bilancio di previsione, nella stesura originaria, sono state apportate nel corso della gestione delle integrazioni recepite con il provvedimento di assestamento, delibera n.52/2004. Tale provvedimento, come illustrato nella apposita nota esplicativa, si è reso necessario 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. Infatti, in relazione alla inadeguatezza delle risorse stanziato sul bilancio dello Stato finalizzate ad interventi infrastrutturali sugli aeroporti rispetto a quanto previsto dalle leggi speciali di finanziamento, con la legge 47/2004 sono state incrementate le risorse in conto capitale per il pagamento delle obbligazioni giuridiche già perfezionate, riducendo contestualmente per quota parte il contributo di cui al capitolo 2161 " Somme da trasferire all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile" a favore di Enac.

Inoltre, a seguito della manovra correttiva dell'andamento della finanza pubblica (Legge 191/04) le risorse di parte corrente destinate all'Ente sono

state ulteriormente ridotte di € 2,54 milioni, ciò ha comportato una rideterminazione degli obiettivi e delle relative attività originariamente preventivate. Nonostante la forte contrazione dei trasferimenti correnti passati da € 75,5 milioni a € 62,9 milioni (riduzione pari al 16,6%) l'anno 2004 si è caratterizzato comunque per il varo di importanti e significativi progetti.

In primo luogo si è concluso l'iter approvativo del Regolamento di amministrazione e del personale che ha rimodellato l'organizzazione dell'Ente anche alla luce delle nuove competenze assegnate all'Enac per effetto della legge 265/04. Il nuovo regolamento ridefinisce le funzioni, le competenze e le attribuzioni delle strutture imprimendo un forte impulso verso il decentramento operativo. Tale indirizzo ha trovato un significativo momento applicativo nel bilancio di previsione 2005 redatto per la prima volta secondo i principi del d.p.r. n.97 del 27 febbraio 2003 e con l'attribuzione ai singoli centri di responsabilità delle risorse finanziarie ed umane necessarie per l'espletamento delle attività istituzionali di competenza.

Per quanto attiene ai programmi operativi avviati nel corso dell'anno si evidenzia il notevole impiego di risorse investite per sviluppare e completare la dotazione di strumenti informatici atti a portare a compimento la rete di trasmissione nonché le banche dati, in particolare quella che nel 2005 consentirà di effettuare un costante monitoraggio dello stato dei lavori infrastrutturali sugli aeroporti, fornendo un quadro completo circa le singole opere finanziate, lo stato di avanzamento dei lavori nonché eventuali criticità.

Tra le iniziative che sono partite nel 2004 va ricordato anche l'impegno verso gli aeroporti gestiti direttamente dall'Enac con l'impiego di risorse pari a € 3.998.749,99 destinante a lavori ed opere riguardanti programmi di manutenzione ordinaria e € 4.300.000,00 per programmi di lavori che hanno interessato la manutenzione straordinaria o investimenti veri e propri come nel caso della aeroporto dell'Urbe.

Relazione al bilancio consuntivo 2004

Nell'anno 2004 l'andamento della gestione è stata fortemente condizionato, come negli esercizi passati, dai trasferimenti statali. Come evidenziato nell'introduzione, in relazione all'inadeguatezza dello stanziamento sul bilancio dello Stato per interventi infrastrutturali sugli aeroporti di cui alle leggi speciali di finanziamento (leggi 139/92, 135/97, 194/98, 388/00, 166/02, e successive modificazioni) con Legge 47/2004 sono state incrementate le risorse necessarie per il pagamento delle obbligazioni giuridiche già perfezionate con le banche e contemporaneamente è stata apportata, a parziale copertura dell'incremento di stanziamento in conto capitale, una riduzione del trasferimento di parte corrente a favore di Enac. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto ad impegnare le somme stanziare nel bilancio dello Stato per tale finalità, pari a € 47.446.854,00, di cui 2,4 milioni di euro relativi al finanziamento per interventi infrastrutturali sull'aeroporto di Perugia ai sensi della Legge 376/2003, senza effettuare il relativo trasferimento, ma chiedendo all'Ente (nota n. 3688 del 25/10/04) di far fronte al pagamento delle rate di mutui accesi per l'anno 2004 con la disponibilità di cassa già trasferita per le medesime finalità negli anni precedenti. L'Ente ha adempiuto a tale richiesta, utilizzando per circa 29 milioni di euro la disponibilità di cassa relativa a precedenti trasferimenti aventi medesimo oggetto.

I trasferimenti in conto capitale, pervenuti fuori tempo massimo per effettuare la relativa variazione di bilancio (conto BNL del 29/12/04), pari a € 13.925.536,81, afferiscono a somme ancora residuali della gestione della Direzione Generale della Aviazione Civile per l'erogazioni di pagamenti in conto capitale nei confronti di alcuni soggetti, tra i quali la Società SEA.

Per quanto concerne i trasferimenti di parte corrente a favore di ENAC, gli importi originariamente stanziati nel bilancio dello Stato sono stati ridotti, sia a parziale compensazione del maggior stanziamento in conto capitale per investimenti infrastrutturali, sia a seguito della manovra

correttiva dell'andamento della finanza pubblica (Legge 191/04) assestandosi su un importo di 62,9 milioni di euro. I trasferimenti di parte corrente sono collegati a quanto disposto dall'articolo 7 del d.lgs.250/97 e risultano anche comprensivi delle quote finalizzate agli oneri di servizio pubblico.

Inoltre, per interventi infrastrutturali sugli aeroporti delle aree depresse, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha trasferito all'ENAC, quale quota di finanziamento FESR, la somma di €. 35.092.301,63 per il QCS 2000-2006, mentre è in corso il trasferimento di € 8.526.889,78 quale saldo del QCS 1994-1999. E' stata peraltro trasferita la quota nazionale per il QCS 2000-2006 di €. 53.352.782,35

I trasferimenti aggiuntivi sono stati recepiti con il provvedimento di assestamento (delibera n. 52/2004).

I risultati della gestione 2004 vengono riassunti nel seguente prospetto :

	<i>Entrate</i>	<i>Uscite</i>	<i>Risultati differenziali</i>
Correnti	155.090.685,07	126.060.021,39	29.030.663,68
In conto capitale	159.826.359,52	167.357.061,99	-7.530.702,47
Partite di giro	46.348.017,38	46.348.017,38	0,00
Totale	361.265.061,97	339.765.100,76	21.499.961,21
Cancellazione residui passivi(delibera n. 53/04)		- 2.215.817,31	2.215.817,31
Avanzo di amministrazione	16.490.361,31	40.206.139,83	-23.715.778,52
Totale generale	377.755.423,28	377.755.423,28	0,00

L'avanzo di amministrazione accertato al 31.12.2004 è pertanto pari a €. 40.206.139,83, l'avanzo di cassa alla stessa data è di €. 295.755.131,96 e trova rispondenza nella giacenza dell'Ente nel conto di Tesoreria intestato all'ENAC presso la Banca d'Italia così come riportato dall'estratto conto dell'Istituto cassiere BNL.

Nei prospetti che costituiscono il bilancio vengono rappresentati i movimenti finanziari, economici e patrimoniali generati dalla attività gestionale posta in essere dall'Ente.

Entrate

Le entrate correnti accertate nell'anno ammontano complessivamente a € 155.090.685,07 e sono costituite dai seguenti accertamenti :

- € 738.409,69 per contributi e diritti di certificazione degli iscritti all'Albo della Gente dell'Aria.
- € 62.987.969,00 quali entrate correnti come risultano dal finanziamento previsto nella tabella C della legge finanziaria 2004 e dai successivi provvedimenti di variazione del bilancio dello Stato che hanno decurtato il finanziamento sia a parziale compensazione delle risorse in conto capitale previste dalla Legge 47/2004 per il pagamento delle obbligazioni giuridiche già perfezionate di cui alle leggi speciali di finanziamento degli interventi infrastrutturali sugli aeroporti, sia a seguito della manovra correttiva dell'andamento della finanza pubblica.
- €. 10.275.406,19 corrispondente all'importo a carico della Regione Sicilia stabilito dalla legge 388/2000. L'importo è riferito alla quota relativa alle rotte convenzionate da e per Trapani, Pantelleria e Lampedusa. Il trasferimento dell'importo da parte della regione è stato effettuato per €. 5.224.413,61 nei negli ultimi mesi dell'anno e per la restante parte all'inizio dell'anno 2005.
- €. 24.994.073,30 derivanti da diritti e rimborso di spese fatturate per le operazioni sulle costruzioni aeronautiche, sull'esercizio degli aeromobili e sulle vendite del libro registro e dei regolamenti tecnici. Tra le attività fatturate va in particolare evidenziato, il dato dell'art. 45 "opere aeroportuali" del regolamento, di cui una quota parte affluisce, come noto, nel fondo artt. 64 e 91 del CCNL del personale non dirigente dell'Ente, che ha prodotto un gettito di circa 3,08 milioni di euro superiore di circa 200.000 euro alla previsione originaria. Le altre voci del fatturato attengono ai diritti e rimborsi per le operazioni di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche e sull'esercizio degli aeromobili, diritti per le licenze e la certificazione delle imprese e del personale. Gli effetti positivi della completa applicazione di tutti i diritti presenti nel regolamento delle tariffe hanno comportato un incremento di circa 6,9% rispetto a quanto fatturato nell'anno precedente. Va da ultimo segnalato che rispetto alle previsioni formulate, al termine dell'esercizio si è constatato un incremento del fatturato pari all'8,5% che ha comportato il superamento dello stanziamento di bilancio.

Nella tabella seguente sono evidenziate entrate concernenti i diritti per prestazioni collegate alle attività istituzionali:

Fatturazione Anno 2004

Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche	2.565.620,01
Diritti di sorveglianza sulle costruzioni aeroportuali	2.824.294,93
Diritti sulla sorveglianza degli aeromobili in esercizio	11.680.821,38
Diritti sulle importazioni	3.954.612,01
Diritti per le licenze e la certificazione delle imprese e del personale	1.987.835,96
Diritti accessori	220.940,33
Diritti di sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	69.186,83
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	105.559,65
Diritti di sorveglianza in esercizio delle Infrastrutture Aeroportuali	262.844,40
Articolo 8 (spese collegate alla fatturazione)	1.306.393,27
TOTALE	24.978.108,77

- €. 238.081,17 per redditi e proventi patrimoniali suddivisi in : interessi attivi su depositi e conti correnti bancari €. 68.930,82 corrispondenti agli interessi maturati sul conto corrente presso la Banca d'Italia; interessi compensativi sui depositi cauzionali, € 316,35; interessi moratori su ritardati pagamenti da parte degli utenti, € 76.152,32; interessi su prestiti e mutui erogati al personale €. 11.916,36; €. 80.765,32 per fitto dei locali di viale Castro Pretorio 118/B occupato dalla Banca Popolare dell'Emilia Romagna.
- € 146.069,59 per entrate derivanti da recuperi vari e rimborsi spese relativi a utenze comuni e retribuzione del personale
- € 55.400.000 quali canoni sulle gestioni aeroportuali introitati nell'anno 2004. In attuazione della legge 662/96 con provvedimento interdirigenziale 30 giugno 2003 dell'Agenzia del demanio e del Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo è stata introdotta una nuova metodologia di determinazione dei canoni dovuti dalle società di gestione aeroportuale correlata con

il work load unit, basata sui dati di traffico pubblicati sull'annuario statistico. Pertanto i canoni sono stati versati sulla base dei dati relativi agli ultimi rilevamenti (anni 2002-2003) e saranno soggetti a conguaglio all'atto della pubblicazione dei dati successivi. L'applicazione delle nuove modalità di determinazione dei canoni di gestione calcolati sull'intero esercizio finanziario ha comportato una apparente riduzione del 2,2% rispetto agli analoghi valori dell'esercizio 2003. Al riguardo va osservato che i versamenti dei canoni vengono determinati, in forza delle disposizioni normative, sui dati relativi ai movimenti e ai traffici passeggeri pubblicati ed approvati da Enac; nel caso specifico trattasi dei dati relativi agli anni 2002 – 2003. Ne consegue che per una compiuta valutazione si dovrà attendere la rideterminazione dei canoni stessi sui dati del 2004, che, in base alle previsioni e stime degli operatori del settore, risultano in crescita rispetto al passato.

- €165.039,91 sono riferite ad entrate eventuali accertate ed introitate per effetto del rilascio di permessi aeroportuali, per multe e per il servizio antincendio svolto da Enac sull'aeroporto di Roma Urbe
- €145.636,22 sono entrate versate da diversi soggetti e si riferiscono ai compensi erogati ai dirigenti dell'Ente per lo svolgimento di incarichi remunerati da soggetti estranei all'Amministrazione. In base all'articolo 22 del CCNL la retribuzione erogata dall'Ente è comprensiva anche degli incarichi esterni che il dirigente può essere autorizzato a svolgere. Il CCNL prevede che eventuali compensi aggiuntivi connessi allo svolgimento di particolari attività vengano introitati dall'Ente per essere riversate nel fondo di produttività dei dirigenti. Al riguardo si precisa che il fondo di cui all'articolo 34 del CCNL è stato integrato dell'importo di € 133.314,05 tale valore è stato iscritto nel capitolo di uscita 1.02.17 "fondo contratto dirigenti" del presente bilancio, mentre per la rimanente somma di € 12.322,17, essendo pervenuta nel mese di dicembre fuori tempo massimo per effettuare la variazione di bilancio, si provvederà ad integrare il competente fondo in sede di variazione al bilancio di previsione 2005. .

Le entrate in conto capitale sono state pari a € 159.826.359,52. La composizione è in relazione ai decreti di impegno disposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per complessivi € 61.372.390,81 e ai trasferimenti disposti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per € 53.352.782,35, quale quota nazionale per il QCS 2002-2006, e per € 43.619.191,41, quale contributo della Comunità Europea di cui € 35.092.301,63 connessi con il QCS 2002-2006 ed € 8.526.889,78 quale saldo finale per il P.O. 1994 - 1999. A quanto sopra vanno aggiunti € 1.481.994,95 riferiti alle

riscossioni di mutui e prestiti al personale nonché al maturato di buona uscita relativo al personale della ex Direzione Generale della Aviazione Civile versato dall' INDAP. Nel dettaglio queste entrate sono :

- € 68.901,32 pari alla quota capitale annua di restituzione di mutui e prestiti erogati negli esercizi precedenti a favore del personale.
- € 1.413.093,63 relativo al versamento effettuato dall' INPDAP quale acconto del maturato di buonuscita del personale di provenienza D.G.A.C. che verrà corrisposto al momento dell' uscita dal servizio del personale stesso per raggiunti limiti di anzianità. L'importo accertato è inferiore a quello preventivato in quanto si è riscontrato un rallentamento nei trasferimenti da parte dell'INPDAP.

Le entrate in partite di giro sono pari a € 46.348.017,38 e trovano esatta contropartita nei corrispettivi capitoli di spesa trattandosi di partite compensate.

Le riscossioni complessivamente effettuate in conto competenza ammontano complessivamente a € 238.633.630,75 e tengono conto in particolare del trasferimento delle risorse avvenuto con i decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per € 13.925.536,81 relativamente alle opere infrastrutturali, dei trasferimenti delle risorse , nazionali e comunitarie, disposti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il QCS 2002-2006 rispettivamente di € 53.352.782,35 e € 35.092.301,63, dei proventi previsti dall'art. 7 legge 449/85 per € 52.689.045,31 e dei diritti fatturati ad utenti per le prestazioni istituzionali che hanno comportato incassi per € 16.858.680,37 pari a circa il 68 % delle fatture emesse ed accertate entro il 31.12.2004. La quota non ancora incassata è di € 8.119.428,40 e si riferisce, per una parte significativa, agli importi fatturati negli ultimi mesi dell'esercizio ed i cui incassi si realizzano normalmente nei primi mesi dell'anno successivo.

USCITE

Le spese correnti ammontano a € 126.060.021,39.

Il dettaglio analitico delle spese suddivise per categoria è :

- € 620.729,79 per gli Organi istituzionali dell'Ente. I compensi per i componenti degli Organi di amministrazione nonché quelli del Collegio sindacale sono riportati nei competenti capitoli di bilancio nella misura stabilita dal decreto del Ministero dei Trasporti del 10.12.1999.
- € 68.043.194,13 quali spese sostenute per il personale. L'ammontare complessivo degli oneri riportati nel bilancio è determinato dagli oneri diretti e riflessi del personale dipendente dell'Ente. Esse afferiscono per:
 - o € 29.512.680,50 alle voci fisse dello stipendio di tutto il personale, dirigenti, professionali , ispettori di volo, amministrativi e operativi e unità di personale comandato da altri enti e personale a tempo determinato,
 - o € 2.900.000 alle indennità e rimborso spese per missioni per l'attività svolta dal personale dell'Ente fuori dalle rispettive abituali sedi di lavoro,
 - o € 15.390.000,00 agli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente secondo le misure previste dalla normativa in materia,
 - o € 1.665.222,27 alle convenzioni mensa per l'acquisto di tickets restaurant,
 - o € 13.224.000,00 e € 2.943.914,05 agli oneri accessori rispettivamente per il personale non dirigente e dirigente. Per quanto riguarda il personale non dirigente (Capitolo 1.02.16) si è tenuto conto non solo del valore storico del fondo previsto dal C.C.N.L. per il personale tecnico – amministrativo e per quello professionale, ma anche dei ricavi derivanti dalla tariffazione nella misura di € 2.320.000,00 delle diverse attività trasferite dall'ex D.G.A.C. conseguenti agli incarichi conferiti al personale professionale nonché di quanto previsto dalle deliberazioni del C.d. A. in relazione al personale assunto con il profilo di ispettori di volo e a quello presente in posizione di comando (Delibere del C.D.A. n. 48/2002 e n. 5 A/2003) con effetti che si sono proiettati anche nell'esercizio 2004,

- € 1.190.000,00 agli oneri per il rinnovo contrattuale secondo le misure percentuali previste dagli atti di indirizzo governativo pari all'1,9 %,
- € 727.768,27 e € 84.633 rispettivamente alle spese per la formazione del personale e per il conseguimento dei brevetti di pilota.
- € 13.270.529,90 l'importo è relativo alle spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi connessi con l'attività svolta nell'anno. Le spese più significative della categoria si riferiscono sostanzialmente alle spese di gestione collegate al funzionamento della struttura sia centrale che periferica, in particolare si segnalano:
 - gli oneri per le locazioni degli immobili per alcune sedi periferiche € 1.608.634,36,
 - le spese per illuminazione, riscaldamento e pulizia locali per € 1.326.738,43,
 - le spese di manutenzione mobili, macchine, locali e impianti per €. 544.366,06,
 - le spese postali, telegrafiche, telefoniche per € 904.977,18,
 - le spese collegate agli onorari per speciali incarichi conferiti in base all'articolo 7 del d.lgs.29/93 per € 250.000, importo nei limiti previsti dalla Legge 191/2004 concernente misure correttive sull'andamento della finanza pubblica.
 - gli oneri derivanti dai premi pagati per le assicurazioni pari a € 451.350,30,
 - gli oneri per la manutenzione di impianti ed infrastrutture aeroportuali pari a € 3.998.749,99, relativi a spese sostenute sugli aeroporti a gestione diretta, in particolare presso le sedi aeroportuali di Ravenna, dell'Urbe, di Verona Boscomantico, Ronchi dei Legionari, di Pantelleria e di Lampedusa,
 - spese connesse con la legge 626/94 per €. 297.593,87, in particolare per il contratto con il Consorzio ATISS che opera su tutto il territorio nazionale.
 - i compensi dovuti alle commissioni e comitati istituiti in base agli articoli 6 e 13 del d.lgs.250/97 e ai componenti dell'ufficio di controllo interno per €. 190.999,97,

Per quanto riguarda le spese della struttura informatica pari a €.2.039.835,38, gli importi più significativi attengono a: noleggio attrezzature, fornitura locazione PDL, servizi Rupa e Telecom, canone sistema paghe, manutenzione sistema informativo.

Per quanto riguarda le spese di funzionamento della Cat.IV si segnala che le stesse, al netto della voce di spesa per la manutenzione ordinaria sulle infrastrutture aeroportuali (cap.1.04.22), risultano diminuite rispetto all'esercizio 2003 in misura percentuale pari all'8 % e ciò è risultato possibile grazie ad una accorta utilizzazione delle risorse da parte delle singole strutture nonché per il ricorso alle convenzioni CONSIP in tutti i casi possibili.

€ 688.058,92, ripartiti per quote associative presso organismi nazionali ed internazionali (€ 13.129,79), per benefici di natura assistenziale e sociale a favore del personale (€ 653.000) e per oneri relativi all'equo indennizzo al personale (€ 21.929,13).

- € 5.221,79 per commissioni bancarie su operazioni di pagamenti ed introiti esteri.
- € 476.468,47 quali oneri di natura tributaria,
- € 276.439,16 per poste correttive di entrate correnti dovute alla emissione di note di credito nei confronti di utenti.
- € 903.251,17 per spese per liti .L'economia realizzata è in relazione all'andamento dei contenziosi proveniente dall'articolo 8 comma 3 del d.lgs.250/97 a conoscenza dell'Ente, tenuto conto degli stanziamenti accantonati negli esercizi passati per le medesime finalità. Si è in ogni caso proceduto ad una valutazione degli importi necessari per effettuare i pagamenti relativamente alle vertenze che, su segnalazione della Direzione affari legali, sono passibili di arrivare a conclusioni onerose per l'Ente.
- €. 41.246.406,19 per oneri di servizio pubblico, si conferma quanto già evidenziato nella relazione tecnica allegata al bilancio di previsione per l'anno 2004 circa la composizione dello stanziamento del capitolo. Gli importi attualmente impegnati sul capitolo di bilancio sono risorse tenute disponibili anche per fronteggiare gli oneri derivanti dal contenzioso promosso dalla società Air One che potrebbe comportare, come noto, un onere a carico dell'Ente attese le richieste avanzate dalla società stessa. Lo stanziamento tiene conto dei trasferimenti eseguiti sia dallo Stato che dalla Regione Sicilia per effetto di quanto disposto in materia dalla legge 388 e da quanto stabilito e previsto per l'anno 2004 in materia di oneri connessi alle rotte da e per Crotone.

Le spese in conto capitale, pari complessivamente a € 167.357.061,99 sono costituite nel dettaglio dagli impegni sotto elencati:

€ 158.344.364,57 relativi ad impegni connessi alla realizzazione di infrastrutture aeroportuali correlati ai finanziamenti dell'anno 2004; infatti , a fronte delle somme accertate sui capitoli in conto capitale (Tab. A), sono stati assunti impegni (Tab. B) sui pertinenti capitoli di bilancio in relazione alla finalizzazione indicata dalle leggi di finanziamento

Tabella A

Capitoli	Descrizione	Accertamenti	Incassi	Residui attivi
5.15.01	Trasferimenti da parte dello Stato relativi a:			
	riassegnazione fondi perenti	13.770.903,42	13.770.903,42	-
	riassegnazione fondi perenti	154.633,39	154.633,39	-
	annualità 2003 e 02004 legge 376/03 (Perugia)	2.400.000,00	-	2.400.000,00
	assegnazioni risorse ex leggi 139/92, 135/97, 166/02 e rifinanz.	45.046.854,00	-	45.046.854,00
	totale cap. 5.15.01	61.372.390,81	13.925.536,81	47.446.854,00
5.15.02	Fondi di rotazione attuazione delle politiche..."finanz. nazionali"	53.352.782,35	53.352.782,35	-
5.15.03	Fondi di rotazione attuazione delle politiche..."finanz. comunitari"	43.619.191,41	35.092.301,63	8.526.889,78
Totale entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale		158.344.364,57	102.370.620,79	55.973.743,78

Tabella B

Capitoli	Descrizione	Impegni	Pagamenti	Residui passivi
2.14.05	Proget.ne, costruzione, ampliamento, ammodernamento a/p.....	154.633,39	-	154.633,39
2.14.06	Spese per finanz dei progetti di sviluppo infrastrutt. e serv. aerop.....	-	-	-
2.14.07	Spese ammodern. a/p minori per aviaz. gen.	-	-	-
2.14.08	Spese. finanz. progetti...a/p Pisa	-	-	-
2.14.09	Spese realiz. opere ampl.. RM-Fiumicino e Mi-Malpensa	13.770.903,42	-	13.770.903,42
2.14.10	Spese manut. straord....aerop.....	-	-	-
2.14.11	Spese. finanz. progetti...a/p Bologna	-	-	-
2.14.12	Ann.tà quindicennale interventi ..a/p Venezia	7.201.877,00	6.608.066,02	593.810,98
2.14.13	Spese disinquinamento acustico	-	-	-
2.14.14	Spese realiz. opere ampliamento...infrastrutture aeroportuali	37.844.977,00	22.208.617,45	15.636.359,55
2.14.15	Spese realiz. Infrastrutture aeroportuali finanz.te Fesr	43.619.191,41	-	43.619.191,41
2.14.16	Spese realiz.opere ampliamento..... a/p Perugia e Salerno	2.400.000,00	-	2.400.000,00
2.14.17	Spese interventi finanziati dal Fesr per adeg. Rete aerop.	53.352.782,35	1.646.524,13	51.706.258,22
2.14.18	Spese realizzazione opere ampliamento.....aree depresse	-	-	-
2.14.19	Somme occorrenti per il complet.opere infr. aree depresse	-	-	-
Totale uscite per interventi infrastrutturali sugli aerop.		158.344.364,57	30.463.207,60	127.881.156,97

Come precedentemente evidenziato l'Ente, a seguito di richiesta da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha provveduto ad effettuare il pagamento dell'annualità 2004 delle rate di mutui accesi con le risorse trasferite per le medesime finalità negli anni precedenti.

- € 1.920.034,45 per indennità di anzianità nei riguardi del personale uscito dal servizio per raggiunti limiti di anzianità. Una quota risulta, come in precedenza segnalato, trasferita dall'INPDAP.
- € 348.182,46 per acquisto di immobilizzazioni tecniche, mobili ed arredi necessari al funzionamento dell'Ente.

- € 111.240,00 per acquisto di un automezzo speciale per la prestazione del servizio antincendio nell'aeroporto di Roma Urbe.
- € 1.658.411,09 per acquisto di apparati informatici e software in relazione, tra l'altro, alla fornitura di apparati di rete, del sistema informativo contabile, del sistema di etichettatura e gestione dei cespiti e di licenze d'uso.
- € 674.829,42 per ripristino e trasformazioni di immobili per lavori di adeguamento della sede della Direzione Generale di Viale Castro Pretorio
- € 4.300.000,00 per investimenti infrastrutturali su aeroporti di diretta gestione Enac .La somma impegnata è, per parte significativa relativa, al piano di ammodernamento dell'aeroporto di Roma Urbe, tendente a realizzare uno scalo aeroportuale moderno e funzionale in grado di valorizzare l'operatività per l'aviazione generale e per i collegamenti di affari con la città. Altri investimenti si riferiscono a lavori sugli aeroporti di Bresso, Pantelleria e Lampedusa.

Residui

I residui attivi al termine dell'esercizio ammontano a € 222.505.508,91, e risultano costituiti per €. 122.631.431,22 da poste contabili generate nel corso dell'esercizio 2004. In particolare va osservato che le voci maggiormente significative originatesi nel 2004 attengono: - per € 49.419.550,83 al capitolo relativo ai trasferimenti di parte corrente da parte dello Stato, - per € 47.446.854,00 al capitolo relativo al trasferimento in conto capitale da parte dello Stato, - per € 8.526.889,78 quale quota di finanziamento FESR per il QCS 1994-1999 - per €. 5.050.992,58 quale residuo relativo al trasferimento da parte della regione Sicilia degli oneri di servizio pubblico, - per €. 2.710.954,69 concernenti proventi da introitare in base all'articolo 7 della legge 449/85, e - per € 8.119.428,40 quali residui relativi alle fatture emesse negli ultimi mesi del 2004 e non ancora incassate, la cui riscossione, come evidenziato nella relativa parte della presente relazione, avviene di norma nei primi mesi dell'anno successivo. Nella tabella seguente si dà conto dei residui attivi afferenti gli ultimi cinque anni per le voci di maggior rilievo:

Residui attivi : voci di maggior rilievo		Totale residui al 31.12.04	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Trasferimenti di parte corrente da Ministero Infrastrutture e dei Trasporti	2.03.01	77.850.373,43	-	-	7.771.249,44	-	20.659.573,16	49.419.550,83
Trasferimenti da parte Regione Sicilia per oneri di servizio pubblico	2.04.01	5.050.992,58	-	-	-	-	-	5.050.992,58
Trasferimenti in c/capitale da Ministero Infrastrutture e dei Trasporti	5.15.01	108.636.461,10	-	671.196,85	22.064.588,08	25.771.199,98	12.682.622,19	47.446.854,00
Trasferimenti in c/capitale da Ministero Economia per fondi Fesr	5.15.03	8.526.889,78	-	-	-	-	-	8.526.889,78
Trasferimenti in c/capitale da Ministero Economia Quota Naz Fesr	5.15.02	-	-	-	-	-	-	-
Diritti e rimb. spese su prestazioni di servizio (art. 7 lgs. 250/97)	3.07.02	11.380.437,43	6.989,42	19.003,49	923.821,89	669.626,79	1.641.567,44	8.119.428,40
Proventi di cui all'art. 7 L. 449/85	3.10.03	8.059.422,88	-	-	12.911,42	-	5.335.556,77	2.710.954,69
TOTALE		219.504.577,20	6.989,42	690.200,34	30.772.570,83	26.440.826,77	40.319.319,56	121.274.670,28

Complessivamente, si rileva che l' 88 % dei residui attivi è costituito da crediti verso lo Stato.

Va precisato che l'Ente ha provveduto, all'inizio dell'esercizio 2005, a richiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il trasferimento delle somme relative agli oneri di servizio pubblico per la Sicilia impegnate sul bilancio dello Stato nell' anno 2001 per € 7.254.792,52 (di cui al decreto ministeriale 13 del 21.05.2001) – somma, peraltro, già richiesta con nota 04.1483/DG del 20.05.2004 in relazione all'andamento della spesa per le rotte attivate, ma non pervenuta – e nell'anno 2003 per € 20.658.276,00 (di cui al decreto ministeriale 137 del 4.12.2003).

I crediti verso la Regione Sicilia, che costituiscono il 2,4% dei residui attivi, ammontanti a € 5.505.992,58 sono stati incassati a gennaio 2005 per € 5.022.430,39.

I residui passivi ammontano complessivamente a € 478.054.501,04 e risultano costituiti da residui generatisi nel corso dell'esercizio 2004 per complessivi € 188.894.631,48.

Nel dettaglio la situazione dei residui passivi di maggiore rilevanza è la seguente:

- € 12.040.786,77 per oneri in favore del personale derivanti dalla sottoscrizione del CCNL del personale dirigente e non dirigente. Di tale importo una parte è in corso di liquidazione ed è riferita a tutte quelle operazioni a cavallo dei due esercizi (pagamenti previdenziali e liquidazioni di competenze del mese di dicembre), un'altra pari a circa 4.467.424,14 è riferita agli impegni sul capitolo 1.02.10 "oneri per il rinnovo contrattuale" e si riferisce agli accantonamenti per il rinnovo

dei contratti di lavoro del personale determinati sulla base degli incrementi stabiliti dalle direttive governative.

- € 9.006.761,09 per spese relative all'acquisto di beni e di servizi di cui € 5.077.659,18 sono relativi a spese per la manutenzione delle infrastrutture aeroportuali, € 897.868,68 a spese per l'informatizzazione dell'Ente mentre la restante parte afferisce a impegni di spesa per beni e servizi che, scadendo al termine dell'esercizio, vengono normalmente liquidati alla riapertura contabile dell'esercizio successivo.
- € 99.291.531,78 per oneri di servizio pubblico. Per quanto attiene al residuo sul capitolo 1.10.04 corrispondente alla voce "Oneri di servizio pubblico" pari a € 99.291.531,78 si rappresenta quanto già evidenziato nelle precedenti relazioni circa la composizione degli stanziamenti del capitolo. Come noto, le convenzioni attivate nel corso degli anni attengono alla continuità territoriale tra gli scali delle regioni Sardegna, Sicilia, lo scalo aeroportuale di Crotone e gli altri aeroporti nazionali. In sede di chiusura dell'esercizio si è confermato in termini di impegno lo stanziamento previsto comprensivo della quota di cofinanziamento a carico della regione Sicilia ai sensi dell'art. 135, comma 7 della Legge 388/00. Si è inoltre tenuto conto delle disponibilità necessarie a garantire il pagamento degli oneri derivanti dalle rotte assegnate, nonché degli effetti dei calcoli delle operazioni di saldi sugli anni precedenti. Le risorse rimanenti restano, in via cautelativa, a disposizione in attesa della definizione del contenzioso in atto con la società Air One, come già riportato nelle relazioni ai bilanci dell'Ente a far data dal 2003, nonché degli indirizzi che dovessero pervenire dalle Autorità Governative in merito all'impiego delle eventuali disponibilità residue.
- € 21.389.800,91 per spese per liti ed arbitraggi, risarcimento ed accessori, tale somma è destinata, in relazione a quanto disposto dall'art. 8, comma 3 del d. lgs. 250/97, ai contenziosi in atto alla data del 31.12.2004 tra i quali si segnalano per la particolare rilevanza ed entità quelli per Recogra, Aeroporti di Roma, Seap, Soc. Aerop. Cuneo e per l'incidente di Verona.
- € 322.128.487,29 per impegni correlati ai finanziamenti per le opere infrastrutturali sugli aeroporti.

Nella tabelle seguenti sono evidenziati i residui dei capitoli in conto capitale collegati ai trasferimenti dello Stato e la relativa consistenza di cassa:

Capitoli	Descrizione	Residui passivi al 31.12.04	Residui al 31.12.2004					
			anno 1999	anno 2000	anno 2001	anno 2002	anno 2003	anno 2004
2.14.05	Proget.ne, costruzione,...a/p.....	7.474.874,76	-	550.283,72	6.548.309,33	-	221.648,32	154.633,39
2.14.06	Sp. finanz...infr. e serv. a/p..	2.485.068,00	-	2.394.523,21	-	-	90.544,79	-
2.14.07	Sp. ammodern. a/p aviaz. gen.	116.196,09	-	116.196,09	-	-	-	-
2.14.08	Sp. finanz.prog. ampl. A/p Pisa	-	-	-	-	-	-	-
2.14.09	Sp. realiz..RM-Fium. e Mi-Malp.	27.641.128,42	-	379.044,41	-	0,01	13.491.180,58	13.770.903,42
2.14.10	Sp. manut. straord....aerop..	1.660.927,82	-	175.956,35	1.484.971,47	-	-	-
2.14.11	Sp. finanz...aerop. Bologna	642.036,92	-	642.036,92	-	-	-	-
2.14.12	Ann.tà quindicennale..a/p VE	1.316.848,73	-	-	-	-	723.037,75	593.810,98
2.14.13	Sp. disinquinamento acustico	2.488.380,24	262.549,13	-	-	-	2.225.831,11	-
2.14.14	Sp. realiz...infrastrut. aerop.	140.942.530,36	15.749.232,63	28.307.002,71	27.399.639,52	22.002.615,44	31.847.680,51	15.636.359,55
2.14.15	Sp. realiz. infr. finanz.te Fesr	49.049.807,17	-	-	168.880,42	595.874,26	4.665.861,08	43.619.191,41
2.14.16	Sp. realiz. a/p Perugia e Salerno	9.855.055,33	3.356.969,84	-	-	-	4.098.085,49	2.400.000,00
2.14.17	Sp.a/p aree depr. - quota naz.-	51.706.258,22	-	-	-	-	-	51.706.258,22
2.14.18	Sp. realiz...aree depresse	21.499.957,22	6.201,51	5.217.523,98	1.261.975,36	-	15.014.256,37	-
2.14.19	Somme occ. per il complet.	5.249.418,01	-	84.849,26	-	2.582.284,25	2.582.284,50	-
	Totale spese per infr. aerop.	322.128.487,29	19.374.953,11	37.867.416,65	36.863.776,10	25.180.773,96	74.960.410,50	127.881.156,97

Capitoli	Descrizione	Residui passivi al 31.12.04	Consistenza di Cassa
2.14.05	Proget.ne, costruzione,...a/p.....	7.474.874,76	7.474.874,76
2.14.06	Sp. finanz...infr. e serv. a/p..	2.485.068,00	2.485.068,00
2.14.07	Sp. ammodern. a/p aviaz. gen.	116.196,09	-
2.14.08	Sp. finanz.prog. ampl. A/p Pisa	-	-
2.14.09	Sp. realiz..RM-Fium. e Mi-Malp.	27.641.128,42	27.262.084,01
2.14.10	Sp. manut. straord....aerop..	1.660.927,82	1.484.971,47
2.14.11	Sp. finanz...aerop. Bologna	642.036,92	642.036,92
2.14.12	Ann.tà quindicennale..a/p VE	1.316.848,73	5.885.028,72
2.14.13	Sp. disinquinamento acustico	2.488.380,24	2.488.380,24
2.14.14	Sp. realiz...infrastrut. aerop.	140.942.530,36	47.743.712,31
2.14.15	Sp. realiz. infr. finanz.te Fesr	49.049.807,17	40.522.907,39
2.14.16	Sp. realiz. a/p Perugia e Salerno	9.855.055,33	7.455.055,33
2.14.17	Sp.a/p aree depr. - quota naz.-	51.706.258,22	51.706.258,22
2.14.18	Sp. realiz...aree depresse	21.499.957,22	21.427.912,45
2.14.19	Somme occ. per il complet.	5.249.418,01	84.849,26
	Totale spese per infr. aerop.	322.128.487,29	204.893.081,64

Si da evidenza, inoltre, della formazione dei residui passivi degli ultimi cinque anni relativi alle seguenti significative spese:

	Totale residui al 31.12.04	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Spese personale	12.039.081,94	215,01	3.965,76	44.432,90	1.461.550,04	2.300.650,09	8.228.268,14
Spese per oneri di servizio pubblico	99.291.531,78		2.587.740,23	22.270.207,16	-	39.072.013,17	35.361.571,22
Spese per liti	21.322.341,10		-	3.438.656,45	3.283.070,50	14.588.786,55	11.827,60
Totale	132.652.954,82	215,01	2.591.705,99	25.753.296,51	4.744.620,54	55.961.449,81	43.601.666,96

Situazione patrimoniale

L'attuale patrimonio risulta costituito, oltre che dai beni acquisiti dall'Ente a far data dal 2000, dai beni che facevano parte dei patrimoni rispettivamente dell'Ente nazionale della Gente dell'aria e del Registro Aeronautico Italiano.

Con Delibera n. 53/2004 si è provveduto, in base all'articolo 54 del Regolamento di contabilità, alla eliminazione di residui passivi non più dovuti per un importo complessivo di € 2.215.817,31.

Di conseguenza, nel conto economico vengono riportate insussistenze passive per € 2.215.817,31 in relazione alla eliminazione di residui passivi, inoltre, dal momento che tra i residui passivi eliminati dalle scritture contabili risultavano ricompresi impegni per € 270,15 relativi a mobili e macchine d'ufficio non inventariati, tale importo viene inserito come posta passiva nel conto economico e conseguentemente viene ridotto di pari misura l'ammontare delle immobilizzazioni tecniche.

In relazione alle voci del conto economico che non producono effetti finanziari l'Ente ha provveduto ad ammortizzare gli impianti e gli automezzi per € 382.305,47, gli immobili per € 783.735,05 ed ha integrato il fondo dell'indennità del personale per € 2.247.795,60 Per l'anno 2004, tenendo conto dello stato d'uso e per l'obsolescenza a cui sono soggetti i beni di proprietà dell'Ente,

sono state utilizzate le seguenti percentuali di ammortamento: 3% per i beni immobili, 12% per i beni mobili, 15% per gli arredi e i condizionatori, 20% per le macchine d'ufficio elettriche ed elettroniche.

Atteso quanto sopra, il conto economico presenta un avanzo economico di € 27.832.374,72 che deriva da un avanzo di parte corrente di € 29.030.663,68. e da poste economiche che non danno luogo a movimenti finanziari per - € 1.198.288,96 che sono determinate dagli accantonamenti a carico dell'esercizio, per i fondi di ammortamento e di indennità del personale nonché dalle insussistenze passive

Il risultato economico comporta la seguente situazione patrimoniale :

Attività	557.179.511,48	
Passività		499.082.974,25
Avanzo/Disavanzo economico degli esercizi precedenti	9.890.506,50	40.154.669,01
Avanzo/Disavanzo economico dell'anno		27.832.374,72
Totale a pareggio	567.070.017,98	567.070.017,98

Utilizzo dell'Avanzo di amministrazione

L'avanzo di amministrazione accertato al 31/12/2004 risulta essere pari a € 40.206.139,83.

A fronte di tale importo,

- € 2.735.646,38 risultano indisponibili in quanto relativi alla riduzione del 15% delle spese per consumi intermedi di cui al D.M. 29.11.2002
- € 10.481.920,36, in base al bilancio di previsione 2005, sono utilizzati per la copertura del disavanzo di competenza illustrato in sede di approvazione del bilancio stesso,
- mentre per la restante quota pari a € 26.988.573,09 vengono formulate le proposte di utilizzo di seguito riportate.
 - a) € 5.000.000,00 quale contributo agli aeroporti minori ai sensi della legge 351/95. Tale stanziamento era originariamente presente nel bilancio di previsione 2004 ed è stato eliminato con il provvedimento di assestamento nel mese di novembre in quanto non definite le procedure per pervenire al trasferimento di risorse ai soggetti interessati. Viene proposto di

riservare una parte dell'avanzo di amministrazione per fronteggiare l'onere nel caso in cui nel corso del 2005 venissero meno le condizioni impeditive fino ad oggi presenti;

- b) € 8.000.000,00 per interventi infrastrutturali negli aeroporti gestiti direttamente da ENAC con un programma di lavori finalizzati al mantenimento in efficienza degli aeroporti minori per l'espletamento della attività istituzionale che viene svolta. Per questa destinazione verrà sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione un piano dettagliato in merito agli interventi e agli scali oggetto del finanziamento;
- c) € 10.000.000,00 per la linea di finanziamento a suo tempo concordata, ma mai attuata con la BEI per la realizzazione del controllo del 100% del bagaglio da stiva.

Come noto, le risorse attualmente previste nel bilancio 2005 risultano inadeguate rispetto al fabbisogno necessario a fare fronte agli oneri derivanti dagli impegni assunti e da assumere in forza delle autorizzazioni di spesa disposte con le leggi n. 135/1997, 194/1998, 388/2000, 166/2002.

Sull'argomento ha recentemente avuto modo di esprimersi il Ministero dell'Economia e delle Finanze che, con propria nota n. 26181 del 7.12.2004, ha confermato che i limiti di impegno quindicennali afferenti alle leggi sopra individuate sono stati, di fatto, soppressi.

Sul punto, assume speciale rilevanza il tema inerente il mantenimento degli impegni finanziari già assunti in vigenza delle sopresse autorizzazioni di spesa e, in particolare, dei mutui accesi nel periodo intercorrente tra il 2000 ed il 2003, relativamente ai quali non si ritiene applicabile l'operata interruzione della linea di finanziamento.

In relazione a quanto sopra rappresentato, si deve concludere che per procedere nel finanziamento e realizzazione di ulteriori interventi aeroportuali in materia di infrastrutture e sicurezza, già in gran parte individuati all'atto della programmazione dell'utilizzo delle risorse a suo tempo messe a disposizione con le leggi sopra individuate ed oggi sopresse, è necessario valutare ipotesi totalmente alternative.

Al riguardo, occorre tener presente che con la precitata nota del 7.12.2004 il Ministero dell'Economia e delle Finanze stesso, in risposta ad una dettagliata istanza dell'ENAC in merito alla richiesta di integrazione delle disponibilità finanziarie sul capitolo di parte capitale 7954 del bilancio dello Stato per l'anno 2005, individua la concreta possibilità di provvedere mediante corrispondente riduzione dello stanziamento afferente al capitolo 2161.

Pertanto, premesso che l'avanzo in questione si è determinato anche per effetto del trasferimento delle risorse stanziare per l'anno 2004 sul capitolo 2161 "Somme da trasferire all'ENAC", si verrebbe a disporre delle necessarie risorse da finalizzare ad investimenti.

In merito all'utilizzazione delle somme di cui sopra, occorre sottolineare che le molteplici problematiche in precedenza evidenziate, interferenti con la gestione dei limiti di impegno quindicennali, non hanno consentito, ad oggi, di portare a compimento il finanziamento degli interventi destinati alla realizzazione del controllo del 100% del bagaglio di stiva.

Al fine di cui sopra era stata stipulata in data 30.12.2003, in attuazione della delibera del C.d.A. dell'Ente n.19/2002, una apposita convenzione tra la BEI – Banca Europea per gli investimenti – l'ENAC, e le società di gestione aeroportuale SEA, SAGAT, SAF e SACBO che consentiva l'accesso a finanziamenti fino ad un limite massimo, in termini di capitale, di € 150.000.000.

La linea di finanziamento a suo tempo concordata con la BEI e sulla cui validità attuale si è avuto modo di acquisire specifica conferma presso la stessa banca, consentirebbe, tenuto conto della somma disponibile, di poter dare corso alla stipula, quanto meno, dei contratti di mutuo per gli interventi già specificamente individuati nell'ambito della richiamata convenzione, per un complessivo ammontare di € 83.685.000 oltre agli interessi.

E' evidente che le somme necessarie all'attivazione del programma di cui sopra, stimabili in circa € 8.000.000/10.000.000 per anno (in relazione al valore del tasso di interesse determinato al momento dell'erogazione del finanziamento), certamente disponibili per il corrente esercizio, andrebbero garantite per l'intera durata del periodo di ammortamento dei mutui attraverso il mantenimento di un adeguato livello di trasferimenti di risorse finanziarie di parte corrente in favore dell'ENAC, in ogni caso non inferiore all'attuale.

Al riguardo, si ritiene che una idonea garanzia in tal senso potrebbe derivare dalla definizione di uno specifico accordo di programma quadro da stipulare, ove ne venissero condivise le finalità, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e l'ENAC.

L'illustrata ipotesi di utilizzo delle disponibilità in questione, tiene conto di due principali fattori:

- garantire la massima sicurezza nell'espletamento delle operazioni aeroportuali, in adesione ai principi generali stabiliti con la delibera n.19/2002, fino ad oggi parzialmente

attuata limitatamente agli aeroporti situati nelle zone Obiettivo 1, sui quali confluiscono i finanziamenti comunitari del PON 2000/2006;

- garantire i finanziamenti occorrenti alla realizzazione del sistema di controllo, in particolare sull'aeroporto di Torino, relativamente al quale è stato stipulato un apposito Accordo di programma quadro, finalizzato alla realizzazione degli interventi collegati allo svolgimento delle Olimpiadi invernali del 2006 e nell'ambito del quale l'ENAC è impegnato a rendere disponibile il finanziamento del sistema di controllo bagagli di che trattasi.

PAGINA BIANCA

RENDICONTO FINANZIARIO

PAGINA BIANCA

Capitolo		Previsioni						Somme accertate				Gestione di Competenza	
Codice	N.	Denominazione	Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Riscossioni	Rimaste da riscuotere	Totale Accertamenti	In più	In meno	Differenza rispetto alle previsioni	
			4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	01	2	10.458.152,84			16.490.361,31							
TITOLO I													
ENTRATE CONTRIBUTIVE													
Categ. 1 - Aliquote contributive a carico dei													
1	01	01	700.000,00	20.000,00		720.000,00	738.409,69	0,00	738.409,69	18.409,69			
Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti all'Albo della Gente dell'Aria													
Totale Categoria 1			700.000,00	20.000,00	0,00	720.000,00	738.409,69	0,00	738.409,69	18.409,69			0,00
Categ. 2 - Quote di partecipazione degli iscritti all'onere di specifiche gestioni													
1	02	01	0,00			0,00							
Contributi di riscatto per il fondo di indennità di anzianità													
Totale Categoria 2			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00
Totale Titolo 1			700.000,00	20.000,00	0,00	720.000,00	738.409,69	0,00	738.409,69	18.409,69			0,00
TITOLO II													
ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI CORRENTI													
Categ. 3 - Trasferimenti da parte dello Stato													
2	03	01	75.511.000,00		12.528.975,54	62.982.024,46	13.568.418,17	49.419.550,83	62.987.969,00	5.944,54			
Trasferimenti da parte dello Stato art 7 d.lgs 250/97													
2	03	02	0,00			0,00		0,00					
Trasferimento per risarcimento danni a favore SEA													
Totale Categoria 3			75.511.000,00	0,00	12.528.975,54	62.982.024,46	13.568.418,17	49.419.550,83	62.987.969,00	5.944,54			0,00
Categ. 4 - Trasferimento da parte delle Regioni													
2	04	01	10.108.136,11	167.270,08		10.275.406,19	5.224.413,61	5.050.992,58	10.275.406,19	0,00			
Trasferimenti da parte della regione Sicilia per oneri di servizio pubblico													
Totale Categoria 4			10.108.136,11	167.270,08	0,00	10.275.406,19	5.224.413,61	5.050.992,58	10.275.406,19	0,00			0,00
Trasferimenti da parte dei comuni e delle provincie													
Totale Categoria 5			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00
Trasferimenti da parte di altri enti del settore pubblico													
Totale Categoria 6			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00
Totale Titolo 2			85.619.136,11	167.270,08	12.528.975,54	73.257.430,65	18.792.831,78	54.470.543,41	73.263.375,19	5.944,54			0,00
TITOLO III													
ALTRE ENTRATE													

Codice		Capitolo	Previsioni						Gestione di Competenza				
			Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Somme accertate					Differenza rispetto alle previsioni	
							Riscossioni	Rimaste da riscuotere	Totale Accertamenti	In più	In meno		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
		Denominazione											
		Totale Categoria 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
		Totale Titolo 5	44.951.278,34	99.467.549,42	0,00	144.418.827,76	102.370.620,79	55.973.743,78	158.344.364,57	13.925.536,81			0,00
		TITOLO VI											
		ACCENSIONE DI PRESTITI											
		Categ. 19 - Accensione di mutui											
		Totale Categoria 19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
		Categ. 20 - Assunzione di altri debiti finanziari											
		Totale Categoria 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
		Categ. 21 - Emissione di obbligazioni											
		Totale Categoria 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
		Totale Titolo 6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
		TITOLO VII											
		PARTITE DI GIRO											
		Categ. 22 - Entrate aventi natura di partita di giro											
7 22 01	34	Ritenute erariali	14.829.130,00			14.829.130,00	13.036.393,09	2.325,97	13.038.719,06		1.790.410,94		
7 22 02	35	Ritenute previdenziali ed assistenziali	5.511.900,00			5.511.900,00	4.422.690,57	0,00	4.422.690,57		1.089.209,43		
7 22 03	36	Trattenute per conto terzi	826.780,00	173.220,00		1.000.000,00	1.006.146,93	15,00	1.006.161,93	6.161,93			
7 22 04	37	Gestione di servizi delegati	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00				
7 22 05	38	Gestione autonoma di fondi di cassa	351.190,00			351.190,00	320.279,57	30.906,43	351.186,00		4,00		
7 22 06	39	Partite in sosteso (acconti su prestazioni dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)	25.000.000,00			25.000.000,00	25.665.842,41	75.599,61	25.741.442,02	741.442,02			
7 22 07	40	Ritenute diverse	1.600.000,00	100.000,00		1.700.000,00	546.311,57	1.241.506,23	1.787.817,80	87.817,80			
		Totale Categoria 22	48.119.000,00	273.220,00	0,00	48.392.220,00	44.997.664,14	1.350.353,24	46.348.017,38	835.421,75			2.879.624,37
		Totale Titolo 7	48.119.000,00	273.220,00	0,00	48.392.220,00	44.997.664,14	1.350.353,24	46.348.017,38	835.421,75			2.879.624,37

Codice N.		Capitolo	Previsioni							Gestione di Competenza		Differenza rispetto alle previsioni
			Denominazione	Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Riscossioni	Rimaste da riscuotere	Totale Accertamenti	Somme accertate	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
RIEPILOGO DEI TITOLI												
		TITOLO I	700.000,00	20.000,00	0,00	720.000,00	738.409,69	0,00	738.409,69	18.409,69	0,00	
		TITOLO II	85.619.136,11	167.270,08	12.528.975,54	73.257.430,65	18.792.831,78	54.470.543,41	73.263.375,19	5.944,54	0,00	
		TITOLO III	78.852.503,00	213.314,05	0,00	79.065.817,05	70.252.367,92	10.836.532,27	81.088.900,19	2.102.553,99	79.470,85	
		TITOLO IV	2.102.500,00	0,00	0,00	2.102.500,00	1.481.736,43	258,52	1.481.994,95	0,00	620.505,05	
		TITOLO V	44.951.278,34	99.467.549,42	0,00	144.418.827,76	102.370.620,79	55.973.743,78	158.344.364,57	13.925.336,81	0,00	
		TITOLO VI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		TITOLO VII	48.119.000,00	273.220,00	0,00	48.392.220,00	44.997.664,14	1.350.353,24	46.348.017,38	835.421,75	2.879.624,37	
		TOTALE GENERALE	260.344.417,45	100.141.353,55	12.528.975,54	347.956.795,46	238.633.630,75	122.631.431,22	361.265.061,97	16.887.866,78	3.579.600,27	
		Avanzo di amministrazione	10.458.152,84			16.490.361,31			16.490.361,31			
		TOTALE GENERALE	270.802.570,29	100.141.353,55	12.528.975,54	364.447.156,77	238.633.630,75	122.631.431,22	377.755.423,28	16.887.866,78	3.579.600,27	

Capitolo		Gestione residui attivi						Gestione di cassa				Totale residui attivi al termine dell'esercizio	
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	Totali	Variazioni		Previsioni	Riscossioni	Differenze rispetto alle previsioni		
							In più	In meno			In più	In meno	
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
CATEG. 7 - Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi													
3 07 01	08	Proventi derivanti dalla vendita del Libro Registro, dei regolamenti e delle pubblicazioni dell'Ente	11.777,95	2.352,35	9.425,60	11.777,95			20.076,00	13.795,54		6.280,46	13.946,94
3 07 02	09	Tariffe per prestazioni di servizio, comma 1 lettera b dell'art. 7 d.lgs 250/97	9.751.477,22	5.646.306,46	4.105.170,76	9.751.477,22			23.013.000,00	22.504.986,83		508.013,17	12.224.599,16
Totale Categoria 7			9.763.255,17	5.648.658,81	4.114.596,36	9.763.255,17	0,00	0,00	23.033.076,00	22.518.782,37	0,00	514.293,63	12.238.546,10
CATEG. 8 - Redditi e proventi patrimoniali													
3 08 01	10	Interessi e premi su titoli a reddito fisso	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
3 08 02	11	Interessi attivi su depositi e conti correnti	0,00		0,00				45.000,00	68.930,82	23.930,82		0,00
3 08 03	12	Interessi su contributi di riscatto, prestiti e mutui al personale	4.047,55	288,63	3.758,92	4.047,55			20.000,00	12.095,70		7.904,30	3.868,21
3 08 04	13	Interessi compensativi	14.212,69	1.524,98	12.687,71	14.212,69			13.427,00	1.841,33		11.585,67	12.687,71
3 08 05	14	Interessi moratori	0,00		0,00				50.000,00	76.152,32	26.152,32		0,00
3 08 06	15	Fitto locali	0,00		0,00				81.000,00	80.765,32		234,68	0,00
Totale Categoria 8			18.260,24	1.813,61	16.446,63	18.260,24	0,00	0,00	209.427,00	239.785,49	50.083,14	19.724,65	16.555,92
CATEG. 9 - Poste correttive e compensative di spese correnti													
3 09 01	16	Recupero e rimborsi vari	254.267,16		254.267,16	254.267,16			200.000,00	146.051,12		53.948,88	254.285,63
Totale Categoria 9			254.267,16	0,00	254.267,16	254.267,16	0,00	0,00	200.000,00	146.051,12	0,00	53.948,88	254.285,63
CATEG. 10 - Entrate non classificabili in altre voci													
3 10 01	17	Entrate eventuali di cui al comma 1 lettera d dell'art. 7 d.lgs 250/97	2,58		2,58	2,58			90.000,00	163.539,83	73.539,83		1.502,66
3 10 02	18	Contratti di sponsorizzazione di cui all'art. 43 L. 449/97	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
3 10 03	19	Proventi previsti dall'art. 7 L.449 del 22/08/85	5.348.468,19		5.348.468,19	5.348.468,19			55.400.000,00	52.689.045,31		2.710.954,69	8.059.422,88
3 10 04	20	Entrate per arrotondamento introduzione euro.	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
3 10 05	21	Entrate da articolo 22 CCNL personale dirigente	0,00		0,00				133.314,05	145.636,22	12.322,17		0,00
Totale Categoria 10			5.348.470,77	0,00	5.348.470,77	5.348.470,77	0,00	0,00	55.623.314,05	52.998.221,36	85.862,00	2.710.954,69	8.060.925,54
Totale Titolo 3			15.384.253,34	5.650.472,42	9.733.780,92	15.384.253,34	0,00	0,00	79.065.817,05	75.902.840,34	135.945,14	3.298.921,85	20.570.313,19
TITOLO IV													
ENTRATE PER ALIENAZIONE DI BENI PATRIMONIALI E RISCOSSIONE DI CREDITO													
CATEG. 11 - Alienazione di immobili e diritti reali													
Totale Categoria 11			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Capitolo		Gestione residui attivi										Gestione di cassa				Differenze rispetto alle previsioni		Totale residui attivi al termine dell'esercizio
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	Totali	Variazioni		Previsioni	Riscossioni	In più		In meno					
							In più	In meno			21	22						
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23					
Totale Categoria 18			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Totale Titolo 5			125.893.203,43	64.703.596,33	61.189.607,10	125.893.203,43	0,00	0,00	144.418.827,76	167.074.217,12	31.182.279,14	8.526.889,78	117.163.350,88					
TITOLO VI																		
ACCENSIONE DI PRESTITI																		
Categ. 19 - Accensione di mutui																		
Totale Categoria 19			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Categ. 20 - Assunzione di altri debiti finanziari																		
Totale Categoria 20			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Categ. 21 - Emissione di obbligazioni																		
Totale Categoria 21			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Totale Titolo 6			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
TITOLO VII																		
PARTITE DI GIRO																		
Categ. 22 - Entrate aventi natura di partita di giro			2.801,11	40,83	2.760,28	2.801,11			14.829.130,00	13.036.433,92		1.792.696,08	5.086,25					
7 22 01	34	Ritenute erariali	411,78		411,78	411,78			5.511.900,00	4.422.690,57		1.089.209,43	411,78					
7 22 02	35	Ritenute previdenziali ed assistenziali	84.740,05		84.740,05	84.740,05			1.000.000,00	1.006.146,93	6.146,93		84.755,05					
7 22 03	36	Traitte per conto terzi	0,00		0,00	0,00			0,00	0,00			0,00					
7 22 04	37	Gestione di servizi delegati	11.367,78	11.218,40	149,38	11.367,78			351.190,00	331.497,97		19.692,03	31.055,81					
7 22 05	38	Gestione autonoma di fondi di cassa	116.920,54	27.528,82	89.391,72	116.920,54			25.000.000,00	25.693.371,23	693.371,23		164.991,33					
7 22 06	39	Partite in sospeso (acconti su prestazioni dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)	1.150.932,61	810.099,38	340.833,23	1.150.932,61			1.700.000,00	1.356.410,95		343.589,05	1.582.339,46					
7 22 07	40	Ritenute diverse	1.367.173,87	848.887,43	518.286,44	1.367.173,87			48.392.220,00	45.846.551,57	699.518,16	3.245.186,59	1.868.639,68					
Totale Categoria 22			1.367.173,87	848.887,43	518.286,44	1.367.173,87			48.392.220,00	45.846.551,57	699.518,16	3.245.186,59	1.868.639,68					
Totale Titolo 7			1.367.173,87	848.887,43	518.286,44	1.367.173,87			48.392.220,00	45.846.551,57	699.518,16	3.245.186,59	1.868.639,68					

Capitolo			Gestione residui attivi						Gestione di cassa				Differenze rispetto alle previsioni		Totale residui attivi al termine dell'esercizio
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	Totali	Variazioni		Previsioni	Riscossioni	In più	In meno			
							In più	In meno							
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
RIEPILOGO DEI TITOLI															
			315,31	0,00	315,31	315,31	0,00	0,00	720.000,00	738.409,69	18.409,69	0,00	315,31		
		TITOLO I													
		TITOLO II	71.683.925,67	43.253.103,07	28.430.822,60	71.683.925,67	0,00	0,00	73.257.430,65	62.045.934,85	0,00	11.211.495,80	82.901.366,01		
		TITOLO III	15.384.253,34	5.650.472,42	9.733.780,92	15.384.253,34	0,00	0,00	79.065.817,05	75.902.840,34	135.945,14	3.298.921,85	20.570.313,19		
		TITOLO IV	39.695,41	38.430,09	1.265,32	39.695,41	0,00	0,00	2.102.500,00	1.520.166,52	0,00	582.333,48	1.523,84		
		TITOLO V	125.893.203,43	64.703.596,33	61.189.607,10	125.893.203,43	0,00	0,00	144.418.827,76	167.074.217,12	31.182.279,14	8.526.889,78	117.163.350,88		
		TITOLO VI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		TITOLO VII	1.367.173,87	848.887,43	518.286,44	1.367.173,87	0,00	0,00	48.392.220,00	45.846.551,57	699.518,16	3.245.186,59	1.868.639,68		
		TOTALE GENERALE	214.368.567,03	114.494.489,34	99.874.077,69	214.368.567,03	0,00	0,00	347.956.795,46	353.128.120,09	32.036.152,13	26.864.827,50	222.505.508,91		
		Fondo iniziale di cassa								229.205.350,10					
		TOTALE GENERALE	214.368.567,03	114.494.489,34	99.874.077,69	214.368.567,03	0,00	0,00	347.956.795,46	582.333.470,19	32.036.152,13	26.864.827,50	222.505.508,91		

Bilancio Consuntivo - USCITE

Codice N.		Capitolo	Denominazione	Previsioni				Gestione di Competenza			
				Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Somme Impegnate			Differenza rispetto alle previsioni
								Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Disavanzo di amministrazione											
TITOLO I											
SPESE CORRENTI											
Categ. 1 - Spese per gli organi dell'Ente											
1 01 01	01	Assegni al Presidente dell'Ente ed al Direttore Generale dell'Ente	247.899,31			247.899,31	216.911,91	30.987,40	247.899,31		980,03
1 01 02	02	Emolumenti ai componenti il collegio dei revisori dei conti	72.303,97			72.303,97	44.644,78	26.679,16	71.323,94		168.610,81
1 01 03	03	Emolumenti ai componenti il Consiglio di Amministrazione	300.000,00			300.000,00	129.192,07	2.197,12	131.389,19		163.817,37
1 01 04	04	Indennità di missione e rimborsi spese di viaggio e altri compensi ai componenti degli organi	250.000,00			250.000,00	62.348,13	23.834,50	86.182,63		19.648,50
1 01 05	05	Spese di funzionamento dell'ente di cui art. 37 reg. cont.	20.000,00			20.000,00	351,50	0,00	351,50	6.115,22	
1 01 06	06	Oneri assistenziali, previdenziali ed IRAP	77.468,00			77.468,00	71.246,70	12.336,52	83.583,22		
Totale Categoria 1			967.671,28	0,00	0,00	967.671,28	524.695,09	96.034,70	620.729,79	6.115,22	353.056,71
Categ. 2 - Oneri per il personale in attivita' di servizio											
1 02 01	07	Stipendi ed altri assegni fissi al personale dell'Ente e al Vice Direttore Generale	30.625.000,00		87.000,00	30.538.000,00	29.431.259,39	81.421,11	29.512.680,50		1.025.319,50
1 02 02	08	Fondo per l'indennita' di impegno e aeronautica	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		
1 02 03	09	Fondo per la retribuzione di risultato, per il premio di qualità e per le indennità varie al personale non dirigente compreso compenso straordinario e indennità coordinamento periti	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		
1 02 04	10	Indennità e rimborso spese trasporto per missioni e trasferimenti	2.900.000,00			2.900.000,00	1.259.566,84	1.640.433,16	2.900.000,00		46.916,73
1 02 05	11	Spese per l'addestramento e la formazione e la partecipazione ai convegni e alle conferenze per il personale dell'Ente	774.685,00			774.685,00	290.883,48	436.884,79	727.768,27		
1 02 06	12	Spese per il conseguimento dei brevetti di pilota e per l'allenamento al volo	84.633,00			84.633,00	30.031,11	54.601,89	84.633,00		
1 02 07	13	Oneri previdenziali ed assistenziali e Irap a carico dell'Ente	14.590.000,00	650.000,00		15.240.000,00	14.013.994,72	1.376.005,28	15.390.000,00	150.000,00	
1 02 08	14	Spese convenzioni mensa	1.982.016,00		250.000,00	1.732.016,00	1.500.255,88	164.966,39	1.665.222,27		66.793,73
1 02 09	15	Spese per la retribuzione di risultato e per il premio individuale di qualità del personale dirifente e professionale. Retribuzione posizione dirigenti e indennità di coordinamento per l'area professionale. Compensi incentivanti la produttività	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00		
1 02 10	16	Oneri per rinnovo contrattuale	1.190.000,00			1.190.000,00		1.190.000,00	1.190.000,00		
1 02 11	17	Compensi al personale per la partecipazione a commissioni	0,00			0,00		0,00	0,00		

Codice N.		Capitolo Denominazione	Previsioni					Gestione di Competenza				Differenza rispetto alle previsioni											
			Somme Impegnate																				
			Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno												
1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12	
1 02 12	18	Retribuzioni ed indennità spettanti agli ispettori di volo assunti con contratto a termine																					
1 02 13	19	Spese di assicurazione per gli ispettori di volo																					
1 02 14	20	Provvisori urgenti alle famiglie del personale in servizio deceduto in incidenti di volo e per altri incidenti di servizio. Nonchè per infermità e lesioni personali																					
1 02 15	21	Fondo unico di amministrazione legge																					
1 02 16	22	Fondo art.64 e 91 CCNL, personale non dirigenti																					
1 02 17	23	Fondo contratto Dirigenti																					
1 02 18	24	Oneri per il personale comandato da altre amminis.																					
1 02 19	25	Indennità dirigenti a tempo determinato																					
		Totale Categoria 2																					

Codice N.		Capitolo	Denominazione	Previsioni					Gestione di Competenza					Differenza rispetto alle previsioni					
				Somme Impegnate					Somme Impegnate										
				Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno							
3		4		5		6		7		8		9		10		11		12	
1	2																		
1	04	13	39	Esami di laboratorio per accertamenti tecnici		0,00			0,00				0,00						
1	04	14	40	Premi di assicurazione		2.750.000,00		1.900.000,00	850.000,00	327.364,97	123.985,33	451.350,30						398.649,70	
1	04	15	41	Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, mostre ed altre manifestazioni		100.000,00			100.000,00	51.200,32	0,00	51.200,32						48.799,68	
1	04	16	42	Spese per microfilmatura		0,00			0,00				0,00						
1	04	17	43	Spese per una pubblicazione dell'Ente		108.000,00			108.000,00	87.467,97	0,00	87.467,97						20.532,03	
1	04	18	44	Spese per la pubblicit�� (art. 5 legge 25/2/87 n. 67)		130.000,00	130.000,00		260.000,00	213.456,84	14.304,00	227.760,84						32.239,16	
1	04	19	45	Quota di partecipazione JAA		0,00			0,00				0,00						
1	04	20	46	Diritti di accreditamento quale organismo di certificazione ISO 9000		0,00			0,00				0,00						
1	04	21	47	Spese per il funzionamento degli aeroporti: fornitura di energia elettrica, di combustibile per le centrali termiche, acqua, contributi consortili, sgombero neve		0,00			0,00				0,00						
1	04	22	48	Spese di esercizio, manutenzione e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali		4.000.000,00			4.000.000,00	1.136.008,51	2.862.741,48	3.998.749,99						1.250,01	
1	04	23	49	Spese per il funzionamento delle commissioni e dei comitati di cui agli articoli 6 e 13 del d.lgs 250/97 e dell'ufficio di Controllo interno di cui all'art 9 del D.lgs 250/97		191.000,00			191.000,00	165.401,78	25.598,19	190.999,97						0,03	
1	04	24	50	Oneri per incarichi agli ispettori di volo in base all'art. 7 del d.lgs 29/93		0,00			0,00				0,00					87.771,29	
1	04	25	51	Assistenza tecnica e prestazioni di servizi per le attivit�� istituzionali		310.500,00			310.500,00	180.776,82	41.951,89	222.728,71							
1	04	26	52	Attuazione di accordi con le Universit�� e borse di studio		60.000,00			60.000,00	17.280,00	42.720,00	60.000,00							
1	04	27	53	Unit�� operative all'estero come previsto dall'articolo del contratto di programma		200.000,00			200.000,00	10.083,12	34.552,66	44.635,78						155.364,22	
1	04	28	54	Oneri connessi alla attivit�� di medicina aeronautica		0,00			0,00				0,00						
1	04	29	55	Spese per legge 626/94		454.482,00			454.482,00	189.248,97	108.344,90	297.593,87						156.888,13	
1	04	30	56	Oneri provid. e assistenz. e IRAP a carico Ente		161.000,00			161.000,00	48.011,60	8.930,74	56.942,34						104.057,66	
1	04	31	57	Spese per la comunicazione e l'informazione pubblica		200.000,00			200.000,00	41.028,21	38.143,99	79.172,20						120.827,80	
1	04	32	58	Spese per il recepimento degli annessi I.C.A.O.		0,00			0,00				0,00						
Totale Categoria 4				16.869.792,00	230.000,00	2.037.342,00	15.062.450,00	7.787.743,92	5.482.785,98	13.270.529,90	0,00							1.791.920,10	
Categ. 5 - Spese per prestazioni istituzionali																			
Totale Categoria 5				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						0,00	
Categ. 6 - Trasferimenti passivi																			
1	06	01	59	Quote associative Ente		23.240,00			23.240,00	12.426,49	703,30	13.129,79						10.110,21	
1	06	02	60	Benefici di natura assistenziale e sociale al personale		678.000,00	25.000,00		703.000,00	482.991,44	170.008,56	653.000,00						50.000,00	

Codice		N.	Capitolo	Denominazione	Previsioni						Gestione di Competenza			
					Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Somme Impegnate			Differenza rispetto alle previsioni		
									Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
1 06 03	61	Oneri relativi all'equo indennizzo al personale	0,00	30.000,00		30.000,00		21.929,13	21.929,13		8.070,87			
1 06 04	62	Altri trasferimenti passivi	0,00			0,00		0,00						
1 06 05	63	Benefici di natura assistenziale e sociale al personale ante D.P.R. 509/1979	0,00			0,00		0,00						
1 06 06	64	Contributi agli aeroporti ai sensi della legge 351/95 art.1 c.5	5.000.000,00		5.000.000,00	0,00		0,00						
			Totale Categoria 6											
			Categ. 7 - Oneri finanziari											
1 07 01	65	Interessi passivi	0,00			0,00		0,00						
1 07 02	66	Spese e commissioni bancarie	5.540,00			5.540,00	5.199,21	22,58	5.221,79		318,21			
			Totale Categoria 7											
			Categ. 8 - Oneri tributari											
1 08 01	67	Imposte e tasse	400.000,00			400.000,00	443.624,62	1.859,02	445.483,64	45.483,64				
1 08 02	68	Bolli e concessioni governative	57.906,00			57.906,00	26.374,34	4.610,49	30.984,83		26.921,17			
			Totale Categoria 8											
			Categ. 9 - Poste correttive e compensative di entrate correnti											
1 09 01	69	Restituzioni e rimborsi diversi	270.000,00			270.000,00	276.439,16	0,00	276.439,16	6.439,16	0,00			
			Totale Categoria 9											
			Categ. 10 - Spese non classificabili in altre voci											
1 10 01	70	Fondi di riserva	4.750.000,00		4.750.000,00	0,00		0,00			19.096.748,83			
1 10 02	71	Spese realizzo entrate	0,00			0,00		0,00						
1 10 03	72	Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori	25.000.000,00		5.000.000,00	20.000.000,00	891.423,57	11.827,60	903.251,17					
1 10 04	73	Oneri di pubblico servizio	41.079.136,11	167.270,08		41.246.406,19	5.884.834,97	35.361.571,22	41.246.406,19					
1 10 05	74	Spese per arrotondamento introduzione euro	0,00			0,00		0,00						
1 10 06	75	Risarcimento danni a favore SEA (sentenza 7555/2000)	0,00			0,00		0,00						
1 10 07	76	Obbligazioni inerenti residui perenti	0,00			0,00		0,00						
1 10 08	77	Spese per la partecipaz. al Consorzio per l'IRAQ	150.000,00			150.000,00	130.131,82	0,00	130.131,82		19.868,18			
			Totale Categoria 10											
			Totale Titolo I											
			TITOLO II											
			SPESE IN CONTO CAPITALE											
			Categ. 11 - Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari											
1 11 01	78	Acquisti immobili	0,00			0,00		0,00						

Capitolo		Previsioni					Gestione di Competenza					Differenza rispetto alle previsioni	
Denominazione		Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno			
Codice	N.	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
2 11 02	79	700.000,00			700.000,00	224.079,75	450.749,67	674.829,42			25.170,58		
2 11 03	80	4.300.000,00			4.300.000,00	9.642,00	4.290.358,00	4.300.000,00					
Totale Categoria 11		5.000.000,00	0,00	0,00	5.000.000,00	233.721,75	4.741.107,67	4.974.829,42	0,00		25.170,58		
Categ. 12 - Acquisizione do immobilizzazioni tecniche													
2 12 01	81	130.000,00			130.000,00		111.240,00	111.240,00			18.760,00		
2 12 02	82	350.000,00			350.000,00	227.798,23	120.384,23	348.182,46			1.817,54		
2 12 03	83	57.500,00			57.500,00		0,00				57.500,00		
2 12 04	84	2.190.000,00			2.190.000,00	274.382,09	1.384.029,00	1.658.411,09			531.588,91		
Totale Categoria 12		2.727.500,00	0,00	0,00	2.727.500,00	502.180,32	1.615.653,23	2.117.833,55	0,00		609.666,45		
Categ. 13 - Partecipazione ed acquisto di valori mobiliari													
2 13 01	85	0,00			0,00		0,00						
Acquisto di titoli emessi o garantiti dallo Stato per fondo indennità di anzianità		0,00			0,00		0,00						
Totale Categoria 13		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00		
Categ. 14 - Concessioni di crediti ed anticipazioni e finanziamenti per interventi infrastrutturali negli aeroporti													
2 14 01	86	0,00			0,00		0,00						
2 14 02	87	0,00			0,00		0,00						
2 14 03	88	0,00			0,00		0,00						
2 14 04	89	0,00			0,00		0,00						
2 14 05	90	0,00			0,00		154.633,39	154.633,39	154.633,39				
Progetti,costruz,ampliam,ammoder,aperoporti,eliporti,campi volo e fortuna civile deman, impianti rel acquisti,espropri. di immobili relativi													
2 14 06	91	0,00			0,00		0,00						
Spese per finanz. dei prog. di svil. delle infra. e servizi aerop. previsti dal piano invest. negli aerop. naz. e per esigenze servizio degli aerop.													
2 14 07	92	0,00			0,00		0,00						
Spese per l'ammodernamento degli aeroporti minori per l'aviazione generale													
2 14 08	93	0,00			0,00		0,00						
Spese per il finanziamento di progetti immediat. eseguibili relativi all'ampliamento dell'aerostez dell'aeroporto di Pisa													
2 14 09	94	0,00			0,00		13.770.903,42	13.770.903,42	13.770.903,42	13.770.903,42			
Spese realiz. opere ampliam,ammoder,riqualif. nec assieur. a breve termine il funz. infras. aerop sist.intercontin. Roma/Fiumicino e Milano/Malpensa													
2 14 10	95	0,00			0,00		0,00						
Spese per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti statiali apertial traffico aereo civile													

[illegible]

Codice		Capitolo	Previsioni						Gestione di Competenza				Differenza rispetto alle previsioni	
N.		Denominazione	Iniziali	In aumento	In diminuzione	Definitive	Pagate	Rimaste da pagare	Totale impegni	In più	In meno			
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
		Categ. 18 - Rimborsi di obbligazioni												
		Totale Categoria 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Categ. 19 - Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni												
		Totale Categoria 19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Categ. 20 - Estinzione di debiti diversi												
		Totale Categoria 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Totale Titolo 3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		TITOLO IV												
		PARTITE DI GIRO												
		Categ. 21 - Spese aventi natura di partite di giro												
4 21 01	107	Ritenute erariali	14.829.130,00			14.829.130,00	11.453.408,96	1.585.310,10	13.038.719,06			1.790.410,94		
4 21 02	108	Ritenute previdenziali e assistenziali	5.511.900,00			5.511.900,00	3.884.057,49	538.633,08	4.422.690,57			1.089.209,43		
4 21 03	109	Trattenute a favore di terzi	826.780,00	173.220,00		1.000.000,00	1.003.774,65	2.387,28	1.006.161,93	6.161,93				
4 21 04	110	Gestioni di servizi delegati	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00					
4 21 05	111	Gestione autonome di cassa	351.190,00			351.190,00	351.186,00	0,00	351.186,00			4,00		
4 21 06	112	Partite in conto sospesi (acconti su prestazione dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)	25.000.000,00			25.000.000,00	22.674.338,19	3.067.103,83	25.741.442,02	741.442,02				
4 21 07	113	Ritenute diverse	1.600.000,00	100.000,00		1.700.000,00	1.704.159,20	83.658,60	1.787.817,80	87.817,80				
		Totale Categoria 21	48.119.000,00	273.220,00	0,00	48.392.220,00	41.070.924,49	5.277.092,89	46.348.017,38	835.421,75		2.879.624,37		
		Totale Titolo 4	48.119.000,00	273.220,00	0,00	48.392.220,00	41.070.924,49	5.277.092,89	46.348.017,38	835.421,75		2.879.624,37		

Capitolo		Gestione residui passivi											Gestione di cassa			Totale residui passivi al termine dell'esercizio
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni					
							In più	In meno			In più	In meno				
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
TITOLO I																
SPESE CORRENTI																
Categ. 1 - Spese per gli organi dell'Ente																
1	01	01	Assegni al Presidente dell'Ente ed al Direttore Generale dell'Ente	33.569,75	7.746,86	33.569,75			247.899,31	242.734,80		5.164,51	38.734,26			
1	01	02	Emolumenti ai componenti il collegio dei revisori dei conti	23.613,00	12.929,78	23.613,00			72.303,97	55.328,00		16.975,97	39.608,94			
1	01	03	Emolumenti ai componenti il Consiglio di Amministrazione	3.801,09	805,68	3.801,09			300.000,00	132.187,48		167.812,52	3.002,80			
1	01	04	Indennità di missione e rimborsi spese di viaggio e altri compensi ai componenti degli organi	48.633,49	38.942,72	48.633,49			250.000,00	72.038,90		177.961,10	62.777,22			
1	01	05	Spese di funzionamento dell'ente di cui art. 37 reg. cont.	0,00	0,00				20.000,00	351,50		19.648,50	0,00			
1	01	06	Oneri assistenziali, previdenziali ed IRAP	15.049,23	5.243,34	15.049,23			77.468,00	81.052,59	3.584,59		17.579,86			
			Totale Categoria 1	124.666,56	65.668,38	124.666,56	0,00	0,00	967.671,28	583.693,27	3.584,59	387.562,60	161.703,08			
Categ. 2 - Oneri per il personale in attività di servizio																
1	02	01	Stipendi ed altri assegni fissi al personale dell'Ente e al Vice Direttore Generale	2.150.406,46	91.796,64	333.137,02		1.817.269,44	30.538.000,00	29.672.599,77		865.400,23	173.217,75			
1	02	02	Fondo per l'indennità di impegno e aeronautica	0,00	0,00				0,00	0,00			0,00			
1	02	03	Fondo per la retribuzione di risultato, per il premio di qualità e per le indennità varie al personale non dirigente compreso compenso straordinario e indennità coordinamento periti	60.673,80	215,01	215,01		60.458,79	0,00	0,00			215,01			
1	02	04	Indennità e rimborso spese trasporto per missioni e trasferimenti	1.351.381,37	1.351.156,19	225,18	1.351.381,37		2.900.000,00	2.610.723,03		289.276,97	1.640.638,34			
1	02	05	Spese per l'addestramento e la formazione e la partecipazione ai convegni e alle conferenze per il personale dell'Ente	509.064,87	248.354,21	242.754,31	491.108,52	17.956,35	774.685,00	539.237,69		235.447,31	679.639,10			
1	02	06	Spese per il conseguimento dei brevetti di pilota e per l'allenamento al volo	19.891,17	19.813,11	78,06	19.891,17		84.633,00	49.844,22		34.788,78	54.679,95			
1	02	07	Oneri previdenziali ed assistenziali e Irap a carico dell'Ente	1.465.529,60	1.465.529,15	0,45	1.465.529,60		16.090.000,00	15.479.523,87		610.476,13	1.376.005,73			
1	02	08	Spese convenzioni mensa	480.990,63	480.989,63	1,00	480.990,63		1.982.016,00	1.981.245,51		770,49	164.967,39			
1	02	09	Spese per la retribuzione di risultato e per il premio individuale di qualità del personale dirigente e professionale. Retribuzione posizione dirigenti e indennità di coordinamento per l'area professionale. Compensi incentivanti la produttività	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00			0,00			
1	02	10	Oneri per rinnovo contrattuale	3.277.424,14		3.277.424,14	3.277.424,14		1.190.000,00	0,00		1.190.000,00	4.467.424,14			
1	02	11	Compensi al personale per la partecipazione a commissioni	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00			0,00			

Codice	N.	Capitolo	Gestione residui passivi					Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio	
			Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		
							In più	In meno			In più		In meno
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1 02 12	18	Rettibuzioni ed indennità spettanti agli ispettori di volo assunti con contratto a termine	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 02 13	19	Spese di assicurazione per gli ispettori di volo	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 02 14	20	Provvisiioni urgenti alle famiglie del personale in servizio deceduto in incidenti di volo e per altri incidenti di servizio.Nonchè per infermità e lesioni personali	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 02 15	21	Fondo unico di amministrazione legge	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 02 16	22	Fondo art.64 e 91 CCNL, personale non dirigenti	2.501.073,00	2.412.297,87	88.775,13	2.501.073,00			14.472.000,00	13.225.368,90		1.246.631,10	2.499.704,10
1 02 17	23	Fondo contratto Dirigenti	247.039,97	177.109,88	69.930,09	247.039,97			3.140.600,00	2.334.003,13		806.596,87	856.950,89
1 02 18	24	Oneri per il personale comandato da altre amminis.	110.736,07	110.736,07	0,00	110.736,07			374.600,00	300.056,63		74.543,37	75.279,44
1 02 19	25	Indennità dirigenti a tempo determinato	203.000,00	161.681,38	41.318,62	203.000,00			405.000,00	291.331,11		113.668,89	52.044,93
Totale Categoria 2			12.377.211,08	6.669.007,87	3.812.518,63	10.481.526,50	0,00	1.895.684,58	71.951.534,00	66.483.933,86	0,00	5.467.600,14	12.040.786,77
Categ. 3 - Oneri per il personale in quiescenza													
1 03 01	26	Integrazione pensioni al personale già iscritto alla convenzione RAI-INPS	7.331,47	5.146,56	2.184,91	7.331,47			468.824,00	404.736,61		64.087,39	2.184,91
Totale Categoria 3			7.331,47	5.146,56	2.184,91	7.331,47	0,00	0,00	468.824,00	404.736,61	0,00	64.087,39	2.184,91
Categ. 4 - Spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi													
1 04 01	27	Spese per l'acquisto di indumenti di lavoro	9.908,30	6.034,87	3.873,43	9.908,30			29.000,00	23.544,87		5.455,13	9.359,43
1 04 02	28	Stampa Libro Registro, regolamenti e pubblicazioni dell'Ente	52.512,56	28.821,00	23.691,56	52.512,56			45.000,00	48.375,00	3.375,00		23.691,56
1 04 03	29	Acquisto di libri, riviste, giornali e pubblicazioni e aggiornamento biblioteca	5.021,89	3.608,09	1.413,80	5.021,89			110.000,00	100.800,85		9.199,15	14.001,83
1 04 04	30	Spese per l'acquisto mater. di consumo, noleggio materiale tecnico e generali varie	40.933,85	37.707,70	3.190,20	40.897,90		35,95	460.000,00	495.387,87	35.387,87		5.510,03
1 04 05	31	Fitto locali ufficio	547.172,78	546.297,90	874,88	547.172,78			1.760.000,00	1.758.525,33		1.474,67	397.281,81
1 04 06	32	Illuminazione, riscaldamento, acqua e pulizia uffici	618.879,26	277.974,90	340.645,59	618.620,49		258,77	1.370.000,00	1.050.655,86		319.344,14	894.703,06
1 04 07	33	Spese per manutenzione e riparazione mobili e macchine, adattamento locali e relativi impianti	404.959,51	345.050,28	59.883,24	404.933,52		25,99	850.000,00	644.516,09		205.483,91	304.783,49
1 04 08	34	Spese esercizio, manutenzione, e riparazione automezzi	24.001,05	18.625,33	5.375,72	24.001,05			200.000,00	140.070,96		59.929,04	50.368,42
1 04 09	35	Spese postali, telegrafiche, telefoniche, telefax e di trasporto	408.617,70	150.098,48	258.519,22	408.617,70			980.000,00	877.917,80		102.082,20	435.677,08
1 04 10	36	Spese funzionamento del sistema informatico	1.313.600,11	1.148.163,51	165.436,60	1.313.600,11			2.042.000,00	2.455.566,81	413.566,81		897.868,68
1 04 11	37	Spese di rappresentanza	2.856,21	2.831,71	24,50	2.856,21			77.468,00	46.207,19		31.260,81	5.256,10
1 04 12	38	Compensi per speciali incarichi e commissioni per consulenze comprese quelle di cui all'art 7 d.lgs 29/93	46.766,48	18.382,32	28.384,16	46.766,48			287.342,00	262.442,27		24.899,73	34.324,21

Capitolo		Gestione residui passivi						Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio			
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		In più	In meno	
							In più	In meno			In più	In meno			
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
1 04 13	39	Esami di laboratorio per accertamenti tecnici	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00		
1 04 14	40	Premi di assicurazione	33.797,19	4.814,54	28.982,65	33.797,19			850.000,00	332.179,51		517.820,49	152.967,98		
1 04 15	41	Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, mostre ed altre manifestazioni	6.273,57	5.041,40	1.232,17	6.273,57			100.000,00	56.241,72		43.758,28	1.232,17		
1 04 16	42	Spese per microfilmatura	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00		
1 04 17	43	Spese per una pubblicazione dell'Ente	27.976,12	15.065,00	12.911,12	27.976,12			108.000,00	102.532,97		5.467,03	12.911,12		
1 04 18	44	Spese per la pubblicità (art. 5 legge 252/87 n. 67)	16.507,49	10.818,00	5.689,49	16.507,49			260.000,00	224.274,84		35.725,16	19.993,49		
1 04 19	45	Quota di partecipazione JAA	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00		
1 04 20	46	Dritti di accreditamento quale organismo di certificazione ISO 9000	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00		
1 04 21	47	Spese per il funzionamento degli aeroporti: fornitura di energia elettrica di combustibile per le centrali termiche, acqua, contributi consorziati, sgombero neve	1.155,86		228,22	228,22		927,64	0,00	0,00			228,22		
1 04 22	48	Spese di esercizio, manutenzione e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali	3.066.497,91	851.580,21	2.214.917,70	3.066.497,91			4.000.000,00	1.987.588,72		2.012.411,28	5.077.659,18		
1 04 23	49	Spese per il funzionamento delle commissioni e dei comitati di cui agli articoli 6 e 13 del d.lgs 250/97 e dell'ufficio di Controllo interno di cui all'art 9 del D.lgs 250/97	54.000,19	43.400,44	10.599,75	54.000,19			191.000,00	208.802,22	17.802,22		36.197,94		
1 04 24	50	Oneri per incarichi agli ispettori di volo in base all'art. 7 del d.lgs 29/93	17.921,05		17.921,05	17.921,05			0,00	0,00			17.921,05		
1 04 25	51	Assistenza tecnica e prestazioni di servizi per le attività istituzionali	147.595,55	104.093,44	43.502,11	147.595,55			310.500,00	284.870,26		25.629,74	85.454,00		
1 04 26	52	Attuazione di accordi con le Università e borse di studio	0,00		0,00				60.000,00	17.280,00		42.720,00	42.720,00		
1 04 27	53	Unità operative all'estero come previsto dall'articolo del contratto di programma	18.000,00		18.000,00	18.000,00			200.000,00	10.083,12		189.916,88	52.552,66		
1 04 28	54	Oneri connessi alla attività di medicina aeronautica	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00		
1 04 29	55	Spese per legge 626/94	181.732,46	153.054,51	28.677,95	181.732,46			454.482,00	342.303,48		112.178,52	137.022,85		
1 04 30	56	Oneri previd. e assistenz. e IRAP a carico Ente	11.184,05	11.184,05	0,00	11.184,05			161.000,00	59.195,65		101.804,35	8.930,74		
1 04 31	57	Spese per la comunicazione e l'informazione pubblica	43.200,00	43.200,00	0,00	43.200,00			200.000,00	84.228,21		115.771,79	38.143,99		
1 04 32	58	Spese per il recepimento degli annessi I.C.A.O.	250.000,00		250.000,00	250.000,00			250.000,00	0,00		250.000,00	250.000,00		
Totale Categoria 4			7.351.071,14	3.825.847,68	3.523.975,11	7.349.822,79	0,00	1.248,35	15.355.792,00	11.613.591,60	470.131,90	4.212.332,30	9.006.761,09		
Categ. 5 - Spese per prestazioni istituzionali															
Totale Categoria 5															
Categ. 6 - Trasferimenti passivi															
Totale Categoria 6															
1 06 01	59	Quote associative Ente	1.209,00		1.209,00	1.209,00			23.240,00	12.426,49		10.813,51	1.912,30		
1 06 02	60	Benefici di natura assistenziale e sociale al personale	322.439,04	268.090,40	54.348,64	322.439,04			903.000,00	751.081,84		151.918,16	224.357,20		

Codice	N.	Capitolo	Denominazione	Gestione residui passivi						Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio
				Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		
								In più	In meno			In più	In meno	
1	2	3		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1 06 03	61	Oneri relativi all'equo indennizzo al personale		8.409,40	8.409,40	0,00	8.409,40			30.000,00	8.409,40		21.590,60	21.929,13
1 06 04	62	Altri trasferimenti passivi		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 06 05	63	Benefici di natura assistenziale e sociale al personale ante D.P.R. 509/1979		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 06 06	64	Contributi agli aeroporti ai sensi della legge 351/95 art.1 c.5		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
Totale Categoria 6				332.057,44	276.499,80	55.557,64	332.057,44	0,00	0,00	956.240,00	771.917,73	0,00	184.322,27	248.198,63
Categ. 7 - Oneri finanziari														
1 07 01	65	Interessi passivi		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 07 02	66	Spese e commissioni bancarie		0,00		0,00				5.540,00	5.199,21		340,79	22,58
Totale Categoria 7				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.540,00	5.199,21	0,00	340,79	22,58
Categ. 8 - Oneri tributari														
1 08 01	67	Imposte e tasse		79.047,36	40.265,77	38.781,59	79.047,36			400.000,00	483.890,39	83.890,39		40.640,61
1 08 02	68	Bolli e concessioni governative		0,00		0,00				57.906,00	26.374,34		31.531,66	4.610,49
Totale Categoria 8				79.047,36	40.265,77	38.781,59	79.047,36	0,00	0,00	457.906,00	510.264,73	83.890,39	31.531,66	45.251,10
Categ. 9 - Poste correttive e compensative di entrate correnti														
1 09 01	69	Restituzioni e rimborsi diversi		283,45	283,45	0,00	283,45			270.000,00	276.722,61	6.722,61		0,00
Totale Categoria 9				283,45	283,45	0,00	283,45	0,00	0,00	270.000,00	276.722,61	6.722,61	0,00	0,00
Categ. 10 - Spese non classificabili in altre voci														
1 10 01	70	Fondi di riserva		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 02	71	Spese realizzo entrate		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 03	72	Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori		24.090.750,59	2.712.777,28	21.377.973,31	24.090.750,59			20.000.000,00	3.604.200,85		16.395.799,15	21.389.800,91
1 10 04	73	Oneri di pubblico servizio		96.515.596,96	32.585.636,40	63.929.960,56	96.515.596,96			73.489.572,07	38.470.471,37		35.019.100,70	99.291.531,78
1 10 05	74	Spese per arrotondamento introduzione euro		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 06	75	Risarcimento danni a favore SEA (sentenza 7555/2000)		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 07	76	Obbligazioni inerenti residui perenti		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
1 10 08	77	Spese per la partecipaz. al Consorzio per l'IRAQ		0,00		0,00				150.000,00	130.131,82		19.868,18	0,00
Totale Categoria 10				120.606.347,55	35.298.413,68	85.307.933,87	120.606.347,55	0,00	0,00	93.639.572,07	42.204.804,04	0,00	51.434.768,03	120.681.332,69
Totale Titolo I				140.878.016,05	46.174.462,99	92.806.620,13	138.981.083,12	0,00	1.896.932,93	184.073.079,35	122.834.863,66	564.329,49	61.782.545,18	142.186.240,85
TITOLO II														
SPESE IN CONTO CAPITALE														
Categ. 11 - Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari														
2 11 01	78	Acquisti immobili		0,00		0,00				0,00	0,00			0,00

Codice	N.	Capitolo	Gestione residui passivi						Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio
			Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		
							In più	In meno			In più	In meno	
2 11 02	79	Ricostruzioni, ripristini, e trasformazioni di immobili	0,00		0,00	16	17	18	19	20	21	22	23
2 11 03	80	Interventi su infrastrutture aeroportuali di diretta gestione Enac	0,00		0,00				700.000,00	224.079,75		475.920,25	450.749,67
		Totale Categoria 11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.000.000,00	233.721,75	0,00	4.766.278,25	4.290.338,00
2 12 01	81	Categ. 12 - Acquisizione do immobilizzazioni tecniche											
2 12 02	82	Acquisto di automezzi	0,00		0,00				130.000,00	0,00		130.000,00	111.240,00
2 12 03	83	Acquisizione di mobili e macchine di ufficio	494.809,53	216.762,17	277.777,21	494.539,38		270,15	550.000,00	444.560,40		105.439,60	398.161,44
2 12 04	84	Acquisto strumenti	0,00		0,00				57.500,00	0,00		57.500,00	0,00
		Acquisto apparati informatici e software	0,00		0,00				2.190.000,00	274.382,09		1.915.617,91	1.384.029,00
		Totale Categoria 12	494.809,53	216.762,17	277.777,21	494.539,38	0,00	270,15	2.927.500,00	718.942,49	0,00	2.208.557,51	1.893.430,44
2 13 01	85	Categ. 13 - Partecipazione ed acquisto di valori mobiliari											
		Acquisto di titoli emessi o garantiti dallo Stato per fondo indennità di anzianità	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
		Totale Categoria 13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2 14 01	86	Categ. 14 - Concessioni di crediti ed anticipazioni e finanziamenti per interventi infrastrutturali negli aeroporti											
2 14 02	87	Versamenti in deposito	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
2 14 03	88	Concessioni di prestiti al personale	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
2 14 04	89	Depositi a cauzione	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
2 14 05	90	Mutui edilizi	0,00		0,00				200.000,00	0,00		200.000,00	0,00
2 14 06	91	Progett,costruz,ampliam,ammod,aperopori,eliporti,campi volo e fortuna civile deman, impianti rel.acquisti,esprop. di immobili relativi	10.281.514,31	2.961.272,94	7.320.241,37	10.281.514,31			3.000.000,00	2.961.272,94		38.727,06	7.474.874,76
2 14 07	92	Spese per finanz. dei prog. di svil. delle infra. e servizi aerop. previsti dal piano invest. negli aerop. naz. e per esigenze servizio degli aerop.	3.298.447,07	494.764,84	2.485.068,00	2.979.832,84		318.614,23	1.600.000,00	494.764,84		1.105.235,16	2.485.068,00
2 14 08	93	Spese per l'ammodernamento degli aeroporti minori per l'aviazione generale	116.196,09		116.196,09	116.196,09			116.000,00	0,00		116.000,00	116.196,09
2 14 09	94	Spese per il finanziamento di progetti immediat. eseguibili relativi all'ampliamento dell'aerostaz dell'aeroporto di Pisa	0,00		0,00				0,00	0,00			0,00
2 14 10	95	Spese realizz. opere ampliam,ammod,riqualif. nec. assicur. a breve termine il funz. infras. aerop.sist intercontin. Roma/Fiumicino e Milano/Malpensa	63.670.429,31	49.800.204,31	13.870.225,00	63.670.429,31			60.000.000,00	49.800.204,31		10.199.795,69	27.641.128,42
		Spese per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti statali aeral trafficco aereo civile	1.749.869,90	88.942,08	1.660.927,82	1.749.869,90			1.000.000,00	88.942,08		911.057,92	1.660.927,82

Capitolo		Gestione residui passivi						Gestione di cassa				Totale residui passivi al termine dell'esercizio				
Codice	N.	Denominazione	Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	Differenze rispetto alle previsioni		In meno	In più	In meno	In più
							In più	In meno			In più	In meno				
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
2 14 11	96	Spese per il finanziamento di un progetto relativo all'ampliament dell'aerostaz. passeggeri dell'aerop. di Bologna-Borrio Panigale	642.036,92		642.036,92	642.036,92			500.000,00	0,00			500.000,00	642.036,92		
2 14 12	97	Annualità quindicennale per gli interventi relativi al completamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia	723.037,75		723.037,75	723.037,75			7.201.877,00	6.608.066,02			593.810,98	1.316.848,73		
2 14 13	98	Spese per interventi finalizzati al disinquinamento acustico delle aree aeroportuali	2.488.380,24		2.488.380,24	2.488.380,24			1.000.000,00	0,00			1.000.000,00	2.488.380,24		
2 14 14	99	Spese per la realizzazione di opere di ampliamentoammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali (*100%)	137.249.953,83	11.943.783,02	125.306.170,81	137.249.953,83			41.093.575,66	34.152.400,47			6.943.175,19	140.942.530,36		
2 14 15	100	Spese per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali finanziate dal FESR	11.979.090,81	6.548.475,05	5.430.615,76	11.979.090,81			47.919.191,41	6.548.475,05			41.370.716,36	49.049.807,17		
2 14 16	101	Spese realizzazione opere ampliament. ammodern. inqualif. e completam. degli aeroporti di Perugia S. Egidio e di Salerno Pontecagnano	7.455.055,33		7.455.055,33	7.455.055,33			7.400.000,00	0,00			7.400.000,00	9.855.055,33		
2 14 17	102	Spese relative agli interventi finanziati dal fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) per l'adeg.della rete aeroportuale	8.224.764,20	8.224.764,20	0,00	8.224.764,20			61.452.782,35	9.871.288,33			51.581.494,02	51.706.258,22		
2 14 18	103	Spese per la realizzazione di opere di ampliamentoe di potenziamento di aeroporti situati nelle aree depresse	24.960.354,99	3.460.397,77	21.499.957,22	24.960.354,99			9.000.000,00	3.460.397,77			5.539.602,23	21.499.957,22		
2 14 19	104	Somme occorrenti per il completamento di opere infrastrutturali nelle aree depresse	5.286.107,89	36.689,88	5.249.418,01	5.286.107,89			500.000,00	36.689,88			463.310,12	5.249.418,01		
Totale Categoria 14			278.125.238,64	83.559.294,09	194.247.330,32	277.806.624,41	0,00	318.614,23	241.985.426,42	114.022.501,69	0,00		127.962.924,73	322.128.487,29		
Categ. 15 - Indennita' di anzianita' e similari al personale cessato dal servizio																
2 15 01	105	Indennita' di anzianita al personale cessato dal servizio	593.954,43	593.954,42	0,01	593.954,43			4.000.000,00	2.513.988,87			1.486.011,13	0,01		
Totale Categoria 15			593.954,43	593.954,42	0,01	593.954,43	0,00	0,00	4.000.000,00	2.513.988,87	0,00		1.486.011,13	0,01		
Totale Titolo 2			279.214.002,60	84.370.010,68	194.525.107,54	278.895.118,22	0,00	318.884,38	253.912.926,42	117.489.154,80	0,00		136.423.771,62	328.763.025,41		
TITOLO III																
ESTINZIONE DI MUTUI E ANTICIPAZIONI																
Categ. 16 - Rimborsi di mutui																
Totale Categoria 16			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00		
Categ. 17 - Rimborsi di anticipazione passive																
3 17 01	106	Rimborso anticipazione bancaria	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00			0,00	0,00		
Totale Categoria 17			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00		

Codice	N.	Capitolo	Gestione residui passivi						Gestione di cassa				Differenze rispetto alle previsioni		Totale residui passivi al termine dell'esercizio
			Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	In più	In meno			
							In più	In meno							
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
		Categ. 18 - Rimborsi di obbligazioni													
		Totale Categoria 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Categ. 19 - Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni													
		Totale Categoria 19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Categ. 20 - Estinzione di debiti diversi													
		Totale Categoria 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		Totale Titolo 3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		TITOLO IV													
		PARTE DI GIRO													
		Categ. 21 - Spese aventi natura di partite di giro													
4 21 01	107	Ritenute erariali	1.953.232,73	1.952.561,72	671,01	1.953.232,73			14.829.130,00	13.405.970,68		1.423.159,32	1.585.981,11		
4 21 02	108	Ritenute previdenziali e assistenziali	636.069,75	636.020,16	49,59	636.069,75			5.511.900,00	4.520.077,65		991.822,35	538.682,67		
4 21 03	109	Trattenute a favore di terzi	103.865,84	6.784,34	97.081,50	103.865,84			1.000.000,00	1.010.558,99	10.558,99		99.468,78		
4 21 04	110	Gestioni di servizi delegati	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00			0,00		
4 21 05	111	Gestione autonome di cassa	0,00	0,00	0,00	0,00			351.190,00	351.186,00		4,00	0,00		
4 21 06	112	Partite in conto sospesi (acconti su prestazione dell'Ente art. 3 del regolamento delle tariffe)	4.241.412,52	2.516.454,64	1.724.957,88	4.241.412,52			25.000.000,00	25.190.792,83	190.792,83		4.792.061,71		
4 21 07	113	Ritenute diverse	56.956,33	51.574,42	5.381,91	56.956,33			1.700.000,00	1.755.733,62	55.733,62		89.040,51		
		Totale Categoria 21	6.991.537,17	5.163.395,28	1.828.141,89	6.991.537,17	0,00	0,00	48.392.220,00	46.234.319,77	257.085,44	2.414.985,67	7.105.234,78		
		Totale Titolo 4	6.991.537,17	5.163.395,28	1.828.141,89	6.991.537,17	0,00	0,00	48.392.220,00	46.234.319,77	257.085,44	2.414.985,67	7.105.234,78		

Codice	N.	Capitolo	Gestione residui passivi					Gestione di cassa			Differenze rispetto alle previsioni		Totale residui passivi al termine dell'esercizio
			Residui ad inizio esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	Totali	Variazioni		Previsioni	Pagamenti	In più	In meno	
1	2	3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
RIEPILOGO DEI TITOLI													
		TITOLO I	140.878.016,05	46.174.462,99	92.806.620,13	138.981.083,12	0,00	1.896.932,93	184.073.079,35	122.854.863,66	564.329,49	61.782.545,18	142.186.240,85
		TITOLO II	279.214.002,60	84.370.010,68	194.525.107,54	278.895.118,22	0,00	318.884,38	253.912.926,42	117.489.154,80	0,00	136.423.771,62	328.763.025,41
		TITOLO III	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		TITOLO IV	6.991.537,17	5.163.395,28	1.828.141,89	6.991.537,17	0,00	0,00	48.392.220,00	46.234.319,77	257.085,44	2.414.985,67	7.105.234,78
		TOTALE GENERALE	427.083.555,82	135.707.868,95	289.159.869,56	424.867.738,51	0,00	2.215.817,31	486.378.225,77	286.578.338,23	821.414,93	200.621.302,47	478.054.501,04
		Avanzo di cassa								295.755.131,96			
		TOTALE GENERALE	427.083.555,82	135.707.868,95	289.159.869,56	424.867.738,51	0,00	2.215.817,31	486.378.225,77	582.333.470,19	821.414,93	200.621.302,47	478.054.501,04

CONTO ECONOMICO

PAGINA BIANCA

Conto economico per l'esercizio

Parte prima	
ENTRATE E SPESE FINANZIARIE CORRENTI	
Categ. 1 - Aliquote contributive a carico dei datori di lavoro e/o iscritti	738.409,69
Categ. 2 - Quote di partecipazione degli iscritti all'onere di specifiche gestioni	0,00
Categ. 3 - Trasferimenti da parte dello Stato	62.987.969,00
Categ. 4 - Trasferimento da parte delle Regioni	10.275.406,19
Trasferimenti da parte dei comuni e delle provincie	0,00
Trasferimenti da parte di altri enti del settore pubblico	0,00
Categ. 7 - Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	24.994.073,30
Categ. 8 - Redditi e proventi patrimoniali	238.081,17
Categ. 9 - Poste correttive e compensative di spese correnti	146.069,59
Categ. 10 - Entrate non classificabili in altre voci	55.710.676,13
Totale prima parte	155.090.685,07
Categ. 1 - Spese per gli organi dell'Ente	620.729,79
Categ. 2 - Oneri per il personale in attivita' di servizio	68.043.194,13
Categ. 3 - Oneri per il personale in quiescenza	399.590,05
Categ. 4 - Spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	13.270.529,90
Categ. 5 - Spese per prestazioni istituzionali	0,00
Categ. 6 - Trasferimenti passivi	688.058,92
Categ. 7 - Oneri finanziari	5.221,79
Categ. 8 - Oneri tributari	476.468,47
Categ. 9 - Poste correttive e compensative di entrate correnti	276.439,16
Categ. 10 - Spese non classificabili in altre voci	42.279.789,18
Totale prima parte	126.060.021,39

Conto economico per l'esercizio**COMPONENTI CHE NON DANNO LUOGO A MOVIMENTI FINANZIARI****Parte seconda**

A) Entrate accertate in precedenti esercizi di pertinenza dell'esercizio: - Contributi o premi per le prestazioni istituzionali - Redditi e proventi patrimoniali - Vendite di prodotti e di materiali diversi - Vendite di pubblicazioni - Prestazioni di particolari servizi - Ricavi pluriennali B) Produzioni e movimenti interni - Prodotti in natura impianti ed altre immobilizzazioni ottenuti con mezzi propri da capitalizzare C) Trasferimenti attivi in natura (obblazioni, lasciti, donazioni in natura) D) Variazioni patrimoniali straordinarie: - Sopravvenienze attive - Insussistenze passive E) Spese impegnate di competenza di successivi esercizi	a) Spese di competenza, impegnate in precedenti esercizi: - Rimanenze iniziali di prodotti - Materie prime e materiali di consumo viveri - Risconti iniziali di spese per locazione ed utenze - Spese per servizi esterni - Spese diverse di amministrazione - Spese per trasferimenti - Oneri finanziari - Spese diverse - Conti pluriennali B) Produzioni e movimenti interni - Oneri in natura C) Trasferimenti passivi in natura (contributi, concorsi, soccorsi e oblazioni in natura) D) Ammortamenti e deprezzamenti: - Immobili - Impianti, attrezzature e macchinari - Automezzi, mobili e macchine - Diverse E) Svalutazioni e deprezzamenti: - Svalutazione crediti - Svalutazione titoli - Deprezzamento immobili, impianti macchine
2.215.817,31	783.735,05 382.305,47

Conto economico per l'esercizio

COMPONENTI CHE NON DANNO LUOGO A MOVIMENTI FINANZIARI

Parte seconda	
- Eliminazione impianti ed altre immobilizzazioni non ammortizzabili	270,15
F) Accantonamenti per oneri presunti di competenza	
- Imposte e tasse da regolare	
- Altri oneri da definire	
- Accantonamenti diversi	
- Accantonamenti a fondo rischi	
G) Quota dell'esercizio per l'adeguamento del fondo indennità personale	2.247.795,60
H) Variazione patrimoniale straordinaria:	
- Sopravvenienze passive	
- Insussistenze attive	
I) Entrate accertate nell'esercizio di pertinenza di successivi esercizi	
Totale parte seconda	3.414.106,27
Totale generale	129.474.127,66
Avanzo economico	27.832.374,72
Totale a pareggio	157.306.502,38

Totale parte seconda	2.215.817,31
Totale generale	157.306.502,38
Disavanzo economico	0,00
Totale a pareggio	157.306.502,38

PAGINA BIANCA

SITUAZIONE PATRIMONIALE

PAGINA BIANCA

N. Conto	Attività*	Consistenze		Differenze	
		al 1.1.04	al 31.12.04	in più*	in meno
Disponibilità liquide Cassa Banche Comi, correnti postali Titoli depositati a custodia *					
	229.205.350,10	295.755.131,96	66.549.781,86		
	229.205.350,10	295.755.131,96	66.549.781,86		
Residui attivi					
Crediti verso lo Stato ed altri Enti	197.577.129,10	200.064.716,89	2.487.587,79		
Crediti verso iscritti, soci e terzi contribuenti	315,31	315,31			
Crediti verso acquirenti, utenti, ecc.	9.763.255,17	12.238.546,10	2.475.290,93		
Crediti diversi	7.027.867,45	10.201.930,61	3.174.063,16		
	214.368.567,03	222.505.508,91	8.136.941,88		
Crediti bancari finanziari					
Depositi vincolati					
Mutui e anticipazioni attive					
Crediti per annualità, semestralità, ecc. scontate a terzi	270.214,20	249.275,52	20.938,68		
Prestiti al personale	182.037,66	134.075,02	47.962,64		
Crediti verso gestioni autonome					
Deposito cauzionali	275.037,59	275.037,59			
Crediti diversi bancari e finanziari					
	727.289,45	658.388,13	68.901,32		
Rimanenze attive d'esercizio					
Rimanenze di prodotti					
Rimanenza di materie prime e materiali di consumo					
Rimanenze diverse					
Risconti attivi					

Situazione patrimoniale al 31 dicembre 2004

N Conti	Attività	Consistenze		Differenze		Passività		Consistenze		Differenze	
		al 1.1.04	al 31.12.04	in più'	in meno			al 1.1.04	al 31.12.04	in più'	in meno
Investimenti immobiliari Partecipazioni azionarie Conferimenti e quote in altri enti Titoli prelevati o garantiti dallo Stato ed assimilati Obbligazioni e cartelle fondiarie Buoni postali altri titoli di credito Immobili Edifici Stanziamento per acquisto sede Diritti reali						Fondi accantonamenti vari					
						Fondo liquidazione					
						personale		13.204.521,19	14.945.375,97	1.740.854,78	
						Fondi imposte e tasse					
						Fondi rischi					
						Fondi per accantonamenti diversi					
						Fondo residui passivi perenti		193.023,52	193.023,52		
								13.397.544,71	15.138.399,49	1.740.854,78	
Immobilitazioni immateriali Manutenzione straordinaria su beni di terzi Diritti di brevetto ind e diritti di utilizzazione opere ingegno Concess. Licenze, marchi e diritti simili Immobilitazioni tecniche Impianti, attrezzature e macchinari Automezzi Mobili e macchine d'ufficio Mobili e macchine d'ufficio da inventariare Altri costi pluriennali Spese di costituzione, ampliamento e riorganizzazione Costi e perdite emissione prestiti Costi pluriennali diversi						Poste rettificative dell'attivo					
						Fondo svalutazione crediti					
						Fondo svalutazione titoli e partecipazioni					
						Fondo ammortamento immobili		1.759.763,02	2.543.498,07	783.735,05	
						Fondo ammortamento impianti, attrezzature e macchinari					
						Fondo ammortamento automezzi, mobili e macchinari d'ufficio		2.964.270,18	3.346.575,63	382.305,47	
								4.724.033,20	5.890.073,72	1.166.040,52	
Totale attività		475.469.296,24	557.179.511,48	81.779.116,56	68.901,32	Totale passività		445.205.133,73	499.082.974,25	53.877.840,52	

Situazione patrimoniale al 31 dicembre 2004



N. Conti	Attività	Consistenze		Differenze		N. Conti	Passività	Consistenze		Differenze	
		al 1.1.04	al 31.12.04	in più'	in meno			al 1.1.04	al 31.12.04	in più'	in meno
Deficit patrimoniale	Disavanzo economico esercizi precedenti	9.890.506,50	9.890.506,50				Patrimonio netto				
	Disavanzo economico dell'esercizio	9.890.506,50	9.890.506,50				Fondo di dotazione				
							Riserve obbligatorie				
							Riserve facoltative				
Conti d'ordine	Valori di terzi depositati a cauzione, a garanzia, ecc.						Fondo di rivalutazione congruaggio monetario	40.154.669,01	40.154.669,01		
	Conti diversi						Avanzo economico esercizi precedenti		27.832.374,72	27.832.374,72	
							Avanzo economico dell'esercizio	40.154.669,01	67.987.043,73	27.832.374,72	
							Totale a pareggio	485.359.802,74	567.070.017,98	81.710.215,24	
		485.359.802,74	567.070.017,98	81.779.116,56	68.901,32		Conti d'ordine				
							Valori di terzi depositati a cauzione, a garanzia, ecc.				
							Conti diversi				
		485.359.802,74	567.070.017,98	81.779.116,56	68.901,32			485.359.802,74	567.070.017,98	81.710.215,24	

PAGINA BIANCA

AVANZO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

Situazione amministrativa

Consistenza della cassa all'inizio dell'esercizio	229.205.350,10				
Riscossioni					
in c/competenza	238.633.630,75				
in c/residui	114.494.489,34				353.128.120,09
Pagamenti					
in c/competenza	150.870.469,28				
in c/residui	135.707.868,95				286.578.338,23
Sussistenza della cassa alla fine dell'esercizio					295.755.131,96
Residui attivi					
Degli esercizi precedenti	99.874.077,69				
dell'esercizio	122.631.431,22				222.505.508,91
Residui passivi					
Degli esercizi precedenti	289.159.869,56				
dell'esercizio	188.894.631,48				478.054.501,04
Avanzo di amministrazione alla fine dell'esercizio di cui € 2.735.646,38 indisponibili ai sensi del D.M. 29.11.2002					40.206.139,83

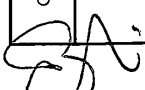
PAGINA BIANCA

SITUAZIONE RESIDUI

PAGINA BIANCA

Residui attivi al 1 gennaio 2004 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 1)

Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
10201	315,31	315,31										
20301	67.852.490,32	0,00								7.771.249,44	1.312.500,83	58.768.740,05
20401	3.831.435,35	0,00										3.831.435,35
30701	11.777,95	0,00						5,16	4,13	61,04	2.959,84	8.747,78
30702	9.751.477,22	545.607,58	156.800,57	135.937,64	403,10	3.001,39	7.780,41	6.990,97	21.603,78	1.331.170,99	1.032.356,27	6.509.824,52
30803	4.047,55	3.753,82							5,10			288,63
30804	14.212,69	0,00						92,64		6.572,50	6.022,57	1.524,98
30901	254.267,16	106.139,04			4.420,87	2.201,71			102.704,09	23.161,32		15.640,13
31001	2,58	0,00										2,58
31003	5.348.468,19	0,00								12.911,42		5.335.556,77
41202	258,23	0,00							258,23			
41402	613,93	0,00										613,93
41403	1.007,09	1.007,09										
41405	37.816,16	0,00										37.816,16
51501	125.893.203,43	0,00							671.196,85	22.064.588,08	25.771.199,98	77.386.218,52
72201	2.801,11	304,85	0,34						246,93	321,89		1.927,10



Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
72202	411,78	0,00								411,78		
72203	84.740,05	0,00						38.176,01	46.331,63	232,41		
72205	11.367,78	0,00			109,10							11.258,68
72206	116.920,54	2.381,91	566,70	966,34	665,49	83,41	704,91	356,86	1.909,50		829,44	108.455,98
72207	1.150.932,61	0,00						100,26	22.497,46	45.471,33	106.001,01	976.862,55
	214.368.567,03	659.509,60	157.367,61	136.903,98	5.598,56	5.286,51	8.485,32	45.721,90	866.757,70	31.256.152,20	28.231.869,94	152.994.913,71
							214.368.567,03					

Residui attivi al 1 gennaio 2004 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

[illegible]

Incassati												
	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Capitolo												
72201	40,83	0,00										40,83
72202	0,00	0,00										
72203	0,00	0,00										
72205	11.218,40	0,00										11.218,40
72206	27.528,82	0,00										27.528,82
72207	810.095,38	0,00								1.554,50	20.987,94	787.556,94
	114.494.489,34	3.754,78	0,00	0,00	0,00	0,00	1.614,18	1,55	2.600,29	408.903,60	1.696.218,25	112.381.396,69
114.494.489,34												
Totale Tabella 2												
214.368.567,03												

Residui attivi al 1 gennaio 2004 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Rimasti da incassare												
Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
10201	315,31	315,31										
20301	28.430.822,60	0,00								7.771.249,44	0,00	20.659.573,16
20401	0,00	0,00										0,00
30701	9.425,60	0,00						5,16	4,13	61,04	2.959,84	6.395,43
30702	4.105.170,76	541.852,80	156.800,57	135.937,64	403,10	3.001,39	6.166,23	6.989,42	19.003,49	923.821,89	669.626,79	1.641.567,44
30803	3.758,92	3.753,82							5,10			0,00
30804	12.687,71	0,00						92,64		6.572,50	6.022,57	0,00
30901	254.267,16	106.139,04			4.420,87	2.201,71			102.704,09	23.161,32		15.640,13
31001	2,58	0,00										2,58
31003	5.348.468,19	0,00								12.911,42		5.335.556,77
41202	258,23	0,00							258,23			
41402	0,00	0,00										0,00
41403	1.007,09	1.007,09										
41405	0,00	0,00										0,00
51501	61.189.607,10	0,00							671.196,85	22.064.588,08	25.771.199,98	12.682.622,19

Rimasti da incassare												
	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Capitolo												
72201	2.760,28	304,85	0,34						246,93	321,89		1.886,27
72202	411,78	0,00								411,78		
72203	84.740,05	0,00						38.176,01	46.331,63	232,41		
72205	149,38	0,00			109,10							40,28
72206	89.391,72	2.381,91	566,70	966,34	665,49	83,41	704,91	356,86	1.909,50		829,44	80.927,16
72207	340.833,23	0,00						100,26	22.497,46	43.916,83	85.013,07	189.305,61
	99.874.077,69	655.754,82	157.367,61	136.903,98	5.598,56	5.286,51	6.871,14	45.720,35	864.157,41	30.847.248,60	26.535.651,69	40.613.517,02
99.874.077,69												
Totale Tabella 2												
214.368.567,03												

[illegible]

Variazioni in meno												
Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
72201	0,00	0,00										
72202	0,00	0,00										
72203	0,00	0,00										
72205	0,00	0,00										
72206	0,00	0,00										
72207	0,00	0,00										
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00												
Totale Tabella 2												
214.368.567,03												

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Residui passivi al 1 gennaio 2004 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 1)

Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
10101	33.569,75	0,00										33.569,75
10102	23.613,00	0,00							309,87	12.619,91		10.683,22
10103	3.801,09	0,00					30,99			671,40		3.098,70
10104	48.633,49	0,00										48.633,49
10106	15.049,23	0,00										15.049,23
10201	2.150.406,46	0,00							296.395,71	1.533.616,55		320.394,20
10203	60.673,80	0,00						215,01	60.458,79			1.349.620,96
10204	1.351.381,37	0,00					225,18		1.490,71	44,52		436.674,80
10205	509.064,87	0,00					10.804,54	5.584,19	7.013,03	44.432,45	4.555,86	19.891,17
10206	19.891,17	0,00										1.064.815,98
10207	1.465.529,60	0,00								400.713,62		480.989,63
10208	480.990,63	0,00									1,00	1.859.850,00
10210	3.277.424,14	0,00									1.417.574,14	2.498.930,50
10216	2.501.073,00	0,00									2.142,50	175.070,64
10217	247.039,97	0,00									71.969,33	110.736,07
10218	110.736,07	0,00										203.000,00
10219	203.000,00	0,00										7.331,47
10301	7.331,47	0,00										6.034,87
10401	9.908,30	0,00								3.873,43		41.317,00
10402	52.512,56	0,00					45,71	478,50	564,74	54,07		134,62
10403	5.021,89	0,00					0,05	147,50	490,22	3.798,32		38.298,94
10404	40.933,85	0,00						874,88		0,02	1.997,12	546.297,90
10405	547.172,78	0,00					77.379,71	631,26	18.661,64	740,79	54.173,30	467.923,82
10406	618.879,26	0,00					257,19		3.317,37	12.254,29	7.637,55	380.861,85
10407	404.959,51	0,00										21.044,84
10408	24.001,05	0,00							175,08	4.443,26	2.956,21	371.741,38
10409	408.617,70	0,00							32.611,16	17.841,40	32.257,98	1.169.571,70
10410	1.313.600,11	0,00					1.380,29	15.579,23			76.616,33	2.856,21
10411	2.856,21	0,00										18.382,32
10412	46.766,48	0,00					6.704,25	987,17		34,44	20.658,30	29.665,54
10414	33.797,19	0,00						309,87		3.821,78		5.948,56
10415	6.273,57	0,00								0,01	325,00	15.065,00
10417	27.976,12	0,00								92,96	12.818,16	10.818,20
10418	16.507,49	0,00							5.689,29			
10421	1.155,86	0,00							1.155,86			2.404.522,95
10422	3.066.497,91	0,00						132.755,28	28.621,94	38.511,26	462.086,48	43.450,83
10423	54.000,19	0,00							5.040,62	4.876,59	632,15	

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
10424	17.921,05	0,00							7.540,27	1.587,21	8.793,57	144.537,61
10425	147.595,55	0,00									3.057,94	18.000,00
10427	18.000,00	0,00										160.529,50
10429	181.732,46	0,00									21.202,96	11.184,05
10430	11.184,05	0,00										43.200,00
10431	43.200,00	0,00										250.000,00
10432	250.000,00	0,00										1.209,00
10601	1.209,00	0,00										302.152,04
10602	322.439,04	0,00									20.287,00	8.409,40
10603	8.409,40	0,00										79.047,36
10801	79.047,36	0,00										283,45
10901	283,45	0,00					67.459,81					14.823.776,82
11003	24.090.750,59	0,00										42.601.110,54
11004	96.515.596,96	0,00										222.138,17
21202	494.809,53	0,00					428,66					2.726.874,28
21405	10.281.514,31	0,00										585.309,63
21406	3.298.447,07	0,00										
21407	116.196,09	0,00										
21409	63.670.429,31	0,00									0,01	63.291.384,89
21410	1.749.869,90	0,00										
21411	642.036,92	0,00										
21412	723.037,75	0,00										723.037,75
21413	2.488.380,24	0,00										2.225.831,11
21414	137.249.953,83	0,00										31.847.680,51
21415	11.979.090,81	0,00										6.634.278,72
21416	7.455.055,33	0,00										4.098.085,49
21417	8.224.764,20	0,00										8.224.764,20
21418	24.960.354,99	0,00										17.836.734,59
21419	5.286.107,89	0,00										2.582.284,50
21501	593.954,43	0,00										593.954,43
42101	1.953.232,73	59,23										1.952.561,72
42102	636.069,75	49,59										636.020,16
42103	103.865,84	0,00										7.423,01
42106	4.241.412,52	11.625,68	9.161,26	18.390,65	13.097,95	10.401,71	19.516,47					3.773.045,88
42107	56.956,33	0,00										51.526,22
	427.083.555,82	11.734,50	9.161,26	18.390,65	13.097,95	10.401,71	184.232,85	19.662.950,44	52.381.428,12	98.586.970,78	35.536.536,19	220.668.651,37
							427.083.555,82					

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

[illegible]

XV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Residui passivi al 1 gennaio 2004 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)

Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Rimasti da pagare												
10101	7.746,86	0,00							309,87	12.619,91		7.746,86
10102	12.929,78	0,00								671,40		0,00
10103	805,68	0,00					30,99					103,29
10104	38.942,72	0,00										38.942,72
10106	5.243,34	0,00										5.243,34
10201	91.796,64	0,00						215,01	0,00	0,00		91.796,64
10203	215,01	0,00							0,00	0,00		0,00
10204	225,18	0,00					225,18					
10205	242.754,31	0,00					1.479,65	0,00	3.965,76	44.432,45	4.555,86	188.320,59
10206	78,06	0,00										78,06
10207	0,45	0,00								0,45		0,00
10208	1,00	0,00									1,00	0,00
10210	3.277.424,14	0,00									1.417.574,14	1.859.850,00
10216	88.775,13	0,00									2.142,50	86.632,63
10217	69.930,09	0,00									37.276,54	32.653,55
10218	0,00	0,00										0,00
10219	41.318,62	0,00										41.318,62
10301	2.184,91	0,00								3.873,43		2.184,91
10401	3.873,43	0,00							11.141,49	54,07		0,00
10402	23.691,56	0,00					45,71	478,50	564,74	190,23		12.496,00
10403	1.413,80	0,00					0,05	111,55	490,22	0,02		134,62
10404	3.190,20	0,00						874,88			1.997,12	591,24
10405	874,88	0,00							18.402,87	740,79	54.173,30	0,00
10406	340.645,59	0,00					73.248,05	631,21	3.291,43	12.254,29	7.637,55	194.080,58
10407	59.883,24	0,00					257,19				2.956,21	35.811,57
10408	5.375,72	0,00							175,08	4.443,26	32.257,98	2.419,51
10409	258.519,22	0,00						15.579,23	32.611,16	17.841,40	65.645,40	221.642,90
10410	165.436,60	0,00					1.380,29					32.379,12
10411	24,50	0,00										24,50
10412	28.384,16	0,00					6.704,25	987,17		34,44	20.658,30	0,00
10414	28.982,65	0,00						309,87		3.821,78		24.851,00
10415	1.232,17	0,00								0,01	325,00	907,16
10417	12.911,12	0,00								92,96	12.818,16	0,00
10418	5.689,49	0,00							5.689,29			0,20
10421	228,22	0,00							228,22			
10422	2.214.917,70	0,00						100.350,43	28.621,94	38.511,26	445.858,88	1.601.575,19
10423	10.599,75	0,00							5.040,62	4.876,59	632,15	50,39
10424	17.921,05	0,00							7.540,27	1.587,21	8.793,57	

Rimasti da pagare												
Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
10425	43.502,11	0,00									3.057,94	40.444,17
10427	18.000,00	0,00										18.000,00
10429	28.677,95	0,00									21.202,96	7.474,99
10430	0,00	0,00										0,00
10431	0,00	0,00										0,00
10432	250.000,00	0,00										250.000,00
10601	1.209,00	0,00										1.209,00
10602	54.348,64	0,00									20.287,00	34.061,64
10603	0,00	0,00										0,00
10801	38.781,59	0,00										38.781,59
10901	0,00	0,00										0,00
11003	21.377.973,31	0,00					67.459,81			3.438.656,45	3.283.070,50	14.588.786,55
11004	63.929.960,56	0,00							2.587.740,23	22.270.207,16		39.072.013,17
21202	277.777,21	0,00						0,00	5.762,12	184.693,23	20.413,20	66.480,00
21405	7.320.241,37	0,00							550.283,72	6.548.309,33		221.648,32
21406	2.485.068,00	0,00					428,66		2.394.523,21	0,00		90.544,79
21407	116.196,09	0,00							116.196,09			
21409	13.870.225,00	0,00							379.044,41	1.484.971,47	0,01	13.491.180,58
21410	1.660.927,82	0,00							175.956,35			
21411	642.036,92	0,00							642.036,92			
21412	723.037,75	0,00						262.549,13				723.037,75
21413	2.488.380,24	0,00						15.749.232,63	28.307.002,71	27.399.639,52	22.002.615,44	2.225.831,11
21414	125.306.170,81	0,00								168.880,42	595.874,26	31.847.680,51
21415	5.430.615,76	0,00						3.356.969,84				4.665.861,08
21416	7.455.055,33	0,00										4.098.085,49
21417	0,00	0,00										0,00
21418	21.499.957,22	0,00						6.201,51	5.217.523,98	1.261.975,36		15.014.256,37
21419	5.249.418,01	0,00							84.849,26		2.582.284,25	2.582.284,50
21501	0,01	0,00										0,01
42101	671,01	59,23								611,78		0,00
42102	49,59	49,59										0,00
42103	97.081,50	0,00						38.176,01	46.331,63	3.202,88	6.983,70	2.387,28
42106	1.724.957,88	11.625,68	9.161,26	18.389,94	13.097,95	10.401,71	19.514,92	86.151,91	39.149,12	62.881,61	131.161,70	1.323.422,08
42107	5.381,91	0,00						596,57	1.891,79	2.893,55		0,00
	289.159.869,56	11.734,50	9.161,26	18.389,94	13.097,95	10.401,71	170.774,75	19.619.415,45	40.666.364,50	62.972.968,71	30.782.254,62	134.885.306,17
289.159.869,56												
427.083.555,82												
Totale Tabella 2												

Residui passivi al 1 gennaio 2004 suddivisi per capitolo di competenza e per esercizio di competenza (Tabella 2)[illegible]

[illegible]

[illegible]

Capitolo	Variazioni in meuo									
	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
10801	0,00	0,00								
10901	0,00	0,00								
11003	0,00	0,00								
11004	0,00	0,00								
21202	270,15	0,00						36,57	233,58	
21405	0,00	0,00								
21406	318.614,23	0,00								318.614,23
21407	0,00	0,00								
21409	0,00	0,00								
21410	0,00	0,00								
21411	0,00	0,00								
21412	0,00	0,00								
21413	0,00	0,00								
21414	0,00	0,00								
21415	0,00	0,00								
21416	0,00	0,00								

Variazioni in meno												
Capitolo	01/01/2004	Ante 1994	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
21417	0,00	0,00										
21418	0,00	0,00										
21419	0,00	0,00										
21501	0,00	0,00										
42101	0,00	0,00										
42102	0,00	0,00										
42103	0,00	0,00										
42106	0,00	0,00										
42107	0,00	0,00										
	2.215.817,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.324,89	5.656,76	348.604,88	1.852.230,78	0,00	0,00
2.215.817,31												
Totale Tabella 2 427.083.555,82												

PAGINA BIANCA

DOTAZIONE ORGANICA

PAGINA BIANCA

Ente Nazionale Aviazione Civile

Risorse ed Organico

In Servizio al 31 Dicembre 2004

Organico

Dirigenti	41	75
Professionali Laureati	135	186
	IV liv. 116 III liv. 1 II liv. 0 I liv. 18	
Professionali Diplomati	64	85
	IV liv. 58 III liv. 0 II liv. 0 I liv. 6	
Amministrativi e operativi	775	921
Area Funzionari	476	
	C5 40 C4 21 C3g 41 C3e 53 C2 183 C1 138	
Area Collaborazione	274	
	B3 82 B2 127 B1 65	
Area Operativa/Ausiliaria	25	
	A3 2 A2 22 A1 1	
Ispettori di Volo		50
Totale	1015	1317
Ispettori di Volo con contratto a t.d.	27	
Prof.li Laureati con contratto a t.d.	28	
Amm.vi Laureati con contratto a t.d.	15	
Amm.vi Diplomati con contratto a t.d.	6	
Comandati da Ente Poste	10	
Totale	86	
Totale Generale	1101	

PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DEL COLLEGIO DEI REVISORI

PAGINA BIANCA

E.N.A.C. - ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI AL CONTO CONSUNTIVO
DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 2004****1 – PREMESSA**

Nella seduta del 27 aprile u.s., è stato presentato al Consiglio di amministrazione lo schema di conto consuntivo per l'esercizio finanziario 2004. Nella stessa seduta, copia di detto schema è stato consegnato al Collegio dei Revisori (lettera del Direttore Generale in pari data) per la redazione della relazione di cui al quarto comma dello stesso articolo 48 del Regolamento amministrativo contabile dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

Detto documento è stato redatto sulla base degli schemi contabili allegati al Regolamento approvato con D.P.R. 18 dicembre 1979, n. 696, e in coerenza con il prospetto previsionale adottato, cui l'Ente fu costretto nell'impossibilità di assicurare una adeguata applicazione della legge n. 94/1997 e del D.P.R. n. 97/2003, a causa delle modifiche da intraprendere sul piano organizzativo e contabile e dei tempi di realizzazione di un attendibile correlato sistema informatico (lettera del Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato in data 21.11.2003, n. 135816).

Peraltro, alla normativa succitata è stata data iniziale applicazione con il bilancio di previsione del corrente esercizio finanziario.

Il conto consuntivo in esame giunge al termine del primo anno di mandato del nuovo Consiglio di amministrazione che, insediato il 1° ottobre 2003 con la pienezza delle funzioni, ha subito avviato un'opera di riorganizzazione funzionale dell'Ente, conclusasi con l'approvazione del formale provvedimento da parte del Ministero vigilante e con la assegnazione degli incarichi dirigenziali a cavallo del nuovo anno.

Il Collegio è convinto che i benefici di tale riorganizzazione non tarderanno a manifestarsi, in termini di efficienza e di efficacia dell'azione amministrativa, soprattutto ove venga dato giusto risalto all'attività dirigenziale e concreto riconoscimento dell'impegno lavorativo, mediante la valutazione delle prestazioni e l'adozione di un adeguato sistema premiante.

In tale senso il Collegio invita il Consiglio di Amministrazione ad assumere i provvedimenti di competenza.

Il documento in esame risulta costituito, secondo quanto previsto dagli articoli 47 e seguenti del richiamato Regolamento amministrativo contabile, dal rendiconto finanziario, dallo stato patrimoniale e dal conto economico; è preceduto dalla relazione illustrativa dei risultati della gestione; porta annesso il prospetto dimostrativo (situazione amministrativa) dell'avanzo di amministrazione realizzato al termine dell'esercizio finanziario, propone in allegato la situazione per capitolo di bilancio e per anno di provenienza dei residui attivi e passivi preesistenti alla data di inizio dell'esercizio, nonché la situazione del personale alla data del 31.12.2004.

Come già detto, i risultati della gestione sono esposti in maniera del tutto coerente con la impostazione del relativo bilancio di previsione che, redatto secondo i tradizionali canoni della contabilità pubblica, venne approvato dai Ministeri vigilanti con decreto del 5 agosto 2004.

Nel corso dell'esercizio 2004, sono state apportate variazioni alle previsioni iniziali per far fronte a esigenze gestionali non prevedibili al momento della loro redazione, nonché in relazione all'applicazione di normative sopravvenute, concernenti, in particolare, i trasferimenti dello Stato in conto capitale per il finanziamento degli interventi infrastrutturali in corso di esecuzione negli aeroporti (D.L. 24.12.2003, N. 355, convertito nella Legge 27.2.2004, n. 47), la manovra correttiva dell'andamento della finanza pubblica (D.L. 12.7.2004, n. 168, convertito nella Legge 30 luglio 2004, n. 191) e le nuove funzioni attribuite all'Enac al fine "di garantire un'amministrazione del trasporto aereo e della navigazione aerea più efficiente ed efficace, nonché coerente con le determinazioni assunte in materia dalla Comunità europea" (D.L. 8.9.2004, 237, convertito nella Legge 9.11.2004, n. 265).

2 – LA RELAZIONE TECNICA

La Relazione tecnica che accompagna il conto consuntivo in parola, molto chiara nell'esposizione e ben articolata, dà una esauriente dimostrazione dei fatti di gestione che hanno caratterizzato l'esercizio finanziario decorso e rappresenta una ottima guida per la lettura dei dati di bilancio. Alla stessa, fin d'ora, si rinvia per ogni necessaria delucidazione.

Il Collegio sottolinea, però, la necessità che detta relazione con il consuntivo 2005 assuma i caratteri della nota integrativa di cui all'articolo 44 del D.P.R. n. 97/2003 e contenga gli elementi richiesti da tale norma e dagli articoli 2427 e seguenti del codice civile, fermo restando la necessità che con l'inizio dell'esercizio finanziario 2006 si dia concreta attuazione ad una contabilità impostata in termini finanziari, economici e patrimoniali in conformità del citato DPR n° 97/2003.

3 – IL RENDICONTO FINANZIARIO

Il Rendiconto finanziario espone i risultati della gestione finanziaria per competenza, cassa e residui che si compendiano come segue:

a – gestione di competenza

- accertamenti	€	361.265.061,97	
- impegni	€	<u>- 339.765.100,76</u>	
	€	21.499.961,21	avanzo finanziario di competenza

b – gestione di cassa

- fondo di cassa al			
1.1.2004	€	229.205.350,10	
- riscossioni	€	353.128.120,09	
- pagamenti	€	<u>- 286.578.338,23</u>	
	€	295.755.131,96	fondo di cassa al 31. 12. 2004

Il fondo di cassa sopra riportato trova riscontro nella documentazione trasmessa dall'Istituto cassiere (nota B.N.L. del 22.02.05 -acquisita al protocollo dell'ENTE n° 200594 del 03.02.05)

c - gestione dei residui

Con deliberazione del Consiglio di amministrazione n. 54/04, adottata ai sensi dell' articolo 54 del Regolamento amministrativo contabile dell'Ente, è stata disposta l'eliminazione dalle scritture contabili di residui passivi non più dovuti per l'importo complessivo di euro 2.215.817,31.

Tenuto conto dei residui che l'esercizio 2004 tramanda all'esercizio successivo, la situazione finale di detta gestione può essere sintetizzata come segue:

Residui attivi:

- all'inizio dell'esercizio	€ 214.368.567,03		
- riscossi nell'esercizio	€ -114.494.489,34		
- eliminati	€ - -----		
- restano anni precedenti al 2004		€ 99.874.077,69	
- del 2004		€ 122.631.431,22	€ 222.505.508,91

Residui passivi:

- all'inizio dell'esercizio	€ 427.083.555,82		
- pagati nell'esercizio	€ -135.707.868,95		
- eliminati	€ - 2.215.817,31		
- restano anni precedenti al 2004		€ 289.159.869,56	
- del 2004		€ 188.894.631,48	€ 478.054.501,04

differenza € -255.548.992,13

Tale differenza, algebricamente sommata al fondo di cassa accertato al termine dell'esercizio finanziario 2004 più sopra riportato (€ 295.755.131,96), consente di determinare in € **40.206.139,83 l'avanzo di amministrazione dell'esercizio finanziario 2004.**

I dati sopra riportati evidenziano che la gestione finanziaria annota risultati positivi per la cassa e per la gestione nel suo complesso. Resta, comunque, ancora troppo alto l'ammontare dei residui sia attivi che passivi. Sul punto, si rinvia alle considerazioni svolte dall'Amministrazione nella relazione di accompagnamento al consuntivo (pag. 09 e seguenti) sulla opportunità di considerare impegnati – a titolo di residui di stanziamento – i finanziamenti connessi alla realizzazione di infrastrutture negli aeroporti, anche al fine di darne chiara evidenza nei documenti contabili.

Al riguardo, considerato il rilevante ammontare dei residui passivi della parte in c/capitale (€ 322.128.478,29), si richiama quanto segnalato dal Magistrato nella propria relazione (allegato 1) con riferimento alla procedura da seguire e che il Collegio ritiene di poter condividere. E' opportuno, inoltre, che l'amministrazione chiarisca se possano considerarsi ancora attuali gli interventi previsti nei vari decreti ministeriali e per i quali non è stata ancora stipulata una convenzione fra ENAC e società di gestione aeroportuale.

Nel prospetto sottostante i risultati dell'esercizio finanziario 2004 vengono posti a raffronto con quelli del 2003:

	2004 (a)	2003 (b)	+ / - (a-b)
Avanzo/Dis. finanziario di competenza	21.499.961,21	-7.156.907,41	28.656.868,62
Avanzo/Dis. di amministrazione	40.206.139,83	16.490.361,31	23.715.778,52
Fondo di cassa	295.755.131,96	229.205.350,10	66.549.781,86

Detti risultati sono migliori di quelli dell'esercizio precedente e proiettano la loro positività anche sulla situazione economica e su quella patrimoniale dell'ente di cui si dirà in seguito.

E' opportuno, comunque, che nei documenti contabili trovino separata rappresentazione le entrate e le spese afferenti all'attività strumentale che l'ENTE svolge in conseguenza di leggi dello Stato autorizzative di interventi strutturali negli aeroporti. Si tratta di entrate e spese a destinazione specifica che non possono essere utilizzate con destinazione diversa da quella prevista dalla legge.

Sotto il profilo della trasparenza, va posto, poi, in evidenza il bilanciamento fra le entrate e le spese relative all'attività istituzionale. A riguardo si segnala che tra i residui attivi sono riportati al capitolo 2 03 01 (€ 77.850.373,43), come crediti nei confronti dello Stato, i trasferimenti previsti dall'art. 7, 1° comma, del D.Lgs n° 250/97.

Detta voce concorre sensibilmente alla formazione dell'avanzo di amministrazione.

3a – Analisi delle entrate

Nel prospetto che segue, gli accertamenti di entrata, riclassificati a seconda che si riferiscono a entrate proprie dell'Ente, a trasferimenti da parte dello Stato o di altri Enti pubblici nazionali o sopranazionali e per partite di giro, vengono posti a raffronto con le relative previsioni definitive del 2003 e con i corrispondenti accertamenti dell'esercizio 2002.

Descrizione	Accert. 2004 a	Previs. 2004 b	Differenze a – b = c	Accer. 2003 d	Differenze a – d = e
ENTRATE PROPRIE					
di parte corrente (titoli 1 e 3)	81.827.309,88	79.785.817,05	2.041.492,83	81.622.172,92	205.136,96
di parte in c/capitale (titolo 4)	1.481.994,95	2.102.500,00	-620.505,05	2.406.339,10	- 924.344,15
TOTALE	83.309.304,83	81.888.317,05	1.420.987,78	84.028.512,02	- 719.207,19
TRASFERIMENTI					
Di parte corrente (titolo 2)	73.263.375,19	73.257.430,65	5.944,54	65.508.170,54	7.755.204,65
di parte in c/ capitale (titolo 5)	158.344.364,57	144.418.827,76	13.925.536,81	219.740.157,92	- 61.395.793,35
TOTALE	231.607.739,76	217.676.258,41	13.931.481,35	285.248.328,46	- 53.640.588,70
PARTITE DI GIRO	46.348.017,38	48.392.220,00	- 2.044.202,62	49.394.877,91	- 3.046.860,53
TOTALI	361.265.061,97	347.956.795,46	13.308.266,51	418.671.718,39	- 57.406.656,42

Dal prospetto sopra riportato si rileva una sostanziale conferma delle previsioni a suo tempo formulate e via via aggiornate, con un significativo di scostamento relativamente ai trasferimenti in conto capitale (€ 13.925.536,81). Lo stesso prospetto evidenzia, inoltre, un sostanziale equilibrio delle entrate proprie rispetto ai corrispondenti accertamenti dell'esercizio precedente, mentre risultano notevolmente diminuiti gli accertamenti relativi ai trasferimenti in conto capitale (- € 61.395.739,35), essenzialmente in relazione ai tagli operati dalle leggi finanziarie successive all'anno 2003. Significativo è al riguardo quanto comunicato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con nota del 7.12.2004, n. 26181 sulla soppressione delle autorizzazioni di spesa vigenti al momento della istituzione dell'Ente. In ordine alla situazione di difficoltà in cui l'Ente viene a trovarsi per effetto di siffatto orientamento ministeriale si richiamano le considerazioni, che il Collegio dei Revisori condivide, svolte dall'Amministrazione nella relazione al consuntivo (pagine 16 e 17) e quelle sopra esposte.

Comunque, tutte le **entrate correnti** (titoli 1, 2 e 3) sono state accertate in € **155.090.685,07** e risultano costituite:

- da contributi degli iscritti all'Albo della gente dell'aria (titolo 1) per l'ammontare di euro 738.409,69, pari allo **0,47 %** delle entrate correnti;
- da trasferimenti ordinari dallo Stato (titolo 2) per l'ammontare di € 62.987.969,00 e dalla Regione Sicilia per l'ammontare di € 10.275.406,19 per oneri di servizio pubblico, complessivamente pari al **47,2%** del totale delle entrate correnti;
- da proventi derivanti dalla vendita di beni e servizi (Titolo 3, Cat. 7 - € 24.994.073,30), da redditi e proventi patrimoniali (Titolo 3, cat. 8 - € 238.081,17), da recuperi e rimborsi vari (titolo 3, cat. 9 - € 146.069,59); da entrate non classificabili in altre voci (Titolo 3, cat. 10 - € 55.710.676,13, per l'ammontare complessivo di € 81.088.900,19, pari al **52,2%** delle spese in argomento.

Di contro, le entrate **in conto capitale** (Titoli 4 e 5) sono state accertate nell'ammontare di € **159.826.359,52** e risultano costituite:

- da riscossioni di crediti (titolo 4) per complessivi € 1.481.994,95 pari allo **0,9%**. Tra dette entrate, assumono particolare rilievo quelle relative al rimborso del maturato buonuscita del personale ex D.G.A.C. (€ 1.413.093,63);
- da trasferimenti dello Stato e della Comunità Europea in conto capitale (Titoli 5) per l'ammontare di € 158.344.364,57, pari al **99,1%**.

Le entrate per **partite di giro** (Titolo 7), accertate nell'ammontare di € 46.348.017,38, comprendono, oltre ai movimenti per la gestione dei fondi di cassa e agli acconti su prestazioni dell'Ente da fatturare, anche l'importo delle ritenute previdenziali, assistenziali ed erariali a carico dei dipendenti da versare ai competenti enti previdenziali e all'Erario alle prescritte scadenze.

3b – Analisi delle spese

Nel prospetto che segue, gli impegni assunti nell'esercizio 2004, suddivisi per titolo, vengono posti a raffronto con le corrispondenti previsioni definitive e con gli impegni dell'anno precedente:

Descrizione	Impegni 2004 a	Previsioni 2004 b	Differenze c=a-b	Impegni 2003 d	Differenze e=a-d
Tit.1- Spese correnti	126.060.021,39	148.481.885,52	- 22.421.864,13	153.735.980,36	- 27.675.958,97
Tit.2-Spese in c/capitale	167.357.061,99	156.146.327,76	11.210.734,23	222.697.767,53	- 55.340.705,54
Tit. 4 – Spese part. Giro	46.348.017,38	48.392.220,00	- 2.044.202,62	49.394.877,91	- 3.046.860,53
	339.765.100,76	353.020.433,28	- 13.255.332,52	425.828.625,80	- 86.063.525,04

Anche in questo caso, il prospetto sovrastante denota una sostanziale conferma delle previsioni a suo tempo formulate e via via aggiornate. Le economie di parte corrente interessano la maggioranza del capitolo di spesa e si aggiungono alle riduzioni apportate in sede di assestamento del bilancio in applicazione del d.l. n. 168/2004. Esse ammontano ad euro 22.629.902,15. Di contro, risultano maggiori spese rispetto alle previsioni per € 208.038,02. Gli impegni eccedenti i limiti di spesa (Euro 208.038,02) sono conseguenti all'imputazione ai pertinenti capitoli di bilancio di maggiori spese per oneri previdenziali, assistenziali, erariali e tributari a carico dell'Ente.

Tenuto conto di quanto sopra, le spese correnti annotano un decremento di € 27.675.958,97, rispetto all'esercizio precedente.

Le spese in conto capitale, nel complesso inferiori a quelle dell'esercizio precedente di € 55.340.705,54 sono per la quasi totalità connesse agli impegni per la realizzazione di infrastrutture negli aeroporti in gestione diretta, dati in concessione e cofinanziate dal

FERS. Il vincolo posto ai finanziamenti in parola ha generato un consistente ammontare di residui di stanziamento nell'assenza di concrete iniziative di spesa. Tra quest'ultimi, vanno segnalati gli impegni assunti in assenza di previsione, pari a complessivi euro 13.925.536,81, nei capitoli 2.14.05 e 2.14.09.

L'assunzione di impegni oltre il limite di stanziamento od in assenza di dati previsionali, come nel caso dei capitoli sopra citati, costituisce una situazione di irregolarità che, peraltro, non dovrebbe essere consentita dal sistema informatico di contabilità in dotazione all'Ente. In ogni caso si raccomanda l'osservanza delle vigenti disposizioni legislative e regolamentari che riservano alla competenza dei dirigenti l'emissione del provvedimento formale di impegno dei fondi.

Comunque, tra le spese correnti, ammontanti complessivamente ad €. 126.060.021,31, oltre a quanto già segnalato, assumono rilievo, in percentuale:

- le spese per gli Organi dell'Ente, ammontate a € 620.729,79, pari allo **0,49 %** ;
- gli oneri per il personale in servizio, pari ad € 68.043.194,13, a loro volta pari al **53,97%** di tutte le spese correnti. Rispetto all'esercizio precedente si annota un incremento di circa 128 mila euro;
- le spese per l'acquisto di beni e servizi, fra le quali figurano anche quelle per speciali incarichi e consulenze, ammontano ad € 13.270.529,90, pari al **10,53%**, con una significativa riduzione rispetto alla previsione definitiva (- € 1.791.920,10);
- le spese non classificabili in altre voci (€ 42.279.789,18), pari al **33,54%**, si riferiscono per la quasi totalità agli oneri di pubblico servizio (€ 41.246.406,19). Risulta, invece, inviata in economia la quasi totalità delle somme previste nel 2004 a copertura di spese per liti, arbitraggi, risarcimenti e accessori – capitolo 1.10.03.

Tra le spese in conto capitale, meritano particolare menzione quelle relative all'acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari (€ 4.974.829,42 –cat. 11) e al finanziamento degli interventi infrastrutturali negli aeroporti (cat.14), € 158.344.364,57, previsti dalla normativa di settore a carico dello Stato, per la cui attuazione è stata delegata l'ENAC anche in qualità di ente erogatore. Si segnalano, inoltre, le spese per la corresponsione del trattamento di fine rapporto al personale cessato dal servizio (€ 1.920.034,45 – cat.15).

A conclusione della disamina delle spese in conto capitale si rinvia a quanto segnalato dall'Amministrazione con riferimento agli impegni assunti nel 2004 (pagina 9 della relazione) e negli anni precedenti (pagina 13 della stessa relazione) correlati ai finanziamenti per le opere infrastrutturali sugli aeroporti. Si sottolinea, ancora una volta, la situazione di profondo disagio in cui viene a trovarsi l'Ente in considerazione del fatto che il Ministero vigilante ha comunicato formalmente l'inoperatività delle relative leggi di spesa (lettera del Capo di Gabinetto del Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 7.12.2004 n. 26181).

Le spese per partite di giro coincidono con i corrispondenti accertamenti di entrata. Si richiama quanto già segnalato in proposito.

4 – II 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 straord.		-
- Ammortamenti e deperimenti – altre eliminazioni		(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 € (9.890.506,50). Detto risultato è in gran parte conseguenza diretta dell'avanzo accertato nella parte corrente del rendiconto finanziario di competenza.

5) 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 € 27.832.374,72 (pari all'avanzo economico di cui al punto precedente) rispetto alla situazione accertata al termine dell'esercizio finanziario precedente (€ 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:

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	Il fondo ammortamento automezzi, mobili e macchinari
	53.877.840,52	Totale variazioni elementi negativi

La differenza 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 € 557.179.511,48, quello del passivo patrimoniale è pari a € 499.082.974,25, il **patrimonio netto ammonta a € 58.096.537,23**.

Il Collegio concorda con le percentuali di ammortamento applicate, quali risultano indicate a pagina 15 della relazione tecnica. Il Collegio prende atto dell'adeguamento del fondo per il trattamento di fine rapporto del personale dipendente.

Per quanto concerne i valori dell'inventario, il Collegio ha acquisito agli atti le dichiarazioni del responsabile dell'ufficio. Si impone comunque, come fra l'altro più volte evidenziato nel corso delle verifiche effettuate dal Collegio stesso, l'adeguamento al sistema informatico della rilevazione dell'inventario, anche per quanto attiene agli aggiornamenti "ad valorem".

6) La situazione amministrativa

Altro prospetto, infine, presenta la situazione amministrativa dell'Ente al 31.12.2004. Il suo esame pone in evidenza **l'ammontare del fondo di cassa al termine dell'esercizio 2004 pari a € 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 pari a € 40.206.139,83**.

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

7) Dotazione organica

Un ulteriore prospetto evidenzia che a fronte della dotazione organica prevista in numero **1.317 unità**, il personale in servizio al 31.12.2004 ammonta a numero **1.101 unità**, di cui numero 76 a tempo determinato e 10 in posizione di comando dalla Poste Italiane s.p.a. .

Circa la distribuzione tra personale dirigente e non dirigente si rinvia all'esame del citato prospetto illustrativo non senza evidenziare che l'Ente ha proceduto alle riduzioni di organico conseguente all'applicazione dell'articolo 1, comma 93, della legge finanziaria 2005 (n. 311/2004).

Conclusioni

Il Collegio ha effettuato i dovuti accertamenti per la verifica della corrispondenza dei dati riportati nei documenti costituenti il consuntivo in esame con le risultanze delle scritture contabili dell'Ente; ha eseguito, necessariamente con il sistema a campione, il controllo della regolarità degli atti di amministrazione; ha proceduto alle verifiche periodiche della cassa e delle scritture contabili dell'Ente ed è stato costantemente presente alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, nel corso delle quali ha avuto anche modo di far conoscere il proprio parere.

A conclusione del proprio esame il Collegio sottolinea l'ingente ammontare dei residui passivi a fronte di una elevata consistenza del fondo di cassa.

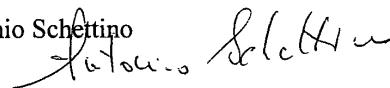
Il Consiglio di Amministrazione dovrebbe effettuare una approfondita analisi della situazione onde individuare le cause che hanno dato origine a tale situazione ed indicare le iniziative atte alla loro rimozione.

Tutto ciò premesso e considerato, il Collegio ritiene di poter esprimere avviso favorevole all'ulteriore corso del consuntivo in esame.

Il Collegio dei Revisori

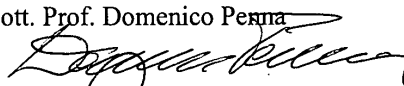
Il Presidente

Dott. Antonio Schettino

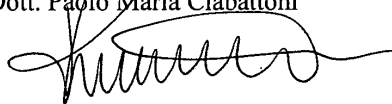


I Revisori

Dott. Prof. Domenico Penna



Dott. Paolo Maria Ciabattoni



ALLEGATO 1

1. L'E.N.A.C. è, per quanto possono valere le classificazioni dottrinali degli enti pubblici, essenzialmente un ente ausiliare reggente o regolatore di settore. Nell'esercizio delle funzioni ad esso conferite l'Ente gode di ampia autonomia anche normativa, oltreché amministrativa e contabile. Tuttavia lo Stato, ente ausiliato, ha precisi poteri di vigilanza e controllo nonché di deferimento all'Ente, sempre nell'ambito di moduli di organizzazione strutturati sul decentramento tecnico ed amministrativo di attività pur intestate allo Stato (svolgimento di attività delegata, o in nome e/o per conto).

Di conseguenza non tutta l'attività dell'ENAC è attività svolta nell'esercizio di potere autonomi, ma per taluni tratti è attività strumentale e cioè esecutiva di decisioni dello Stato, ente ausiliato, volte a curare un interesse pubblico.

2. In quest'ultima categoria di attività rientra la partecipazione dell'ENAC alla stipula delle convenzioni con le società che gestiscono gli aeroporti aventi ad oggetto la realizzazione di opere infrastrutturali negli aeroporti stessi compresi negli interventi nel settore trasporti di cui alla legge n. 135 del 1997 nonché alla legge 194 del 1998.

Dette leggi prevedono interventi dello Stato nel settore del trasporto aeroportuale, alla cui attuazione si è provveduto mediante decreti ministeriali che hanno individuato gli aeroporti destinatari delle opere e tra essi ripartiti gli stanziamenti previsti dalle leggi stesse.

Di conseguenza l'ENAC non ha alcun potere in ordine alla dislocazione ed alla dimensione finanziaria degli interventi, così come sulle clausole delle convenzioni, conformi ad un testo predisposto dal Ministero come modificato a seguito di parere del Consiglio di Stato.

E' da escludere, pertanto, che gli interventi di cui si parla rientrino nella ordinaria attività dell'ENAC, nell'esercizio delle funzioni ad esso direttamente intestate dalla legge costitutiva e dalle successive modificazioni ed integrazioni, alle quali debba provvedere con la ordinaria dotazione di bilancio.

3. Invero sotto il profilo della copertura della spesa relativa agli interventi di cui si discute non sembra poter essere messo in dubbio che l'onere del finanziamento ricada sul bilancio dello Stato. Le esposte considerazioni funzionali vengono rafforzate dalla constatazione che la legge n.135 del 1997 prevedeva la copertura della spesa in attuazione del precetto di cui al quarto comma dell'art. 81 cost. Ora l'indicazione dei mezzi finanziari con i quali far fronte alle nuove o maggiori spese — pur se deve essere, secondo la consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale, puntuale solo per l'anno in cui la spesa viene approvata e per quelli immediatamente successivi e può essere individuata con maglie più larghe per più lontani periodi di tempo — implica comunque indicazioni cogenti per il bilancio dello Stato, superabili soltanto attraverso nuove disposizioni di legge e nel rispetto delle modifiche apportate dalla legge sostanziale.

Non può, pertanto, essere messo in dubbio che, salvo diverse espresse disposizioni legislative, il finanziamento degli interventi deve rimanere a carico del bilancio dello Stato, nel cui ambito è stato già individuata la

copertura della spesa ripartita secondo le modalità indicate dall'art. 20 della legge n. 468/1978 e successive modificazioni.

Più in generale può dirsi per evenienze consimili di interventi finalizzati specificamente da leggi dello Stato che i mezzi di copertura debbono essere indicati dalla legge che li dispone con evidenti conseguenze sul bilancio dello Stato o di ENAC.

Va ricordato comunque che, essendo ENAC un ente a finanza per gran parte derivata, va ad esso assicurato un budget sufficiente allo svolgimento delle funzioni istituzionali.

4. Diverso problema è quello della allocazione nel bilancio dello Stato ed in quello di ENAC delle risorse annualmente necessarie per i finanziamenti di che trattasi.

Va ricordato che almeno nei primi anni di attuazione della legge n. 135 del 1997 sono state inserite nel bilancio dello Stato somme pari al 1/15 dell'intera previsione di spesa, ripartendo così l'importo totale degli interventi, in attuazione del disposto dell'art. 20 della legge n. 468/1978.

Con decreto interministeriale del 9 agosto 1999 sono state trasferite ad ENAC le disponibilità esistenti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti in conto competenze ed in conto residui per gli esercizi 1997-1999. Così si è proceduto anche per gli esercizi successivi.

Esula dai compiti di ENAC, rientrando nelle competenze specifiche dello Stato, stabilire se sia necessaria l'iscrizione nei bilanci annuali della spesa con riferimento ad 1/15 del totale ovvero questa possa essere limitata all'importo necessario per adempiere nell'anno alle obbligazioni assunte in coerenza con il cit. art. 20 legge n. 468/1978.

La prima alternativa richiede peraltro la sterilizzazione degli effetti in termini di cassa dei trasferimenti di fondi ad ENAC eccedenti il fabbisogno annuale mediante il ricorso al sistema della tesoreria unica.

Per quanto riguarda il bilancio di ENAC deve essere iscritto in apposito/i capitolo/i dell'entrata avente/i oggetto corrispondente a quello di spesa del Ministero delle Infrastrutture l'importo della somma trasferita. Nel bilancio di ciascun esercizio poi sembrerebbe opportuno inserire un unico capitolo di spesa per ciascuna tipologia normativa, con suddivisione articolata per singolo aeroporto, di una somma corrispondente agli importi delle rate aventi scadenza nell'anno. Le eccedenze di entrate potrebbero poi formare avanzo di amministrazione con destinazione specifica alla copertura degli interventi per gli esercizi nei quali non vi siano in tutto o in parte trasferimento dal bilancio dello Stato. Più puntualmente, con la introduzione del nuovo bilancio da parte di ENAC, la suddivisione potrà avvenire ascrivendo l'intera somma nella/e unità funzionale/i di base e ripartendola per capitoli. Altro problema è quello dei rapporti giuridici con i soggetti beneficiari degli interventi.

E' fuori di dubbio che nei casi di convenzione già stipulata esistono obbligazioni pubbliche, al cui adempimento sono posti a tutela gli ordinari strumenti giuridici anche coattivi.

Va peraltro notato che (almeno per la convenzione esaminata dallo scrivente) l'art. 13 della convenzione espressamente prevede che "le rate di

ammortamento per capitali ed interessi del mutuo o di altre operazioni finanziarie saranno erogate dall'Ente (ENAC) dal momento del definitivo trasferimento nel bilancio dell'Ente delle predette risorse finanziarie (previste dalle leggi di autorizzazione di spesa n. 135 del 1997 e n. 194 del 1998, determinate per il singolo aeroporto dal D.M. attuativo).

ENAC ha pertanto l'obbligo giuridico, ove non siano state ad esso trasferite sufficienti risorse per la copertura della quota annuale di finanziamento, di dare tempestiva notizia del fatto all'altra parte contraente, in modo che questa possa giuridicamente attivarsi.

Detta comunicazione, da trasmettere anche al Ministero delle Infrastrutture e a quello dell'Economia, è rilevante anche a fini di responsabilità per eventuali danni derivanti dall'inadempimento dell'obbligazione.

Per quanto riguarda i rapporti con i soggetti indicati dai D.M. di attuazione delle leggi di intervento come beneficiari dei finanziamenti ma con i quali non è stata ancora stipulata alcuna convenzione, va posto in evidenza che pur non sussistendo nei loro confronti obbligazioni giuridiche, essi sono tuttavia titolari di situazioni soggettive di vantaggio tutelabili davanti al giudice competente nella ipotesi che mettano in moto la procedura di intervento e si vedano non motivatamente respingere la richiesta. Motivazione del diniego non sembra poter essere, salvo i rapporti tra ENAC e competenti Ministeri, la mancanza di disponibilità finanziaria, stante la copertura necessariamente prevista dalla legge di spesa.

Roma 18-maggio 2005

Il Consigliere delegato
Nicola Martoprasca