

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti
sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del-
L'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC)
per gli esercizi dal 2011 al 2013

Relatore: Presidente Eugenio Francesco Schlitzer

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale il dott. Giuseppe Tolomei

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 113/2014

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 16 dicembre 2014;

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 bilanci dell'ENAC per gli esercizi finanziari 2011, 2012 e 2013, la nota integrativa con inclusa relazione dell'Amministrazione nonché la relazione del Collegio sindacale, trasmesse alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Eugenio Francesco Schlitzer 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 degli esercizi 2011, 2012 e 2013;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa agli esercizi predetti è risultato che:

1) dal punto di vista finanziario le gestioni in esame fanno registrare dei risultati discontinui, infatti il 2011 registra un disavanzo pari ad euro 4.978.150 (risultato, tuttavia, in miglioramento del 62,3 per cento rispetto al 2010); i due esercizi successivi 2012 e 2013, espongono rispettivamente un avanzo pari ad euro 14.029.277 (+381,8 per cento sul 2011) e ad euro 9.809.733 (-30,1 per cento sul 2012);

2) come nel passato, anche le gestioni in esame risultano condizionate dai trasferimenti statali sia di parte corrente (questi rappresentano infatti il 30,1 per cento del totale delle entrate correnti nel 2011, il 42,0 per cento nel 2012 ed il 38,2 per cento nel 2013), che in conto capitale (questi rappresentano infatti il 96,3 per cento del totale delle entrate in c/capitale nel 2011, l'84,5 per cento nel 2012 ed il 93,3 per cento nel 2013);

3) il patrimonio netto mostra, nel triennio in esame, un progressivo incremento che raggiunge la sua massima entità nel 2013 con euro 176.702.353 (+15,4 per cento rispetto al 2012). Nel 2010 si era attestato ad euro 113.541.746;

4) i conti economici relativi agli esercizi oggetto di referto chiudono tutti in avanzo: il 2011, in aumento del 64,9 per cento rispetto al 2010, si attesta ad euro 27.124.923, il 2012 in diminuzione del 4,5 per cento rispetto al 2011, si attesta ad euro 25.892.873, il 2013 in

diminuzione dell'8,7 per cento rispetto al 2012, si attesta ad euro 23.642.811. Detti risultati sono diretta conseguenza del saldo della gestione caratteristica che, con un risultato pari ad euro 27.118.057, registra nel 2011 un deciso aumento rispetto al 2010 mentre il 2012 e il 2013 si mantengono, seppure con una lieve flessione del 12,0 per cento, poco al di sotto di euro 24 milioni circa;

5) l'esame della situazione amministrativa evidenzia quanto segue: la consistenza del fondo di cassa al termine dell'esercizio 2011 risulta pari ad euro 229.389.573 (in diminuzione del 15,2 per cento sul dato del 2010), al termine del 2012 risulta pari ad euro 178.732.556 (in diminuzione del 22,1 per cento sul dato del 2011) mentre al termine del 2013 risulta pari ad euro 296.462.062 (in aumento del 65,9 per cento sul dato del 2012); l'ammontare dell'avanzo di amministrazione a fine esercizio 2011 risulta pari ad euro 93.464.247 (in diminuzione del 4,5 per cento sul dato del 2010), a fine 2012 risulta pari ad euro 110.117.604 (in aumento del 17,8 per cento sul dato del 2011) mentre al termine del 2013 risulta pari ad euro 120.247.338 (in aumento del 9,2 per cento sul dato del 2012);

6) i residui attivi (costituiti per la maggior parte da crediti vantati verso lo Stato), mostrano una sensibile contrazione della loro massa globale al termine del 2013 (-25,9 per cento rispetto al 2012). L'elevato importo (euro 231.853.606) registrato in detto esercizio, impone all'Ente di proseguire nell'attività tesa a verificare la permanenza dei presupposti giuridici necessari al mantenimento nelle scritture contabili e nel bilancio e dunque a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali;

7) per quanto riguarda i residui passivi (costituiti per la maggior parte da debiti diversi), non può non rilevarsi, dopo una loro contrazione nel 2012, un incremento della loro massa globale nel 2013 (+7 per cento rispetto al 2012). A tale proposito, si invita l'Ente a proseguire l'attività tesa a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali;

8) come dato critico, si evidenzia l'esistenza, tra i residui, di partite creditorie e debitorie riferite ad esercizi anche anteriori al 2000.

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 dei bilanci di esercizio – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, con le considerazioni di cui in parte motiva, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 2011, 2012 e 2013 corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAC per i detti esercizi.

L'ESTENSORE

f.to Eugenio Francesco Schlitzer

f.f. IL PRESIDENTE

f.to Bruno Bove

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) PER GLI ESERCIZI DAL 2011 AL 2013

SOMMARIO

1. PREMESSA. - 1.1 Il quadro normativo. - *1.1.1* La nuova Autorità indipendente di Regolazione dei Trasporti. - *1.1.2* Modifiche statutarie: i comitati. - 1.2 Amministrazione trasparente. - *1.2.1* Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC). - *1.2.2* Il Codice di comportamento. - 2. L'ORGANIZZAZIONE. - 2.1 Il Presidente. - 2.2 Il Consiglio di Amministrazione. - 2.3 Il Collegio dei revisori. - 2.4 Il Direttore Generale. - 2.5 Le funzioni di controllo e valutazione: l'OIV. - 2.6 I compensi di organi ed organismi. - 2.7 La struttura dell'Ente. - *2.7.1* Il Regolamento dell'Organizzazione e del Personale (ROP). - *2.7.2* Il ROP attualmente vigente. - 3. IL PERSONALE. - 3.1 L'andamento degli organici e delle effettive coperture. - 3.2 La spesa per il personale in servizio. - 3.3 Oneri finanziari per consulenze ed incarichi. - 4. L'ATTIVITÀ ISTITUZIONALE. - 4.1 La «Safety». - 4.2 La «Security». - *4.2.1* In particolare: l'attività ispettiva. - 4.3 Funzioni di regolazione economica. - 4.4 Finanziamento e sviluppo delle strutture aeroportuali. - *4.4.1* Il finanziamento. - 4.5 Qualità dei servizi e diritti dei passeggeri. - *4.5.1* Tutela del diritto alla mobilità. - 4.6 Gli interventi per l'Ambiente. - *4.6.1* Il «Wildlife Strike». - 4.7 La pianificazione aeroportuale. - *4.7.1* Il Piano Nazionale Aeroporti. - 4.8 La regolazione dello spazio aereo. - *4.8.1* Il sistema di prestazioni. - *4.8.2* La gestione dello spazio aereo. - *4.8.3* Attività normativa. - *4.8.4* Il contenzioso. - 4.9 L'attività internazionale. - 4.10 L'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi. - 5. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE. - 5.1 La gestione finanziaria. - 5.2 Il conto del bilancio. - *5.2.1* Il riepilogo finanziario. - *5.2.2* Le entrate. - *5.2.3* Le uscite. - 5.3 Vincoli legislativi per il contenimento delle spese. - *5.3.1* Auto di servizio. - *5.3.2* Manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili. - *5.3.3* Acquisto di mobili ed arredi. - *5.3.4* Compensi agli organi e organismi anche monocratici e missioni. - *5.3.5* Contenzimento oneri diversi. - *5.3.6* Versamenti delle somme provenienti da economie di spesa. - 5.4 Il conto economico. - 5.5 Il conto del patrimonio. - *5.5.1* Attività. - *5.5.1.1* Le immobilizzazioni immateriali. - *5.5.1.2* Le immobilizzazioni materiali. - *5.5.1.3* Le immobilizzazioni finanziarie. - *5.5.1.4* Attivo circolante. - *5.5.2* Passività. - *5.5.2.1* Patrimonio netto. - *5.5.2.2* Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato. - *5.5.2.3* Fondo per rischi e oneri futuri. - *5.5.2.4* Debiti. - 5.6 La situazione amministrativa. - 5.7 L'andamento dei residui. - *5.7.1* I Residui attivi. - *5.7.1.1* Dati di sintesi. - *5.7.1.2* L'analisi. - *5.7.2* Residui passivi. - *5.7.2.1* Dati di sintesi. - *5.7.2.2* L'analisi. - *5.7.3* Considerazioni finali sui residui. - 6. CONCLUSIONI. - 6.1 Profili gestionali. - 6.2 Profili finanziari.

PAGINA BIANCA

1 Premessa

Con la presente relazione la Corte riferisce, ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958 n. 259, il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), per gli esercizi 2011, 2012 e 2013, nonché sui fatti di gestione più rilevanti fino a data corrente. La precedente relazione (esercizi 2008-2010) è stata deliberata con determinazione n. 45/2012 del 4.5.2012 della Sezione Controllo Enti e comunicata al Parlamento¹.

¹ Atti Parlamentari, XVI Leg., Doc. XV n.423.

1.1 Il quadro normativo

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)², istituito con D.Lgs. 25 luglio 1997 n.250³, modificato con DPR 5 ottobre 2010 n.188⁴, è disciplinato dal proprio Statuto⁵ e dai D.lgs. 9.5.2005 n.96 e 15.3.2006 n.151⁶, emanati a norma dell'art.2 della L. 9.11.2004 n.265.

In base al D.lgs. n.250 cit. ed al proprio Statuto, l'ENAC è un ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria ed è sottoposto all'indirizzo, alla vigilanza ed al controllo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

All'Ente sono state attribuite le funzioni amministrative e tecniche già spettanti alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (D.G.A.C.)⁷, al Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.) e all'Ente Nazionale gente dell'aria (E.N.G.A.).

L'ENAC, ai sensi del Codice della Navigazione, agisce come unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia.

All'ENAC sono affidate le competenze in materia di controllo della sicurezza e della qualità dei servizi, di vigilanza sull'attuazione della normativa del settore, di regolazione economica e di tutela dell'ambiente.

² L'Ente ha sede legale in Roma.

³ D.lgs. n.250/1997, recante l'istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (pubblicato in G.U., 31.7.1997, n.177).

⁴ DPR n.188/2010, recante il regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a norma dell'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 (pubblicato in G.U., 12.11.2010, n.265).

⁵ Statuto approvato con DM 3 giugno 1999 (pubblicato in G.U. 10.12.1999, n.289).

⁶ Il D.lgs. n.96/2005 e il d.lgs. n.151/2006 prevedono la revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione e sono stati emanati a norma dell'art.2 della L. 9.11.2004 n.265 (che ha convertito in legge il DL 8.9.2004 n.237) recante "Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile".

⁷ L'attuale Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo (che è una delle Direzioni Generali in cui è strutturato il Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi informativi e Statistici), ferme restando le funzioni attribuite all'ENAC dal d.lgs. n.250/1997, svolge le funzioni di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti negli ambiti di attività che seguono (DPR 3 dicembre 2008 n.211):

- Disciplina dell'aviazione civile, normativa di settore comunitaria e accordi internazionali;
- Indirizzo, vigilanza e controllo sugli enti di settore;
- Contratti di programma e di servizio con gli enti vigilati;
- Indirizzo e vigilanza in materia aeronautica, sicurezza aerea e aeroportuale e sulla qualità del trasporto aereo;
- Provvedimenti di competenza in materia di demanio aeronautico civile;
- Programmazione in materia di aeroporti e sistemi aeroportuali, valutazione dei piani d'investimento e concertazione sulle opere infrastrutturali;
- Analisi del mercato dell'aviazione civile, tutela della concorrenza e dinamiche tariffarie;
- Interventi nel settore dell'aviazione civile a sostegno della mobilità;
- Provvedimenti in materia di tariffe per la gestione dello spazio aereo.

Come già riportato nel precedente referto, gli specifici compiti dell'ENAC vengono enunciati dall'art.2 dello Statuto.

L'ENAC rientra inoltre, come ente produttore di servizi economici, nell'elenco delle amministrazioni pubbliche⁸, inserite nel conto economico consolidato, individuate annualmente dall'ISTAT a norma dell'art.1, comma 3, della legge n.196/2009.

1.1.1 La nuova Autorità indipendente di Regolazione dei Trasporti

Nella precedente relazione si ricordava che il D.L. 24-1-2012 n.1⁹,(d'ora in poi "Decreto Liberalizzazioni") all'art. 36 (Regolazione indipendente in materia di trasporti) prevedeva anche l'istituzione di uno specifico organo collegiale¹⁰, l'Autorità indipendente di Regolazione dei Trasporti (ART), che opera in piena autonomia, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali¹¹.

Essa è competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori. Tra i suoi compiti rientrano anche la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori. L'Autorità riferisce annualmente alla Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.

Come già si era anticipato nella precedente relazione, la cornice normativa delineata dal Decreto Liberalizzazioni pone in evidenza alcune questioni interpretative.

La norma che ha istituito l'ART, la colloca nell'ambito dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge n.481/95.

La disposizione di legge, anche alla luce della lettura del giudice delle leggi, attribuisce all'Autorità il compito di stabilire i criteri per la regolazione tariffaria,

⁸ Pubblicato in G.U. n.229 del 30.9.2013

⁹ Convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n.27 e recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività.

¹⁰ Composto dal Presidente e da due Componenti nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro competente e con il parere favorevole di almeno due terzi dei componenti delle competenti commissioni parlamentari. Presidente e Componenti durano in carica sette anni e non sono rinnovabili. Il primo collegio dell'Autorità è stato nominato con DPR del 9 agosto 2013, pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale (SG n. 217 del 16 settembre 2013)

¹¹ Insediata il 17 settembre 2013 (con sede in Torino)

mentre sembra restare impregiudicata in capo ai soggetti pubblici competenti la determinazione in concreto dei corrispettivi per i servizi erogati¹².

Ne deriva che l'Autorità è chiamata a svolgere un controllo a monte sui principi di determinazione delle tariffe ed a valle sulla corretta applicazione dei medesimi da parte dei gestori delle infrastrutture.

Tale principio di separazione tra le funzioni di amministrazione attiva, in capo all'ENAC, e quelle di garanzia di terzietà, in capo all'ART, aiuta a chiarire il complessivo quadro normativo di riferimento che, in alcuni passaggi, sembra sovrapporre le due funzioni¹³.

In particolare all'ENAC, in qualità di ente concedente, appare confermato il monitoraggio del rispetto degli obblighi convenzionali da parte dei gestori aeroportuali.

Ulteriore elemento che dovrebbe essere collocato nell'ambito della nuova "architettura del sistema" è dato dall'art. 36, comma 6-ter del citato "Decreto Liberalizzazioni" che ribadisce il ruolo delle amministrazioni vigilanti precisando che: *"restano ferme le competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze nonché del CIPE in materia di approvazione dei contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica"*.

Da quanto sopra esposto, sembra evincersi a "regime", la contemporanea esistenza di due diversi strumenti di regolazione - i contratti di programma ed i modelli tariffari - circostanza dalla quale deriva l'opportunità di individuare una procedura coordinata che eviti duplicazioni di competenze.

Attraverso lo strumento del contratto di programma, potranno continuare ad essere disciplinati quegli aspetti del rapporto intercorrente tra amministrazione concedente e società concessionaria per i quali permane una natura ed un interesse pubblicistici quali, in particolare, gli aspetti inerenti la programmazione degli

¹² Nell'assetto istituzionale, è intervenuta la Corte Costituzionale (cfr. sentenza n.41/2013) mettendo in evidenza come l'Autorità non sia chiamata a determinare le tariffe, ma a definire la cornice di regolazione economica all'interno della quale Governo, Regioni ed enti locali sviluppano le politiche pubbliche in materia di trasporti, ciascuno nel rispettivo ambito. In tale occasione la Corte ha ribadito che "le attribuzioni dell'Autorità non sostituiscono né surrogano alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo, esse esprimono una funzione di garanzia in ragione della quale è configurata l'indipendenza dell'organo".

¹³ Ci si riferisce in particolare ad alcuni articoli del cd "Decreto Liberalizzazioni" quali, a titolo esemplificativo, l'art. 75, comma 1, laddove prevede che: "l'Autorità di vigilanza può, comunque, operare una modulazione degli stessi diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali, con impatto economico neutro per il gestore. A tal fine i criteri utilizzati sono improntati ai principi di pertinenza, obiettività e trasparenza". Ed ancora, l'art. 76, comma 2, dispone che: "Il gestore, individuato il modello tariffario tra quelli predisposti dall'Autorità ai sensi del comma 1, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, lo sottopone all'Autorità di vigilanza che verifica la corretta applicazione del modello tariffario in coerenza anche agli obblighi di concessione".

investimenti che il gestore si impegna a realizzare nell'arco di durata della concessione sul sedime aeroportuale demaniale (e loro sub-articolazione quinquennale), oltre che il rispetto degli obiettivi contenuti nel Piano della qualità e della tutela ambientale .

È ragionevole ritenere che, anche con l'entrata in vigore e la concreta applicazione da parte dei gestori dei modelli tariffari approvati dall'ART, lo strumento del contratto di programma possa continuare a disciplinare i profili attinenti l'ambito concessorio, rafforzando la disciplina degli obblighi assunti dai gestori affidatari delle concessioni aeroportuali - in un'ottica di medio/lungo termine - attraverso un meccanismo di aggiornamento degli stessi con cadenze programmate¹⁴.

Nel nuovo assetto istituzionale, i modelli tariffari divengono lo strumento per gestori e utenti, per la disciplina degli aspetti inerenti l'aggiornamento dei corrispettivi regolamentati, svolgendo, in tal senso una funzione integrativa del contratto di programma stesso, nel rispetto di un procedimento amministrativo a se stante che culmina con l'approvazione delle tariffe rimessa all'ART.

La coerenza tra i due sistemi di regolazione riveste un ruolo cruciale laddove i corrispettivi scaturenti dai modelli tariffari consentiranno al gestore di reperire, direttamente dal mercato, le risorse finanziarie necessarie al rispetto degli impegni assunti con il contratto di programma, sia in termini di investimenti da realizzare che di obiettivi di qualità dei servizi da rendere all'utenza e di tutela ambientale da perseguire. I modelli tariffari dovranno porsi quindi in una relazione di continuità e coerenza rispetto al contratto di programma, rappresentandone la fase attuativa.

Rileva da ultimo sottolineare che, concorrendo gli investimenti come componente significativa delle tariffe regolamentate, anche nell'architettura del sistema sin qui prospettata, l'ENAC potrà comunque rappresentare il "trait d'union" tra contratti di programma e tariffe regolamentate scaturenti dall'applicazione dei modelli tariffari, nella misura in cui, attraverso la consueta attività di monitoraggio svolta annualmente sulla consistenza degli investimenti realizzati dal gestore ed entrati in esercizio, nonché delle lavorazioni ancora in corso, ne potrà verificare la reale entità al fine dell'aggiornamento delle specifiche componenti tariffarie.

¹⁴ Per quanto attiene al loro iter approvativo, i contratti di programma in argomento, una volta stipulati dall'ENAC e dal gestore, saranno, come da prassi, sottoposti alle valutazioni delle competenti Autorità pubbliche, nel quadro di una procedura che si conclude con un'approvazione per il tramite di appositi Decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

È dunque evidente come tutte le Amministrazioni dello Stato, ciascuna per i profili di propria competenza, continueranno a svolgere la funzione di vigilanza sui contenuti dei contratti in argomento, a garanzia e nell'interesse pubblico generale.

1.1.2 Modifiche statutarie: i comitati

Come si è ricordato nella precedente relazione per effetto di specifica indicazione¹⁵ del d.lgs. 25 luglio n. 250/1997, istitutivo dell'Ente, lo Statuto agli artt. 16 e 17 rispettivamente, prevede¹⁶ l'istituzione dei due Comitati entrambi a carattere consultivo, uno tecnico economico e giuridico¹⁷ e l'altro con gli operatori ed utenti del settore per la pianificazione e concertazione dello sviluppo del sistema aeroportuale e per la verifica della compatibilità economica della misura dei canoni e dei diritti aeroportuali in relazione alla destinazione degli stessi, nonché per la definizione dei livelli di qualità dei servizi resi agli utenti. Mentre il Comitato tecnico-giuridico si è riunito 3 volte nel 2011 e una sola volta nel 2012, esprimendo il proprio parere sui Regolamenti sottoposti, quello degli operatori e degli utenti non risulta più attivato sin dal 2001¹⁸.

Alcune richieste formulate dal MIT (nota del 19 febbraio 2013) recepiscono osservazioni del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) fondate sulla necessità di tener conto delle disposizioni di cui all'art.12, comma 20 del d.l. n.95 del 2012¹⁹ e suggerivano di procedere allo stralcio, dal nuovo testo dello Statuto, degli artt.16 e 17, concernenti, rispettivamente, il Comitato consultivo tecnico economico e giuridico e il Comitato consultivo degli operatori e degli utenti.

Con deliberazione n. 8/2013 del 14 marzo 2013, il C.d.A. dell'Ente ha ora approvato il nuovo testo dello Statuto che più non li prevede: tale testo è, alla data della presente relazione, in attesa del recepimento con l'emanazione del relativo decreto interministeriale.

¹⁵ Cfr. art. 6, comma 2, lettere g) e h)

¹⁶ È appena il caso di sottolineare che la previsione dell'istituzione dei due comitati rimane nel decreto istitutivo dell'ENAC, pur dopo le modifiche apportate dal d.l. n. 237/2004.

¹⁷ La composizione del Comitato Consultivo tecnico, economico e giuridico è stata di recente modificata dall'art.2, comma 3, del D.P.R. n. 188/2010 che ha ridotto a quattro i membri

¹⁸ Cfr precedente relazione (esercizi 2008-2010) e relativa determinazione n. 45/2012 del 4.5.2012.

¹⁹ Convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n.135