manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché alla gestione dell'aeroporto impiegando i proventi aeroportuali che gli stessi soggetti sono autorizzati ad incassare direttamente.

L'atto d'indirizzo ministeriale 31 luglio 1997, n.12188 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.

12.2.1 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.

12.3 Con l'approvazione delle convenzioni di affidamento della gestione totale degli aeroporti pugliesi, dell'aeroporto di Firenze e dell'aeroporto di Napoli è venuto automaticamente a scadere il precedente regime autorizzatorio.

Allo scopo di verificare, anche a campione, la regolare chiusura delle contabilità afferenti a detto regime, l'Ente ha costituito un apposito Gruppo di lavoro che non ha ancora presentato alcun rapporto.

12.4 L'effettuazione da parte dell'ENAC di una campagna di ispezioni sui 38 maggiori aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale ha consentito di verificare il livello di sicurezza operativa degli scali, che appare nel complesso soddisfacente, ma ha evidenziato criticità legate ai ritardi che si registrano nei lavori di adeguamento delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali agli standard internazionali di sicurezza a causa del comportamento dei gestori aeroportuali e delle difficoltà che quest'ultimi incontrano nello svolgimento del ruolo di stazione appaltante per mancanza di esperienze e professionalità adeguate.

In particolare, gli esiti dell'indagine pongono l'accento sulla ritrosia delle Società di gestione ad intervenire, nonostante che i lavori di ripristino siano finanziati con gli introiti dei diritti aeroportuali, cui si è aggiunta la scarsa incisività dell'azione del direttore dell'aeroporto, dirigente periferico dell'ENAC.

E' stata anche rilevata la necessità di accrescere il livello di preparazione di tutto il personale che lavora in ambito aeroportuale, compresi i direttori di aeroporto, mediante corsi di addestramento e di aggiornamento professionale anche per tener conto delle nuove tecnologie.

Sono state, poi, sottolineate le difficoltà ambientali in cui operano i direttori d'aeroporto alle prese sovente con atteggiamenti ostili o, comunque, poco collaborativi delle società di gestione e degli operatori aeroportuali e con attività complesse che richiedono la partecipazione di molti soggetti non sempre disponibili a collaborare.

12.5 Le descritte notazioni evocano una serie di problemi sui quali la Corte ha soffermato la propria attenzione nei precedenti referti.

Il primo dei quali concerne la non più indifferibile ridefinizione dei poteri e delle responsabilità dell'ENAC, dei direttori di aeroporto e delle società di gestione le

quali, nel passaggio al regime di gestione totale, rivendicano con forza l'esercizio diretto della maggior parte dei poteri che competevano ad altri soggetti pubblici e privati.
L'altro problema, strettamente connesso al primo, riguarda il rafforzamento dei presidi sanzionatori sotto il profilo sia della commisurazione delle sanzioni pecuniarie, amministrative o penali al bene da tutelare, (mantenimento degli standard di sicurezza del trasporto aereo), che di quello dell'effettivo esercizio dei poteri ordinativi, coercitivi e sanzionatori a carico dei soggetti inadempienti.

12.6 La Corte continua a ritenere inopportuna ogni ulteriore accelerazione in materia di concessioni aeroportuali non preceduta da un riesame dell'assetto dei poteri di regolazione del settore stabiliti dal codice della navigazione. Di una siffatta esigenza si era dato carico il decreto legislativo n.250 del 1997, istitutivo dell'Ente, che aveva previsto (art.13) l'istituzione di una Commissione di studio con il compito di elaborare entro il maggio 1999 (sei mesi dalla costituzione dell'Ente) proposte di ridefinizione dei compiti delle articolazioni territoriali dell'ENAC e dei direttori d'aeroporto.

12.7 Finora, la "privatizzazione" si è risolta in larga prevalenza nella costituzione di strutture di gestione sotto forma di Società di capitale con la partecipazione delle Regione e degli Enti locali, con l'aggiunta successiva delle Camere di commercio, al fine di creare le condizioni per attirare capitali privati e trasformare il ruolo del concessionario da gestore ad imprenditore.

12.8 Occorre evitare di continuare a consolidare, con normative tampone e provvisorie, un assetto carico di vecchie inefficienze e recuperare i fondamentali dell'impianto riformatore subordinando le concessioni totali ad

effettive svolte nella struttura societaria delle concessionarie idonee a garantire una gestione efficiente e veramente imprenditoriale della stessa e rendendo "persuasivo" il presidio sanzionatorio nelle convenzioni di gestione totale; sarebbe questa, ad avviso della Corte, la risposta migliore all'insoddisfacente consuntivo del processo di riforma dell'aviazione civile.

12.9 Nel delineato quadro di difficoltà appare opportuna la decisione dell'Ente di avvalersi, mediante la convenzione stipulata nel gennaio 2002 con il Ministero dell'economia e delle finanze, dei Servizi ispettivi di Finanza pubblica del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato per effettuare verifiche amministrativo-contabili "sulla corretta esecuzione degli obblighi assunti dai concessionari di servizi aeroportuali e di beni demaniali".

13 Liberalizzazione dei servizi d'assistenza a terra.

13.1 Il decreto legislativo n.18 del 13 gennaio 1999 ha recepito nel nostro ordinamento la direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 1996 che liberalizza negli aeroporti dell'Unione europea i servizi di assistenza a terra (cd. handling), in precedenza riservato al gestore aeroportuale, fatta salva l'autoproduzione riconosciuta al vettore aereo di linea.
L'ENAC, con le circolari EAL - 01 del 10.6.99 ed APT - 02 del 28.7.99, ha fissato le prime linee guida per dare attuazione ai principi innovativi della nuova disciplina.
Tutti i gestori degli aeroporti con più di tre milioni di passeggeri hanno richiesto la limitazione all'accesso per gli "handler" interessati a causa della presenza di vincoli infrastrutturali (artt.4 e 5 del dlg.vo n.18/99) La limitazione all'accesso è stata dichiarata per gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Catania

Fontanarossa, per i quali si è proceduto con bando di gara espletato per Roma e Catania ed in via di espletamento per Milano.

Le difficoltà che si sono finora frapposte ad un effettivo processo di liberalizzazione ha spinto l'Ente a segnalare la opportunità di una modifica degli articoli 13 e 14 del citato decreto legislativo per una aggiornata ridefinizione delle misure di protezione sociale.

13.1.1 Va tenuto, comunque, presente che la Commissione europea ha ritenuto non conforme alla direttiva 96/CE la citata normativa nazionale di recepimento ed ha avviato nei confronti del nostro Paese una procedura di infrazione a termine dell'art.226 del Trattato CE.

13.2 Il citato decreto legislativo n.18 del 1999 ha previsto il "riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva" riservando all'ENAC poteri istruttori e di vigilanza in materia.

Il CIPE, con delibera n.86 del 4 agosto 2000, ha espresso parere favorevole sullo schema di riordino presentato dal Ministero dei trasporti e della navigazione per la costruzione dei corrispettivi in argomento e per la verifica della loro corrispondenza ai costi effettivamente sostenuti dal gestore, "raccomandando di vigilare affinché sia realizzata una rigorosa separazione contabile che consenta l'individuazione dei costi effettivi dei singoli servizi offerti dai gestori aeroportuali".

L'Ente, con l'ausilio di consulenti esterni, ha predisposto un modello di contabilità analitica per centri di costo e di ricavo riferiti a ciascun servizio regolamentato avente carattere di pubblica utilità e svolto in regime di monopolio. Tale modello, trasmesso alle Associazioni rappresentative degli operatori del settore al fine di acquisirne l'avviso, riguarda in particolare:

- diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero;
- diritti imbarco passeggeri;

- tasse di imbarco e sbarco merci;
- compensi per le operazioni di controllo sicurezza;
- corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di quelli in uso esclusivo;
- corrispettivi per l'attività di handling, qualora svolta da un unico prestatore;

Ad oggi tale schema di contabilità analitica non risulta definito, nonostante il Consiglio di amministrazione dell'ENAC avesse fissato al mese settembre 2002 la data ultima per definire tale adempimento, anzi si sta esaminando la possibilità di apportare talune correzioni all'anzidetta delibera del CIPE e l'accoglibilità di varie obiezioni avanzate dai gestori aeroportuali.

Peraltro, tale delibera ha trovato la sua prima applicazione in occasione della tariffazione del servizio dei controlli di sicurezza sul bagaglio da stiva la cui effettuazione si rendeva obbligatoria dal 1.1.2003.

L'ENAC, su alcuni aeroporti, ha effettuato la vigilanza prevista dal d.lgs n.18/99 sui corrispettivi delle infrastrutture centralizzate, dei beni sia in uso comune sia esclusivo, che ha prodotto una riduzione di tutti i corrispettivi in questione.

14 Oneri di servizio pubblico.

14.1 Il regolamento CEE n.2408 del 23 luglio 1992 ha previsto la possibilità di imporre ad un vettore aereo, per le rotte sulle quali è abilitato ad operare, di garantire un servizio a condizioni alle quali il vettore stesso non si atterrebbe se tenesse conto unicamente del suo interesse commerciale.

Per attuare la richiamata normativa europea, la legge 17 maggio 1999, n. 144 (art.36), ha sottoposto i collegamenti fra gli aeroporti di Cagliari, Alghero ed Olbia e quelli di Milano e Roma ad oneri di servizio pubblico in basi ai quali, in sostanza, i residenti nella e fuori regione, gli emigranti sardi, i disabili, i giovani

dai 2 ai 25 anni, gli anziani al di sopra dei 70 anni, gli studenti universitari fino al compimento del 27° anno di età possono godere, dall'ottobre 2001 di tariffe agevolate che dimezzano sostanzialmente il prezzo della tariffa piena.

14.2 Nel precedente referto si è riferito in ordine alle vicende nate intorno alle gare bandite per l'assegnazione delle suindicate tratte a seguito del ricorso ai giudici amministrativi di un concorrente escluso dalle prime aggiudicazioni e delle sconcertanti conclusioni cui si è giunti dopo le pronunce del giudice adito; vale a dire che la tratta Cagliari - Milano è stata aggiudicata al ricorrente per una compensazione di £. 2.000.000.000 annui in luogo di quella di £.11.970.000.000 della precedente aggiudicazione, la Alghero - Roma per una compensazione di £. 3.680.000.000 in luogo di quella di £.11.700.000 della precedente aggiudicazione e la Alghero - Milano per £. 40.000.000 (quarantamilioni) annui, non aggiudicata in precedenza avendo ritenuto la Commissione tale proposta inaccettabile.

14.3 In conformità del suggerimento avanzato dal Consiglio di Stato per tutelare la posizione dell'Ente di fronte a così macroscopiche differenze, le convenzioni stipulate con la Società ricorrente contengono una specifica clausola, stilata d'intesa con l'Avvocatura generale dello Stato, per escludere ogni possibilità di pretese aggiuntive.

Va anche rilevato che il ricorrente ha ritenuto di sporgere sulla questione formale denuncia alla Procura della Repubblica.

Nonostante questa chiara rinuncia ad ogni ulteriore pretesa economica la Società aggiudicataria, subito dopo la conclusione del primo anno di esercizio, ha notificato all'ENAC tre domande di arbitrato con le quali lamentando l'alterazione di talune condizioni esistenti all'atto della gara, l'erroneità delle previsioni

formulate in sede di gara e talune decisioni sfavorevoli adottate dall'Ente ha chiesto il pagamento della somma complessiva di euro 43.825.804,00 (ottantacinquemiliardi di lire circa), pari a più di tre volte la base d'asta considerato che nel complesso la stessa ammontava ad euro 13.143.825,00. La vertenza è in corso.

14.4 Con riferimento a quanto già osservato nel precedente referto, la Corte continuerà dedicare particolare attenzione gli sviluppi della vicenda, in relazione agli interessi erariali che ne sono coinvolti e delle responsabilità per i danni che ne possono derivare.

PARTE TERZA
RENDICONTAZIONE

15. Consuntivo

15.1 Disciplina contabile. Anche per l'anno 2002 l'ente ha predisposto i documenti di bilancio secondo lo schema allegato al D.P.R. n. 696 del 1979, presentando, unitamente alla nota illustrativa, il rendiconto finanziario, lo stato patrimoniale, il conto economico, il prospetto dimostrativo dell' avanzo di amministrazione, la situazione dei residui per capitoli di bilancio ed anno di provenienza nonché la situazione del personale alla data del 31 dicembre 2002.
E' rimasta, così, inapplicata la prescrizione del nuovo regolamento amministrativo e contabile, approvato con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 3 agosto 1999, che, in linea con le innovazioni introdotte dal decreto legislativo n. 279 del 1997, ha previsto la istituzione di un sistema unico di contabilità analitica per centri di costo.
Va tuttavia segnalato che il bilancio di previsione del 2003 è stato strutturato per unità previsionali di base correlate ai centri responsabili della gestione delle risorse finanziarie dell'Ente individuati dal Consiglio di amministrazione con delibera 29 marzo 2001.

15.2 Deliberazione bilanci. Nel prospetto seguente vengono riportati i tempi di presentazione ed approvazione dei documenti contabili.

OBBLIGHI DI NATURA CONTABILE: TERMINI DI DELIBERAZIONE DEI BILANCI			
TIPOLOGIA BILANCI	ANNO	DELIBERA	APPROVAZIONE MINISTERIALE
preventivo	2000	33/99 del 22.12.99	D.D. 61 del 15.06.00
consuntivo	2000	19/2001 del 18.04.01	D.M. 14993/A C dell' 11.11.2002
preventivo	2001	48/2000 del19.12.00	D.M. 59 T/2001
consuntivo	2001	14/2002 del 30.04.02	D.M. 10360/AC del 18.06.03
preventivo	2002	53/2001 del 21.12.01	D.M. 22 del 2.09.02
consuntivo	2002	29/2003 del 26.05.03	D.M. approvazione in firma
preventivo	2003	50/2002 del 19.12.02	D.M. 15430/AC del 6.10.03

16 Rendiconto finanziario.

16.1 Risultanze generali. I risultati complessivi della gestione - finanziario, economico e di amministrazione – dalla istituzione dell'ente al 2002 sono riassunti nella tabella che segue.

RISULTANZE GENERALI DELLA GESTIONE ENAC				
(in migliaia di euro)				
	1999	2000	2001	2002
Avanzo(+) o disavanzo(-)				
Finanziario	2.559	-2.050	-115	16.482
di amministrazione	10.688	8.638	8.863	23.647
Economico	1.484	13.645	9.510	12.965
Patrimonio	4.035	17.680	27.189	40.154
Residui attivi	3.532	5.628	240.166	193.399
Residui passivi	143.136	224.475	406.996	324.054

L'avanzo di amministrazione del 2002 riflette i risultati positivi della gestione finanziaria, sia per la competenza che per la cassa, sebbene, come si vedrà in appresso, resta alto l'ammontare dei residui sia attivi che passivi per effetto del ritardo con il quale le somme stanziate in bilancio (legge finanziaria) a favore dell'ente sono state trasferite.

Si tratta, come anche il Collegio sindacale osserva e come la Corte ebbe a segnalare nel precedente referto, di tempi incompatibili con una corretta gestione incidendo tale ritardo sui tempi di pagamento dei lavori relativi alle infrastrutture aeroportuali e sulla tempestività delle ordinarie determinazioni di spesa.

La situazione patrimoniale annota l'acquisizione dell'immobile ove è dislocata la sede centrale.

L'avanzo economico del 2002, superiore di 3.455 migliaia di euro rispetto a quello del precedente esercizio finanziario, deriva in gran parte dall'avanzo finanziario di competenza e determina il patrimonio in 40.154 migliaia di euro.

La tabella che segue riassume i risultati delle gestioni di parte corrente e di conto capitale in migliaia di euro per gli anni dal 1999 al 2002.

La tabella evidenzia che il miglioramento (+42.056) del risultato differenziale delle entrate correnti del 2002 su quello dell'anno precedente dipende in gran parte dai trasferimenti statali aumentati in percentuale del 57% rispetto a quelli del 2001, mentre per le entrate ed uscite in conto capitale le somme tendono ad equivalersi (a fronte della diminuzione del 11% dei trasferimenti statali rispetto al 2001 è stata ridotta dell'15% la spesa per la concessione di crediti per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali.

ESERCIZI 1999 - 2003 RISULTATI DELLE GESTIONI DI PARTE CORRENTE E DI CONTO CAPITALE (in migliaia di euro)					
ENTR. CORR.	1999	2000	2001	2002	*2003 **
TIT. 1 entr. contrib.ve	615	602	749	683	*775*
TIT.2 trasf. da stato	6.145	40.496	80.583	126.488	*48.537*
TIT. 3 (altro)	19.997	47.456	74.965	71.182	*71.283*
Totale entr. corr.	26.757	88.554	156.297	198.353	*120.595*
USCITE CORR					
TIT. 1	24.561	74.212	145.549	180.207	*128.635*
risultato diff.le	2.195	14.343	10.746	18.146	*- 8.040*
ENTR. C/ CAP.LE					
TIT.4	1400	133	238	1.324	*3.973*
TIT: 5 trasf. Stato	148.824	80.462	141.710	126.809	*53.502*
Totale entr.c/cap.le	150.224	80.595	141.948	128.133	*57.475*
USCITE C/CAP.					
TIT 2	149.861	96.988	152.810	129.796	*58.708*
risultato diff.le	703 (363)	-16.393	-10.862	- 1.663	*- 1.233*

16.2 Previsioni 2003. E' stata aggiunta, come nel precedente referto, una colonna con i dati del bilancio di previsione 2003 che includono, come previsto dal contratto di programma, i trasferimenti vincolati per legge ad una specifica destinazione e quelli per la realizzazione di infrastrutture aeroportuali, i quali, comunque, non rientrando nel novero delle risorse proprie dell'ente, non producono effetti economici sulla gestione. L'inserimento di tali dati ha la finalità di offrire un quadro più completo delle tendenze evolutive della spesa che a fronte della drastica riduzione dei trasferimenti statali, espone un disavanzo di parte corrente ammontante a 8.040 migliaia di euro, (-144 % rispetto al 2002),

che incrementa il disavanzo economico pari a 12.491 migliaia di euro (la differenza è rappresentata rispettivamente da: accantonamenti per ammortamento: 1352 migliaia di euro; adeguamento per legge del TFR: 3.199 migliaia di euro). Le spese non classificabili in altre voci riportano una previsione di 25.000 migliaia di euro, per liti, risarcimenti ecc. riguardanti sia la liquidazione dei danni subiti alle persone nel disastro aereo dell' 8 ottobre 2001 (aeroporto Milano -Linate) sia una somma provvisoria di 15.000 euro per contenziosi non definiti, quale è quello dell'incidente di Verona del 13 dicembre 1995.

Le previsioni 2003 per il personale, la voce più rilevante delle uscite in conto corrente, tengono conto dei contratti collettivi nazionali, oltre l'indennità per i reggenti, ipotizzata in assenza del CCNI della dirigenza, pari al valore minimo dell'indennità percepita dal personale dirigente.

In generale il titolo I delle uscite correnti risulta contenuto rispetto ai dati di consuntivo 2002 (-28,6%) anche se, come rilevato dai revisori, l'operazione di contenimento delle spese risponde agli indirizzi dettati dal Ministero dell'economia e delle finanze e non trova piena rispondenza nei fabbisogni effettivi di spesa.

Per le entrate derivanti da attività propria, l'Enac conferma il dato di consuntivo 2002, sulla base delle stime effettuate dagli uffici competenti che fanno affidamento sulla piena applicazione del nuovo regolamento tariffario e sul miglioramento in corso dei collegamenti informatici; anche gli introiti derivanti dai canoni di gestione aeroportuali sono stimati in positivo come conseguenza della ripresa in atto del traffico aereo. Le entrate da trasferimenti correnti (48537 migliaia di euro: 40% delle entrate correnti) rappresentano l'ammontare dei trasferimenti ordinari dello Stato per il 2003, come previsto dal disegno di legge della finanziaria.

16.3 Entrate. La tabella che segue espone in dettaglio le entrate, risultanti dal rendiconto finanziario, con le relative variazioni, degli anni che vanno dal 1999 al 2002

ENAC RENDICONTO FINANZIARIO

(accertamenti in migliaia di euro)

	1999	2000	Variaz. % 2000/1999	2001 in milioni	2001	Variaz. % 2001/2000	2002	Variaz. % 2002/2001
ENTRATE								
titolo I								
Entrate contributive (ctg1)	615	602	-2,1	1.450	749	24,36	683	-8,8
titolo II								
trasferimenti dallo Stato (ctg3)	6.145	40.496	559,0	156.030	80.583	98,99	126.488	57,0
titolo III								
Vendita beni e servizi(ctg7)	19.396	19.997	3,1	42.193	21.791	8,97	20.966	-3,8
redditi e proventi patrimoniali(ctg8)	465	352	-24,2	469	242	-31,23	570	135,3
poste correttive (ctg9)	34	351	930,3	310	160	-54,41	229	43,0
Altro*	102	26.756	26064,6	102.181	52.772	97,24	49.416	-6,4
titolo IV								
Alienaz. immobilizz. tecniche	4	9	142,9	10	5	-41,18		-100,0
Realizzo valori mobiliari (ctg13)	1.257		-100,0	-			101	
riscossione di crediti	139	124	-10,7	452	233	87,55	1.223	423,9
titolo V								
trasferimenti dallo Stato	148.824	80.462	-45,9	274.389	141.710	76,12	126.809	-10,5
titolo VI								
accensione prestiti			0,0	-				
titolo VII								
partite di giro	9.296	13.825	48,7	40.612	20.974	51,71	33.121	57,9
totale generale entrate	186.276	182.975	-1,8	618.096	319.220	74,46	359.606	12,7

(*dal 2000: proventi art.7 L.449/85)(ctg10)

Il totale generale delle entrate presenta un incremento del 12,7% rispetto al 2001 mentre le partite di giro, che aumentano del 58% rispetto all'anno precedente, trovano esatta compensazione e riguardano, oltre ai movimenti per la gestione

dei fondi cassa e acconti su prestazione dell'ente da fatturare, anche l'importo delle ritenute previdenziali ed
assistenziali in ordine alle quali il collegio sindacale, ha osservato che sarebbe opportuno che il pagamento delle stesse avvenisse contestualmente all'erogazione del trattamento economico con imputazione diretta al capitolo di spesa.

16.4. Entrate e spese correnti. Al fine di meglio illustrare il risultato economico-finanziario della gestione, si riportano, riuniti per titoli e categorie e disaggregate per capitoli, laddove opportuno, le entrate accertate e le spese impegnate di parte corrente dell'Enac, in migliaia di euro, nel periodo dal 1999 al 2002, con le relative variazioni percentuali annuali.