19 Il conto del patrimonio.

Dal prospetto che segue si desume la situazione patrimoniale dell'ente.

ENAC SITUAZIONE PATRIMONIALE					
Attività e passività in migliaia di euro					
	al 31/12/1998	al 31/12/1999	al 31/12/2000	al 31/12/2001	al 31/12/2002
Attività					
disponibilità liquide	10.076	150.392	227.585	175.795	154.303
residui attivi	3.997	3.532	5.628	240.166	193.399
Crediti bancari e finanziari	843	1.007	1.043	911	809
Immobili	715	715	16.208	26.124	26.125
immobilizzazioni tecniche	2.637	2.723	2.888	3.809	4.569
totale attività	18.267	158.368	253.352	446.805	379.205
Deficit patrimoniale	-410	-	-	-	-
totale a pareggio	17.857	158.368	253.352	446.805	379.205
Passività					
debiti di tesoreria	-	-	-	-	-
residui passivi	4.585	143.136	224.475	406.996	324.054
debiti bancari e finanziari	-	-	-	-	-
rimanenze passive di esercizio	-	-	-	-	-
fondi accantonam. Vari	9.009	8.957	8.814	9.946	11.358
poste rettificative	2.122	2.240	2.384	2.673	3.638
totale passività	15.716	154.333	235.673	419.616	339.050
patrimonio netto					
avanzo economico es. prec.	2.695	2.551	4.035	17.680	27.190
avanzo economico dell'esercizio	266	1.484	13.645	9.510	12.965
totale	2.961	4.035	17.680	27.190	40.155
totale a pareggio	18.926	159.758	253.353	446.806	379.205

Il patrimonio netto, considerato l'attivo patrimoniale pari a 379.205 migliaia di euro e le passività pari a 339.050 migliaia di euro, ammonta a 40.155 migliaia di euro con un incremento di 12.965 migliaia di euro (pari all'avanzo economico) rispetto alla situazione accertata al termine dell'esercizio finanziario precedente (27.190 migliaia di euro)

La relazione tecnica allegata alla situazione patrimoniale avverte che non essendo ancora stato individuato formalmente il valore dei beni patrimoniali degli enti ex ENGA ed ex RAI dall'apposita commissione interministeriale di cui all'art. 8, comma 4 del decreto legislativo n.250 del1997, l'attuale patrimonio è formato oltre che dai beni acquisiti dall'ente dopo il 2000, anche dai beni che derivano direttamente dai due enti summenzionati.

20 La situazione amministrativa.

La tabella che segue evidenzia l'ammontare del fondo di cassa al termine dell'esercizio 2002, pari a 154.302 migliaia di euro e dell'avanzo di amministrazione di 23.647 migliaia di euro a fine esercizio.

Economie di bilancio per un ammontare di 9.273 migliaia di euro, con vincolo di destinazione, concorrono a formare l'avanzo. Le stesse sono state già utilizzate nelle previsione del bilancio 2003 unitamente ad 12.500 migliaia di euro destinate a coprire la riduzione del finanziamento statale di cui alla legge 27 febbraio 2003, n. 33. Pertanto 1874 migliaia di euro restano fuori da vincoli di destinazione .

ENAC SITUAZIONE AMMINISTRATIVA 2002		
(in migliaia di euro)		
consistenza cassa inizio es.		175.694
riscoss. C. comp.	270.960	
riscoss. C. res.	133.496	
		404.456
pagam. C. comp.	238.742	
pagam. C. res.	187.106	
		425.848
cassa fine es.		154.302
residui attivi es. prec.	104.752	
residui attivi esercizio	88.647	
		193.399
residui passivi es. prec.	219.671	
residui passivi esercizio	104.383	
		324.054
avanzo amministraz.		23.647

21 Conclusioni

21.1 Il consuntivo del primo quadriennio d'attività vede l'ENAC completare il percorso costitutivo con l'adeguamento delle piante organiche, approvato alla fine del 2002, destinato a potenziare l'area dell'attività ispettiva che assume una valenza strategica nello svolgimento dell'attività istituzionale di sorveglianza sugli operatori del settore.

21.2 I ritardi nell'individuazione dei beni del demanio aeroportuale, le accelerazioni impresse al processo di riforma delle gestioni aeroportuali con l'affidamento ai concessionari parziali e precari della gestione degli introiti aeroportuali in regime autorizzatorio, le decisioni di vertice con le quali è stato disposto l'affidamento per quarant'anni della gestione totale degli aeroporti di Bari, Napoli e Firenze senza un'adeguata ponderazione dei piani di investimento, le incertezze derivanti da un quadro legislativo non aggiornato, le irrisolte divergenze sugli obblighi di rendicontazione dei concessionari sui proventi dei servizi offerti in regime di esclusiva hanno contrassegnato il cammino della riforma in modo negativo riducendo le garanzie in ordine ai ritorni di efficienza delle scelte fatte e consolidando situazioni potenzialmente idonee a pregiudicare gli interessi erariali nella misura in cui hanno obiettivamente ridotto le possibilità dell'Ente di controllare efficacemente il corretto utilizzo delle risorse pubbliche affidate ai concessionari.

Occorre, ad avviso della Corte, rafforzare gli strumenti di controllo sulla destinazione delle risorse pubbliche tenendo conto della complessità del lavoro da svolgere e della qualità degli interlocutori e rendere più puntuali e cogenti i presidi sanzionatori a carico dei concessionari inadempienti.

21.3 Il contrasto sorto sulla inclusione delle aree non strumentali tra i beni del demanio aeroportuale, che andrebbe risolto tenendo conto della scelta operata dal legislatore a favore del modulo di gestione totale, non deve ritardare ulteriormente la regolarizzazione dell'attuale situazione costituendo i beni da trasferire al gestore aeroportuale una componente essenziale delle convenzioni di concessione.

21.4 Rimane d'attualità l'invito rivolto dalla Corte a recuperare nel rapporto di vigilanza tra Ministero ed Ente, pur nella necessaria distinzione dei ruoli, un clima più collaborativo e di sostegno al difficile processo di costituzione e di consolidamento delle strutture dell'Ente chiamato a superare i ritardi, i vincoli organizzativi, le complessità del quadro ordinamentale ereditati dal passato.

21.5 Le problematiche derivanti dalle difficoltà di dialogo e dall'insufficiente coordinamento tra gli attuali referenti istituzionali del "sistema di sorveglianza della sicurezza" - Enac, Enav ed Agenzia per la sicurezza - hanno portato alla creazione d'apposite Unità operative di coordinamento che, pur costituendo un miglioramento rispetto al passato, non rispondono ancora all'esigenza di garantire un assetto razionale di ripartizione delle competenze in materia. Peraltro l'impostazione originaria dell'impianto costitutivo dell'Enac assegnava allo stesso una posizione di sovraordinazione funzionale in materia di sicurezza.

21.6 La convenzione di Chicago pone anche come condizione d'operatività degli Organismi nazionali preposti al "sistema di sorveglianza della sicurezza" una adeguata organizzazione che consenta loro di adottare una normativa conforme agli "standard" (Annessi ICAO) e di attuare un adeguato regime di verifiche sul rispetto della normativa sulla sicurezza.

Mentre sul versante dell'adeguamento normativo tale risultato può dirsi sostanzialmente raggiunto, grazie all'impegno con cui, sin dal loro insediamento, gli Organi dell'ENAC hanno operato, non altrettanto può dirsi su quello delle verifiche e del controllo sia per le pesanti ricadute che l'adeguamento ha comportato in termini d'aggiornamento delle procedure esecutive che per la mancanza di personale qualificato ed ispettivo.nella dotazione organica dell'Ente. Al momento vi è una notevole sproporzione tra la platea molto estesa dei soggetti e degli operatori da controllare e le risorse disponibili cui conseguono notevoli difficoltà, nonostante gli sforzi compiuti dalle strutture operative, in ordine alla possibilità di garantire un'adeguata azione di sorveglianza.
Sotto tale profilo, è da dubitare che le raccomandazioni del "team" ispettivo dell'ICAO di incrementare le risorse ispettive e le attività di verifica sugli operatori del trasporto aereo, possano essere, almeno nel breve periodo, soddisfatte.

21.7 Critico resta il giudizio sul funzionamento del nuovo modulo di gestione per la parte relativa agli interventi infrastrutturali avendo l'azione ispettiva svolta dall'ENAC sui livelli di sicurezza operativa dei 38 maggiori aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale, risultati nel complesso soddisfacenti, riscontrato diffusi ritardi nei lavori di adeguamento delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali agli standard internazionali di sicurezza a causa dell'inerzia delle Società di gestione, nonostante che i lavori di ripristino siano finanziati con gli introiti dei diritti aeroportuali.

21.8 Le notazioni critiche contenute nel referto ispettivo sulla incisività del ruolo del direttore di aeroporto ed sulle difficoltà che lo stesso incontra nel coordinare il lavoro di tutti gli interlocutori aeroportuali, a fronte della pretesa dei gestori totali di esercitare direttamente la maggior parte dei poteri che

competevano ad altri soggetti pubblici e privati, rendono non più procrastinabile la ridefinizione, a livello legislativo, dei poteri e delle responsabilità dell'ENAC, dei direttori di aeroporto e delle società di gestione ed inopportuna ogni ulteriore accelerazione in materia di concessioni aeroportuali che non avrebbe altro effetto che quello consolidare, in modo contingente e disorganico, un assetto carico di vecchie inefficienze e rigidità strutturali.

21.9 Occorre 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 sia dal versante della commisurazione delle sanzioni al bene da tutelare che è quello del mantenimento degli "standard" di sicurezza del trasporto aereo, sia da quello dell'effettivo esercizio dei poteri ordinativi, coercitivi e sanzionatori a carico dei soggetti inadempienti.

21.10 La liberalizzazione negli aeroporti dell'Unione europea dei servizi di assistenza a terra (cd. handling),13, disposta con il decreto legislativo n.18 del 13 gennaio 1999 che ha recepito nel nostro ordinamento la direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 1996, procede a rilento e tra molte difficoltà che l'ENAC ritiene di poter superare mediante una modifica degli articoli 13 e 14 del citato decreto legislativo al fine di meglio definire le misure di protezione sociale.

21.11 Ad oggi lo schema di contabilità analitica per centri di costo, connesso al quadro di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, non risulta definito, nonostante il Consiglio di

amministrazione dell'ENAC avesse fissato al mese settembre 2002 la data ultima per definire tale adempimento.
La delicatezza della materia e gli interessi che coinvolge, si consideri che seconda la delibera CIPE in materia, il livello tariffario massimo è funzione anche della qualità dei servizi prestati, obbliga a compiere ogni sforzo per giungere al più presto all'adozione di un modello di contabilità idoneo a consentire il controllo sulla destinazione di rilevanti quote di risorse pubbliche.

21.12 Sulla questione relativa al contenzioso sorto in sede d'aggiudicazione d'alcune tratte degli aeroporti della Sardegna, sottoposte agli oneri di servizio pubblico e sui singolari, ulteriori sviluppi della vicenda, la Corte, con riferimento a quanto già osservato nel precedente referto, continuerà dedicare particolare attenzione in relazione agli interessi erariali che ne sono coinvolti e delle responsabilità per i danni che ne possono derivare.

21.13 Il consuntivo finanziario mostra che l'incidenza del costo del personale si attesta intorno al 93% del totale dell'entrate proprie dell'Ente, prefigurando scenari di deficit strutturale che allontanano la prospettiva della trasformazione dell'ENAC in ente pubblico economico.

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

ESERCIZIO 2002

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

Il bilancio consuntivo riporta i risultati contabili della gestione dell'Ente relativi all'esercizio 2002. Nei prospetti che costituiscono il bilancio vengono rappresentati i movimenti finanziari, economici e patrimoniali generati dalla attività gestionale posta in essere dall'Ente.

Anche l'anno 2002 si caratterizza con un importante trasferimento di risorse da parte dello Stato. La legge finanziaria 2002 ha messo a disposizione dell'Enac trasferimenti pari a circa il 40,3% del complesso delle entrate proprie di parte corrente dell'Ente. In aggiunta al trasferimento statale, tra le fonti di entrate, vanno segnalati i canoni aeroportuali che, a dispetto di previsioni pessimistiche, hanno risentito in misura meno rilevante del previsto della fase critica di recessione attraversata dal mercato a seguito dei fatti del 11 settembre 2001 negli Stati Uniti e dell'incidente aereo di Linate, presentando, rispetto alle stime formulate inizialmente, un incremento del 13,9%. Sempre per la parte corrente con un successivo decreto in corso d'anno sono stati trasferiti ulteriori 78 milioni di euro per la conclusione della vicenda giudiziaria con la società SEA definita in via conclusiva con sentenza della Corte di Cassazione, I Sez. Civ, n.7555/2000 per effetto della quale l'Ente ha provveduto al pagamento di un uguale importo in data 12 settembre 2002.

Per quanto riguarda il trasferimento delle risorse da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalizzate ad interventi infrastrutturali sugli aeroporti (trasferimento in conto capitale), sono affluiti nelle casse dell'Ente complessivamente € 166.545.991,17 di cui € 96.441.344,40 in conto residui. 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 € 33.634.712, di cui € 16.200.000 per il QCS 1994-1999 e € 17.434.712 per il QCS 2000-2006, e la quota nazionale per il QCS 2000-2006 di € 13.498.660.

Per la parte corrente, il trasferimento delle risorse individuate dalla tabella C della legge finanziaria, ridotte del 3,8% a seguito del decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del novembre 2002, sono state in parte trasferite solo nel gennaio 2003.

Come si è avuto modo di evidenziare in ripetute occasioni negli esercizi precedenti anche per l'anno 2002 il trasferimento delle somme previste con la legge finanziaria a favore dell'Enac è avvenuto con tempi e modalità incompatibili con una corretta gestione, ciò ha comportato pesanti conseguenze sulla operatività dell'Ente rendendo impossibile procedere al trasferimento dei finanziamenti per le opere infrastrutturali nei confronti delle società di gestione con la conseguenza di generare non solo ritardi nella conclusione dei lavori stessi ma anche un aumento del contenzioso con i conseguenti maggiori oneri finanziari dovuti alle spese legali e agli interessi moratori.

I decreti di impegno degli stanziamenti 2002 dei capitoli di parte corrente e in conto capitale a favore dell'Enac sono stati richiesti ai Ministeri Vigilanti in data 19.02.2002 con nota n. 220351. Solo nel mese di dicembre si è avuto certezza in merito all'esito della richiesta con l'avvenuta registrazione da parte della Ragioneria dei relativi decreti di impegno. Il materiale trasferimento di parte degli impegni è avvenuto con due tranches, una nel mese di dicembre 2002 e l'altra a gennaio 2003.

La conseguenza più marcata è stata che l'Ente ha adottato criteri di spesa orientati alla prudenzialità contenendo i programmi di investimento e di sviluppo nei limiti delle risorse proprie disponibili. E' auspicabile comunque che le difficoltà incontrate in passato vengano superate in modo da permettere il varo dei programmi definiti in sede del bilancio di previsione.

Gli eventi che hanno caratterizzato la gestione 2002 sono riconducibili a :

Nel mese di febbraio è stato sottoscritto il contratto per l'acquisto della sede della centrale dell'Ente . Tale operazione, avvenuta a meno di quattro anni dalla costituzione dell'Ente, rappresenta un importante risultato , in quanto attraverso l'attenta gestione delle risorse è stato possibile raggiungere, prima del termine, uno dei punti qualificanti del contratto di programma stipulato con il Ministero delle Infrastrutture. Va osservato che sotto l'aspetto economico l'acquisizione dell'immobile comporterà, in primo luogo, dei risparmi di gestionali grazie alla diminuzione delle spese per canoni di locazione; sul piano patrimoniale l'immobile di viale Castro Pretorio è un importante investimento in grado di dare maggiore solidità al bilancio dell'Ente.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 31/5 ha deliberato uno stanziamento complessivo pari a € 25 milioni in due anni per il risarcimento dei danni a favore delle vittime dell'incidente aereo di Milano-Linate. In detta circostanza il Consiglio ha condiviso l'esigenza di procedere a liquidare con urgenza i danni subiti dalle persone indipendentemente dall'esito dell'inchiesta giudiziaria in corso precisando che ciò non implica in alcun modo responsabilità dell'Ente nel sinistro. Il Consiglio di Amministrazione ha così deliberato in merito alla conclusione di un accordo che vede la partecipazione, insieme all'Enac, della Sas, della Sea, dell'Enav, della proprietà del Cessna e delle Compagnie assicuratrici secondo i principi di una corresponsione paritaria tra tutti i soggetti partecipanti all'accordo, della salvaguardia del diritto di rivalsa da parte dell'Enac nei confronti delle parti nonché della previsione della possibilità di adesione da parte di altri interessati.

Per quanto attiene al personale e ai processi organizzativi nell'esercizio 2002 sono state portate a termine le problematiche concernenti i contratti integrativi sia del personale dirigente che quello del restante personale. I rispettivi documenti sono stati infatti sottoscritti nei primi mesi del 2003 e portano a conclusione una lunga e travagliata vicenda contrattuale.

Nell'anno 2002 sono divenute operative le convenzioni, limitatamente alla regione Sardegna, per gli oneri di servizio pubblico a favore dei vettori per garantire la continuità territoriale tra gli scali della regione e gli altri aeroporti nazionali.

Il bilancio 2002 dell'ENAC presenta un avanzo di amministrazione di € 23.647.938,26 e un avanzo economico di € 12.965.149,44 con una disponibilità di cassa accertata al 31.12.2002 di € 154.302.920,13, per la maggior parte finalizzata alla copertura degli impegni assunti relativamente ai lavori sulle infrastrutture aeroportuali.

La gestione economica finanziaria dell'anno ha comportato i seguenti risultati:

	Entrate	Uscite	Risultati differenziali
Correnti	198.353.099,51	180.207.469,88	18.145.629,63
In conto capitale	128.133.391,16	129.796.463,38	-1.663.072,22
Partite di giro	33.121.139,23	33.121.139,23	
Totale	359.607.629,90	343.125.072,49	16.482.557,41
Avanzo di amministrazione	8.863.794,02		8.863.794,02
Conversione in Euro dei residui attivi e passivi(*)	0,12	- 0,01	0,13
Cancellazione residui attivi e residui passivi	-1.917.410,29	-218.996,99	-1.698.413,3
Totale generale	366.554.013,75	342.906.075,49	23.647.938,26

(*) Tali differenze si sono generate nella trasformazione in Euro dei singoli residui attivi e passivi presenti sul bilancio dell'Ente al 31.12.2001.

Entrate

Le entrate correnti accertate nell'anno ammontano complessivamente a € 198.353.099,51 e sono costituite dai seguenti accertamenti :

- € 683.388,13 per contributi e diritti di certificazione degli iscritti all'Albo della Gente dell'aria.
- € 48.427.010,54 quali entrate correnti come risultano dal finanziamento previsto nella tabella C della legge finanziaria 2002 ridotto del 3,8% a seguito del decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze datato 29.11.2002.
- € 78.060.910,93 in relazione al trasferimento effettuato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalizzato al pagamento degli oneri derivanti dalla esecuzione delle sentenza relativa alla causa SEA/ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il risarcimento dei danni derivanti dalla mancata approvazione nei tempi previsti dei provvedimenti concernenti la rivalutazione di alcune tariffe aeroportuali relative agli anni dal 1974 al 1981.
- € 20.966.497,50 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 di nuova fatturazione va in particolare evidenziato il dato derivante dall'art. 45 del regolamento che ha prodotto un gettito di circa 2,4 milioni di euro, relativo alle prestazioni professionali rese dal personale per la sorveglianza di progettazione e di esecuzione delle opere aeroportuali e per il loro collaudo. Le altre voci del fatturato attengono ai diritti e rimborsi per le operazione di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche e sull'esercizio degli aeromobili. In data 12 novembre 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 esercenza aeromobili", 43 "disposizioni per l'addestramento a terra" e 47 "diritti sulla sorveglianza in esercizio delle infrastrutture aeroportuali". Gli effetti positivi di tale disposizione si potranno meglio apprezzare negli esercizi futuri.

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