

- protezione aeromobili;
- controllo dei passeggeri e dei loro bagagli a mano;
- controllo dei bagagli da stiva;
- misure di sicurezza delle merci, posta, catering e pulizie di bordo;
- apparecchiature di sicurezza e personale di controllo;
- addestramento di sicurezza;
- aviazione generale.

In particolare:

- sono stati tenuti 120 audit (NIA),
- sono state effettuate 14 ispezioni (Nucleo Ispettivo Nazionale),
- sono stati effettuati 64 test (Nucleo Ispettivo Nazionale).

Entrambi i nuclei hanno costituzione mista: ENAC /Ministero dell'Interno.

Per far fronte a detta attività, atteso che viene esperita da personale part-time, si è reso necessario ampliare l'organico del Nucleo Ispettivo Nazionale portando le unità da 10 a 22. Allo scopo è stato tenuto un apposito corso che al termine ha rilasciato una attestazione ai partecipanti. Altro corso base è stato tenuto dalla Direzione Centrale Risorse Umane per gli ispettori aeroportuali.

Tenuto conto dei suggerimenti della Commissione UE che ritiene ancora insufficienti le ispezioni del Nucleo Nazionale, anche ai fini della effettuazione di follow-up e dell'accertamento dell'applicazione dei suggerimenti dati nel corso delle ispezioni, l'auspicio della Corte è che nei tempi più brevi possibili, si possa disporre di personale dedicato a tempo pieno alla bisogna oppure accrescere il numero degli ispettori attese le difficoltà finora incontrate per la continua indisponibilità di quest'ultimi per motivi legati alle altre loro attività, il che continuamente mette in crisi la pianificazione predisposta dalla Direzione.

Per opportuna informazione si rappresenta che per la programmazione delle ispezioni a livello nazionale si tiene conto soprattutto dei seguenti indicatori:

- entità di traffico passeggeri/anno dello scalo;
- collegamenti con Paesi e/o zone geografiche "sensibili";
- segnalazioni a seguito di ispezioni effettuate da parte delle autorità aeroportuali;
- segnalazioni da parte dei Servizi di Informazione e Sicurezza ;
- tentativi /atti di interferenza illecita;
- carenze riscontrate a seguito precedenti ispezioni effettuate dallo stesso Nucleo Ispettivo Nazionale.

Come già rappresentato in sede CISA (Comitato Interministeriale Sicurezza Aeroportuale), le risultanze delle verifiche del Nucleo Ispettivo Nazionale hanno mostrato una costante, rilevata peraltro anche dai team della Commissione Europea, che ha mostrato, in quasi tutte le ispezioni, talune carenze, nonostante gli sforzi fatti per eliminarle con i piani di intervento e le azioni svolte allo scopo da parte della Direzione. Molte di queste sono dovute a problematiche di natura istituzionale nei rapporti tra le varie amministrazioni pubbliche. In sede CISA è stato chiesto l'intervento della Presidenza del Consiglio dei Ministri (COCIST) per un'azione solutoria. Altre invece sono legate all'addestramento del personale ed alla necessità di pervenire ad una selezione di quest'ultimo ed a processi di certificazione più pregnanti. Anche relativamente a tali tematiche la Direzione sta procedendo con la predisposizione di un apposito Programma di formazione, sulla scorta di quanto ultimamente stabilito od in fase di emanazione normativa da parte degli organismi internazionali (ICAO – ECAC – Comunità Europea), e di revisione delle attuali disposizioni emanate dall'ENAC. Il tutto è in fase di ultimazione per essere sottoposto al parere del CISA e poi approvato dall'Ente.

Va comunque aggiunto che ogni vettore operante in Italia è tenuto a predisporre un proprio programma di sicurezza nel quale vengono riportate in dettaglio le modalità con cui la specifica compagnia aerea intende rispettare le prescrizioni del PNS. La Direzione Security verifica la correttezza e rispondenza di tali procedure e rilascia la propria approvazione.

Va ricordato, inoltre, che l'ENAC, quale riconosciuta Autorità Nazionale in materia di security del trasporto aereo civile, partecipa a numerose iniziative internazionali tendenti a predisporre norme e procedure in tale settore. Ciò è avvenuto sia in sede ICAO che di Comunità Europea (AVSEC) nonché di altri organismi come l'ufficio NATO dell'UEO.

**H)** In attuazione di quanto previsto dall'art. 2 dello Statuto, approvato con decreto interministeriale del 3 marzo 1999 (G.U. n. 285 del 10.12.1999), già prima ricordato, l'ENAC, tramite la Direzione Politiche di Sicurezza (Safety) ed Ambientali, ha svolto attività correlata alla prevenzione e contenimento dell'inquinamento acustico ed ambientale. In particolare, con l'ausilio di un gruppo di lavoro costituito da esperti in acustica sia universitari che istituzionali, è stata messa a punto una circolare sul "Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale" ed

ha predisposto uno schema di procedura per l'accertamento e la repressione delle eventuali violazioni da parte dei vettori con la irrogazione delle relative sanzioni.

#### **4.2 Il contenzioso**

Nel corso del 2006 la Direzione Affari Legali si è occupata di circa 60 controversie riguardanti l'attività istituzionale dell'Ente. Esse hanno in particolare riguardato:

a) Lodi arbitrali:

Tra le controversie che hanno particolarmente impegnato la struttura si segnalano l'impugnazione dei lodi arbitrali Air One contro ENAC relativamente alla continuità territoriale con la Sardegna.

In particolare, come già evidenziato nella precedente relazione per l'anno 2005, alla quale si rimanda, ulteriore contenzioso è sorto a seguito dell'espletamento del servizio onerato per talune rotte della Sardegna tra la Società aggiudicataria e l'ENAC. Nei predetti ricorsi, la Air One ha lamentato l'alterazione delle condizioni esistenti all'atto della gara, l'onerosità delle previsioni formulate in sede di gara e talune decisioni sfavorevoli adottate dall'Ente.

b) Oneri di servizio pubblico:

In particolare Alitalia ha presentato ricorso al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della nota ENAC con la quale veniva negata la presunta conferma di accettazione degli oneri di servizio pubblico sulle rotte Cagliari-Roma e Cagliari-Milano. Dopo alterne vicende dinanzi agli organi della giustizia amministrativa, il Consiglio di Stato ha respinto l'istanza cautelare avanzata dall'Alitalia avverso il provvedimento dell'ENAC.

Sono state altresì oggetto di impugnativa anche le rotte assegnate, sempre in regime di continuità territoriale, per ulteriori collegamenti aventi origine dalla Sardegna. Anche nella fattispecie in esame, la richiesta di sospensiva avanzata dalla Società Air One non è stata accolta.

Anche le gare aventi ad oggetto i collegamenti con le isole della Sicilia (Pantelleria e Lampedusa) sono state oggetto di contenzioso intervenuto tra le due compagnie che hanno presentato offerta per svolgere tale servizio in regime di oneri di servizio pubblico.

c) Requisiti di sistema:

È stata promossa una serie numerosa di ricorsi al TAR Lazio concernenti la Legge 2 dicembre 2005, n. 248 sui Requisiti di Sistema, che hanno notevolmente impegnato la struttura. In particolare le società di gestione aeroportuale hanno chiesto l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture del 30.12.2005, denominato "atto di indirizzo", nonché delle note ENAC, con le quali l'Ente ha dato attuazione a quanto previsto dalla suddetta legge e all'atto di indirizzo del Ministro pro-tempore.

Sempre relativamente alla legge sui Requisiti di Sistema, ma questa volta con riferimento specifico all'art. 11 terdecies, hanno adito il TAR Lazio sia Assaereo che IBAR, disgiuntamente, lamentando, da un lato, l'incompetenza dell'Ente ad individuare il limite che non può essere superato dai gestori aeroportuali nell'applicazione della royalty, quale sovrapprezzo che viene determinato come contropartita all'utilizzo dei beni aeroportuali per l'erogazione del servizio carburante alle compagnie aeree, mentre dall'altro è stata censurata la modalità tramite la quale è stata svolta l'istruttoria posta in essere dall'Ente medesimo per la determinazione del c.d. tetto.

Sempre in ordine alla problematica relativa all'applicazione delle royalties hanno promosso ricorso anche talune compagnie petrolifere.

d) Handling:

Per quanto concerne la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra, sono stati promossi una serie di ricorsi dinanzi ai giudici amministrativi diretti ad ottenere pronunce in ordine ai Regolamenti ed ai provvedimenti adottati dall'Ente per la realizzazione di un'effettiva liberalizzazione dell'handling. In realtà, come noto, in virtù del d.lg.vo 13 gennaio 1999, n. 18, che ha recepito la direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996, all'ENAC spetta il compito di vigilare affinché i corrispettivi per l'utilizzo delle strutture centralizzate, dei beni d'uso comune e di quelli in uso esclusivo, siano pertinenti ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono.

e) Gestioni aeroportuali:

Altre controversie particolarmente impegnative sono quelle promosse dai gestori aeroportuali avverso circolari o regolamenti dell'ENAC, nonché gli atti aggiuntivi alle convenzioni o le convenzioni per interventi infrastrutturali sugli aeroporti.

f) Vettori:

Per quanto concerne i vettori, si evidenziano i ricorsi in materia di FTL (Flight time limits) promossi da diverse compagnie aeree e associazioni sindacali che hanno visto impegnata la struttura in sinergia con la Direzione Centrale Regolazione Tecnica. In particolare l'Ente, la cui posizione è stata sostanzialmente condivisa dal TAR, ha solo ritoccato la propria regolamentazione per uniformarsi alla pronuncia in merito alle differenziazioni tra personale di condotta e di cabina.

g) Operatori:

Per quanto concerne gli operatori, si segnalano, in particolare, una serie di contenziosi che hanno visto contrapposto l'ENAC alla Soc. Icaro. In tale contesto sono emerse anche evidenze di rilevanza penale prontamente segnalate dalla struttura agli organi competenti. Infatti, la rilevanza dei fatti che hanno dato luogo ai provvedimenti dell'ENAC hanno trovato riscontro nell'attività della Procura della Repubblica di Rimini alla quale l'Ente sta prestando la propria collaborazione e alla quale ha già manifestato il proprio intendimento di costituirsi parte civile nel futuro giudizio.

h) Istruttori di volo:

Si segnala il rilevante contenzioso esistente da alcuni anni con gli istruttori di volo sulla questione dei limiti di età stabiliti dalla regolamentazione dell'ENAC per esercitare l'attività. A seguito dell'impegno profuso nel difendere la legittimità della posizione dell'ENAC, recenti pronunce giurisprudenziali del Tribunale civile di Roma, hanno modificato il precedente orientamento giurisprudenziale, sfavorevole all'Amministrazione. Il Tribunale, infatti, ha riconosciuto la legittimità dell'operato dell'ENAC che nell'esercizio della propria potestà regolamentare può innovare le norme JAR introducendo anche deroghe alla disciplina JAR FCL, per cui ha rigettato i ricorsi proposti, ex art. 700 c.p.c., dagli istruttori di volo ultrasessantacinquenni.

**4.3 – Consulenze ed incarichi**

**1** - Con delibera del Consiglio di Amministrazione, n. 76 del 22 dicembre 2004, veniva conferito l'incarico di Capo Ufficio Stampa per la durata di anni 5 a far data dall'1 febbraio 2005, con compenso annuo lordo di € 52.669,75;

**2** - Con delibera del Consiglio di Amministrazione, n. 73 del 13 ottobre 2005, è stato conferito l'incarico di portavoce dell'organo di vertice con gli organi di informazione per la durata di anni 2 a far data dall'1 novembre 2005, con compenso annuo lordo di € 70.000,00. L'incarico è divenuto successivamente vacante a seguito delle dimissioni rese dal giornalista professionista il 30 novembre 2006;

**3** - Con delibera del Consiglio di Amministrazione, n. 5 del 20 febbraio 2007, è stato rinnovato, per dodici mesi, l'incarico di svolgere compiti di supporto alla Direzione Infrastrutture Aeroporti per le attività di redazione e pubblicazione dei bandi di gara, connesse ai ruoli dell'ENAC quale Stazione Appaltante per i progetti da realizzarsi negli aeroporti in gestione diretta di Pantelleria e Lampedusa, nonché compiti di supporto alla Direzione Investimenti Infrastrutturali per le attività di controllo di 1° livello sugli interventi da realizzare negli aeroporti stessi, riportando periodicamente alla Presidenza ed alla Direzione Generale circa l'attività svolta con eventuali proposte di miglioramenti e/o coordinamento dell'attività stessa.

All'ingegnere interessato viene corrisposto, in conformità con quanto previsto dall'art. 1, commi 9 e 56 della Legge Finanziaria 2006, il compenso mensile lordo di € 4.500,00;

**4** - Con delibera del Consiglio di Amministrazione, n. 27 del 24 aprile 2007, è stata approvata per un anno, fermo l'avvenuto rilascio dell'autorizzazione da parte dell'Avvocatura Generale dello Stato, la prosecuzione dell'incarico di consulenza giuridica (già conferita allo stesso Avvocato dello Stato, per la durata di un anno a decorrere dal 1° febbraio 2005, con delibera n. 77/2004 del Consiglio di Amm.ne), avente ad oggetto l'espressione di pareri su relazioni difensive elaborate dall'Ente con riferimento ai contenziosi (anche extra giurisdizionali) in corso nonché la risoluzione di quesiti di carattere giuridico-legale in materie di interesse strategico per l'Ente e la collaborazione alla predisposizione di linee-guida, direttive e atti di carattere generale adottando dall'ENAC.

Il compenso lordo annuo, per il quale la Direzione Centrale Amministrazione e Finanza ha attestato la disponibilità in bilancio, ammonta ad € 22.310,96.

## **5. I risultati contabili della gestione**

### **5.1 La gestione finanziaria**

Il conto consuntivo dell'esercizio finanziario 2006 risulta impostato in coerenza con il bilancio di previsione dello stesso anno, elaborato, in applicazione del D.P.R. n. 97 del 2003, tenendo conto della ripartizione delle entrate e delle spese per centro di responsabilità amministrativa.

Gli schemi, i modelli e i criteri contabili adottati nella redazione del documento in esame risultano, pertanto, conformi a quelli riportati in allegato e stabiliti dal citato D.P.R. n. 97/2003, anche se non sono state ancora introdotte quelle innovazioni tecniche che avrebbero dovuto consentire al sistema informativo dell'Ente di elaborare una contabilità analitica per centro di costo e la rilevazione dei fatti di gestione aventi rilievo economico-patrimoniale.

Il conto consuntivo dell'Ente è quindi, costituito dal conto del bilancio, dallo stato patrimoniale e dal conto economico; è preceduto dalla relazione illustrativa dei risultati della gestione (nota integrativa); 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 31.12.2006.

#### **La nota integrativa**

L'Ente, in accoglimento delle indicazioni del Collegio dei Revisori e dei Ministeri vigilanti, ha redatto "la nota integrativa" secondo le indicazioni di cui all'articolo 44 del D.P.R. n. 97/2003. Essa è preceduta da una breve ma significativa "introduzione", contiene tutti gli elementi richiesti dalla precitata normativa e costituisce un utile riferimento per la lettura e la comprensione dei dati di bilancio.

La stessa precisa che il documento di bilancio riporta i dati di consuntivo suddivisi per centro di responsabilità amministrativa secondo gli schemi, i modelli e i criteri contabili previsti dalla citata normativa la cui prima applicazione è avvenuta in sede di determinazione delle poste di bilancio nel preventivo riferito all'esercizio 2005.

Al riguardo occorre precisare che il bilancio di previsione per l'anno 2006 è stato impostato tenendo conto delle strutture direzionali previste nel modello

organizzativo deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 29 luglio e 9 settembre 2004 ed entrato in vigore a partire dal mese di marzo 2005.

Il Consiglio di Amministrazione con proprio atto deliberativo n. 92/2005 e previo parere favorevole del Collegio dei Revisori dei Conti, in data 20 dicembre 2005 ha deliberato l'approvazione del bilancio preventivo 2006 che è stato successivamente approvato dai Ministeri vigilanti con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze in data 13 dicembre 2006

Le risorse individuate per la realizzazione della attività e quelle per gli obiettivi riferiti all'anno 2006 così come stabiliti nel bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione sono state trasferite, da parte del Direttore Generale, ai singoli dirigenti responsabili delle strutture "Centro di responsabilità amministrativa" di primo livello. Il Direttore Generale ha provveduto ad assegnare ad ogni struttura il preventivo finanziario gestionale ripartito per capitolo di competenza di entrate ed uscite. I singoli responsabili hanno pertanto avuto a disposizione le risorse stabilite dal Consiglio di Amministrazione suddivise in base ai capitoli di competenza sia delle entrate che delle uscite. Per effetto dell'assegnazione fatta dal Direttore Generale i vari dirigenti hanno, a loro volta, ripartito gli stanziamenti fra le direzioni di secondo livello in modo da attuare concretamente la gestione decentrata.

L'applicazione è avvenuta nel corso dell'esercizio ed è da ritenersi sostanzialmente riuscita. Prova ne è il ricorso limitato ad azioni correttive che si sono avute in modo del tutto modesto e fisiologico con il provvedimento di assestamento al bilancio avvenuto nel mese di novembre 2006. Va preso comunque atto che alcuni aspetti risultano ancora da perfezionare ed ottimizzare, in particolare quelli collegati al funzionamento dei pacchetti informatici che, una volta a regime, consentiranno di procedere alla contabilizzazione delle singole operazioni direttamente presso le varie strutture, sia centrali che periferiche.

Per ottimizzare la funzionalità applicativa del sistema, nel corso dell'anno 2006 sono stati realizzati una serie di corsi di formazione organizzati con la partecipazione di funzionari interni unitamente agli esperti della società fornitrice del software applicativo a cui ha partecipato a turno tutto il personale amministrativo interessato, sia centrale che periferico, al fine di diffondere le necessarie conoscenze operative riguardanti le funzioni del programma in modo da agevolare l'applicazione.



Il bilancio in esame, come già evidenziato, recepisce le disposizioni del D.P.R. 97/03 in attesa dell'approvazione da parte dei Ministeri competenti del Regolamento amministrativo contabile deliberato dal Consiglio di Amministrazione e risulta costituito dal rendiconto generale quale documento finale che espone i risultati dell'esercizio finanziario attraverso il conto di bilancio, il conto economico, lo stato patrimoniale e la nota integrativa.

Nella nota integrativa redatta in base all'art. 44 del D.P.R. 97/03, viene data dimostrazione dei criteri di valutazione utilizzati nella redazione del rendiconto generale, con l'analisi delle voci del bilancio, almeno quelle maggiormente significative in termini di gestione, nonché delle voci che costituiscono il conto economico e lo stato patrimoniale dell'Ente.

Particolare riguardo meritano le considerazioni del Collegio dei revisori relative all'avanzo economico realizzato al termine dell'esercizio nonché alla destinazione dell'avanzo di amministrazione.

Queste ultime rivestono, quest'anno, carattere di particolare significato alla luce delle disposizioni contenute nell'art. 1 comma 582 della legge 266/05, e delle disposizioni contenute nel decreto legge n. 300/06 convertito in legge n. 17 del 26 febbraio 2007 che danno la possibilità di destinare al finanziamento di interventi su aeroporti nazionali parte delle somme stanziato dallo Stato a favore dell'ENAC e non ancora utilizzate.

Nell'anno 2006 l'andamento della gestione è stato fortemente condizionato, come negli esercizi passati, dai trasferimenti statali. In particolare, l'inadeguatezza dello stanziamento sul bilancio dello Stato riferito ai trasferimenti in conto capitale finalizzati esclusivamente ad 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) atti a garantire il pagamento delle obbligazioni già perfezionate con le banche, ha comportato l'utilizzo delle somme già trasferite negli anni passati aventi lo stesso oggetto per far fronte alle rate di mutuo maturate nell'anno. Infatti, il Ministero dei Trasporti ha provveduto ad impegnare le somme stanziato nel bilancio dello Stato per tale finalità, pari a € 22.746.854,00, a fronte di un fabbisogno annuo stabilito in € 29.000.000,00 circa, senza effettuare il relativo trasferimento.

Nel corso dell'anno sono state riassegnate somme in perenzione amministrativa ancora residuali della gestione della ex Direzione Generale della Aviazione Civile pari a € 21.767.229,97 per le erogazioni di pagamenti in conto capitale.

Per quanto concerne i trasferimenti di parte corrente a favore di ENAC, gli importi stanziati nel bilancio dello Stato pari ad € 62.720.263,00 sono collegati a quanto disposto dall'articolo 7 del d.lgs. 250/97 e risultano 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 (Fondo Europeo Sviluppo Regionale), la somma di € 34.511.962,52 per il QCS (Quadro Comunitario di Sostegno) 2000-2006, a cui va aggiunta la corrispondente quota nazionale di € 52.481.330,03.

Le entrate di parte corrente, che ammontano complessivamente a € 172.525.275, hanno riportato un incremento del 5,84% rispetto all'esercizio 2005. Esaminando i dati per centro di responsabilità si riscontra che si è avuto un incremento di entrate per la Direzione Centrale Amministrazione e Finanza del 22,53% determinato esclusivamente dal maggiore trasferimento dello Stato per effetto delle disposizioni normative contenute nella legge 248/05 in materia di competitività del sistema aeroportuale che, come è noto, ha ridotto del 75% i diritti aeroportuali, ponendo a carico del bilancio statale le minori entrate dell'ENAC. Contestualmente si assiste ad una diminuzione delle entrate per la Direzione Centrale Regolazione Economica pari a circa il 21% rispetto agli stessi dati del 2005. La diminuzione delle entrate per canoni aeroportuali nel corso dell'anno 2006 è risultata minore di quanto previsto come evidenziato nella relazione di assestamento del bilancio dell'anno per effetto di una azione di recupero portata a termine dalle direzioni interessate che hanno proceduto alla quantificazione definitiva dei dati di traffico degli anni precedenti secondo i criteri stabiliti dalla rispettiva normativa potendo conseguentemente determinare in via conclusiva i relativi diritti. A ciò va aggiunto il positivo andamento del traffico aereo riscontratosi nell'anno che ha comportato un ulteriore gettito i cui effetti si sommano alle azioni di cui si è detto sopra.

Unitamente a queste voci di entrata è stato riscontrato un positivo andamento anche delle entrate proprie derivanti dalle prestazioni fatturate con un significativo +13,31% rispetto all'anno precedente.

Le uscite di parte corrente ammontano complessivamente a € 136.378.493,44 tra cui:

- € 89.370.312,51 per spese di funzionamento;
- € 46.599.180,93 per interventi diversi.

È opportuno sottolineare per quanto riguarda la composizione delle due categorie che le spese di funzionamento risultano a loro volta costituite da :

- € 71.637.564,61 per spese del personale in attività di servizio;
- € 16.948.062,40 per l'acquisto di beni di consumo e di servizi;
- € 784.685,50 riferiti ad uscite per gli Organi dell'Ente.

Relativamente agli oneri per l'acquisto di beni di consumo e di servizi, che sono stati assoggettati a particolari regimi restrittivi dalle recenti leggi finanziarie e dalle successive disposizioni normative emanate dal Governo in materia di contenimento della spesa pubblica, va osservato che l'importo complessivo è per l'80,36% riferito a solo 4 tipologie di spese su un totale di 34 ed attengono a:

- spese per fitto locali e funzionamento uffici (spese per l'illuminazione, riscaldamento, condizionamento e pulizie) € 3.900.360,05;
- spese per il funzionamento del sistema informatico dell'Ente per € 2.050.707,79;
- spese per premi assicurativi (l'incidenza di maggior significato è senza dubbio quella della polizza A.C. aviation ) per € 5.362.532,97;
- spese per esercizio manutenzione e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali di diretta gestione dell'ENAC € 2.305.615,27.

L'Unità Previsionale di Base "interventi diversi" ha comportato una spesa per il 2006 pari a € 46.599.180,93 che risulta principalmente costituita da:

- € 39.511.940,00 per oneri di servizio pubblico per convezioni stipulate sulle rotte da e per la Sicilia, Sardegna e Crotona;
- € 3.472.946,38 quale rimborsi a favore dello Stato in relazione ai provvedimenti normativi sul contenimento dei consumi intermedi;
- € 2.295.839,28 per spese relative a liti, arbitraggi e spese legali.

I risultati della gestione finanziaria di competenza per il 2006 vengono riassunti nel seguente prospetto:

	<b>ENTRATE</b>	<b>USCITE</b>	<b>RISULTATI DIFFERENZIALI</b>
Correnti	172.525.275,00	136.378.493,44	36.146.781,56
In conto capitale	150.778.266,98	141.343.022,44	9.435.244,54
Partite di giro	54.691.654,73	54.691.654,73	-
<b>Totale</b>	<b>377.995.196,71</b>	<b>332.413.170,61</b>	<b>45.582.026,10</b>

**5.2 – IL CONTO DEL BILANCIO**

Il conto del bilancio è costituito dal rendiconto finanziario che, compilato nella forma decisionale, espone i risultati della gestione finanziaria per competenza, cassa e residui. Detti risultati, consolidati a livello di Ente, si possono compendiare come segue:

**a – gestione di competenza**

- accertamenti	€	377.995.196,71	
- impegni	€	- 332.413.170,61	
	<b>€</b>	<b>45.582.026,10</b>	<b>avanzo finanziario di competenza</b>

**b – gestione di cassa**

- Fondo di cassa all'1.1.2006	€	255.059.450,25	
- riscossioni	€	321.477.028,70	
- pagamenti	€	- 241.334.699,70	
	<b>€</b>	<b>335.201.779,26</b>	<b>fondo di cassa al 31.12.2006</b>

Il fondo di cassa sopra riportato trova riscontro nella documentazione trasmessa dall'Istituto cassiere (nota B.N.L. del 12.03.2007).

**c - gestione dei residui**Residui attivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	287.337.454,37	
- riscossi nell'esercizio	€	- 79.713.413,35	
- eliminati	€	-	
- restano anni precedenti al 2006	€	207.624.041,02	
- del 2006	€	<u>136.231.581,33</u>	<b>€ 343.855.622,35</b>

Residui passivi:

- all'inizio dell'esercizio	€	468.038.293,06	
- pagati nell'esercizio	€	- 101.355.130,67	
- eliminati	€	-	
- restano anni precedenti al 2006	€	366.683.162,39	
- del 2006	€	<u>192.433.601,56</u>	<b>€ 559.116.763,95</b>
			<b>€ -215.261.141,60</b>

differenza

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, soprattutto quello dei residui passivi. Sul punto, si rinvia alle considerazioni svolte dall'Amministrazione nella relazione di accompagnamento al consuntivo, concordando, in particolare, 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.

Dagli stessi dati, si rileva, inoltre, che:

- gli accertamenti sono stati superiori agli impegni di € **45.582.026,10**. Tale risultato positivo, maturato per oltre 36 milioni di euro tra le partite correnti del bilancio, riveste notevole rilevanza ai fini della determinazione del risultato economico della gestione;
- anche le riscossioni sono risultate superiori di € **80.142.329,01** all'ammontare dei pagamenti disposti nell'anno. Il loro maggior importo si aggiunge al fondo di cassa esistente all'inizio dell'esercizio;
- l'Amministrazione non ha adottato il provvedimento relativo al riaccertamento dei residui previsto dall'articolo 54 del vigente Regolamento per l'amministrazione e la contabilità dell'Ente.

Nel prospetto sottostante i risultati dell'esercizio finanziario 2006 vengono posti a raffronto con quelli del 2005:

	<b>2006 (a)</b>	<b>2005 (b)</b>	<b>+ / - (a-b)</b>
Avanzo/dis. finanziario di competenza	<b>45.582.026,10</b>	34.152.471,73	11.429.554,37
Avanzo/Dis. di amministrazione	<b>119.940.637,66</b>	74.358.611,56	45.582.026,10
fondo di cassa	<b>335.201.779,26</b>	255.059.450,25	80.142.329,01

Il raffronto sopra riportato conferma la positività della gestione dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Tuttavia, l'incremento del fondo di cassa deve essere posto in relazione al notevole volume dei residui passivi che sono rimasti da pagare al termine dell'esercizio.

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 2006 e con i corrispondenti accertamenti dell'esercizio 2005.

Descrizione	Accert. 2006 a	Previs. 2006 b	Differenze a - b = c	Accer. 2005 d	Differenze a - d = e
<b><i>ENTRATE PROPRIE</i></b>					
di parte corrente (titolo I: cat. 1 e 3)	74.260.275,00	75.078.246,02	- 817.971,02	82.232.950,33	- 7.972.675,33
di parte in c/capitale (titolo II: cat. 1 e 4)	14.106.321,47	14.060.391,08	45.930,39	2.377.691,67	11.728.629,80
<b>TOTALE</b>	<b>88.366.596,47</b>	<b>89.138.637,10</b>	<b>- 772.040,63</b>	<b>84.610.642,00</b>	<b>3.755.954,47</b>
<b><i>TRASFERIMENTI</i></b>					
di parte corrente (titolo 1, cat.2)	98.265.000,00	100.263.669,58	- 1.998.669,58	80.766.216,35	17.498.783,65
di parte in c/ capitale (titolo 2, cat. 2)	136.671.945,51	136.671.945,51	0	82.043.059,24	54.628.886,27
<b>TOTALE</b>	<b>234.936.945,51</b>	<b>236.935.615,09</b>	<b>- 1.998.669,58</b>	<b>162.809.275,59</b>	<b>72.127.669,92</b>
<b><i>PARTITE DI GIRO</i></b>	<b>54.691.654,73</b>	<b>51.522.000,00</b>	<b>3.169.654,73</b>	<b>39.807.603,49</b>	<b>14.884.051,24</b>
<b>TOTALI</b>	<b>377.995.196,71</b>	<b>377.596.252,19</b>	<b>398.944,52</b>	<b>287.227.521,08</b>	<b>90.767.675,63</b>

Dal prospetto sopra riportato si rileva una sostanziale conferma delle previsioni aggiornate. Lo stesso prospetto evidenzia, inoltre, il miglioramento delle entrate proprie e l'incremento dei trasferimenti sia in parte corrente che in conto capitale rispetto ai corrispondenti accertamenti dell'esercizio precedente.

Tutte le **entrate correnti** (titolo 1, catt. 1, 2 e 3) sono state accertate in € **172.525.275,00** e risultano costituite:

- da contributi degli iscritti all'Albo della gente dell'aria (cat. 1) per l'ammontare di euro 731.597,68, pari allo **0,42%** delle entrate correnti;
- da trasferimenti ordinari dallo Stato (cat. 2) per l'ammontare di € 93.265.000,00 e dalla Regione Sicilia per l'ammontare di € 5.000.000,00 per oneri di servizio

- pubblico, complessivamente pari al 56,96% del totale delle entrate correnti;
- da proventi derivanti dalla vendita di beni e servizi (cat. 3, Cap. 1 € 26.628.047,40);
  - da redditi e proventi patrimoniali (cat. 3 Cap. 2 € 267.505,32);  
da recuperi e rimborsi vari (cat. 3, Cap.3 € 255.919,63);
  - da entrate non classificabili in altre voci (cat. 3, Cap. 4 € 46.377.204,97),  
per un ammontare complessivo di € 73.528.677,32.

Le entrate in conto capitale (Titolo 2) sono state accertate nell'ammontare di € 150.778.266,98 e risultano costituite:

- da riscossioni di crediti.(cat. 1, cap. 4) per complessivi € 14.106.321,47, pari al 9,36% delle entrate in parola. Tra dette entrate, assumono particolare rilievo quelle relative al rimborso da parte dell'INPDAP del maturato buonuscita del personale ex D.G.A.C (€ 14.032.111,81);
- da trasferimenti dallo Stato e dalla Comunità Europea in conto capitale (cat. 2, cap. 1) per l'ammontare di € 136.671.945,51.

Le entrate per **partite di giro** (Titolo 4), accertate nell'ammontare di € 54.691.654,73, continuano a comprendere, 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. Al riguardo, nell'ottica di una razionalizzazione delle procedure amministrative, è stata dal Collegio sindacale raccomandata l'emissione del titolo di pagamento contestualmente all'erogazione del trattamento economico e con imputazione diretta al capitolo di spesa.

Inoltre, l'inclusione tra le partite di giro degli acconti su prestazioni a pagamento dell'Ente rende inattendibile, per difetto, il dato relativo all'ammontare sia delle entrate proprie sia delle entrate correnti. Pertanto, appare assolutamente indilazionabile che l'Ente provveda ad una diversa impostazione in bilancio della voce in questione.