

P 5

**Scostamento tra le percentuali di incremento del costo globale
ed il tasso programmato di inflazione**

	1995	1996
COSTO GLOBALE *	1,66	10,67
TASSO INFLAZIONE PROGRAMMATO	2,50	3,50
SCOSTAMENTO	-0,84	7,17

* : percentuali ottenute dai dati del consuntivo rapportati all'anno precedente.

N. B. - Il costo globale per gli esercizi 1994 e 1995 è stato pari, rispettivamente,
a L. 23.558,5 e L. 23.950,7 milioni

4) L'ATTIVITA' ISTITUZIONALE

I compiti del RAI specificati dalla legge istitutiva (1) dallo Statuto (2) e dal codice della navigazione (3), possono riassumersi nel controllo sulla costruzione e sull'esercizio degli aeromobili - attraverso il rilascio di certificati di omologazione, di navigabilità e di collaudo e di attestazioni ed autorizzazioni -; nello svolgimento di funzioni (tecniche od amministrative) per conto del Ministero dei Trasporti e di un'attività peritale (anche su richiesta di privati).

L'Ente, inoltre, dietro autorizzazione del Ministero dei Trasporti, può redigere progetti di accordo con altri Stati nelle materie afferenti ai compiti istituzionali.

Riguardo a tale ultimo punto, va segnalato che il nuovo Statuto ha introdotto significative innovazioni alle attribuzioni dell'Ente, consentendo (agli articoli 3 e 4) al RAI di promuovere accordi con Istituti esteri similari senza che sia più necessario acquisire la previa autorizzazione del Ministero dei Trasporti.

NOTA 1 - R.D.L. 24 novembre 1938, n. 1912, convertito in legge n. 739 del 2 giugno 1939, articolo 1;

NOTA 2 - Articoli 2,3 4;

NOTA 3 - Articoli dal 763 al 770;

L'Ente può ora direttamente stipulare anche accordi di collaborazione con Amministrazioni e persone giuridiche pubbliche e private nazionali ed internazionali per ricerche attinenti ai compiti istituzionali; promuovere convegni e dibattiti nazionali ed internazionali; svolgere attività di consulenza professionale e di formazione anche in campo internazionale e promuovere la diffusione della cultura aeronautica e della sicurezza del volo, tramite apposite pubblicazioni (art.2).

Ai destinatari della propria attività, l'Ente richiede il pagamento di "diritti", nella misura indicata nell'apposito "regolamento delle tariffe" (periodicamente aggiornato). Tale sistema assicura al RAI una completa autonomia finanziaria.

Nei precedenti referti si è già rappresentato che l'attività operativa dell'Ente non emerge nella sua compiutezza, né risulta precisamente quantificabile attraverso il mero esame dei dati di bilancio e che un quadro esaustivo della stessa può ottenersi solo dall'analisi delle relazioni sui consuntivi redatti dal Presidente e dal direttore generale.

Ciò premesso, può osservarsi che da tali relazioni emerge che l'Ente, nel biennio considerato, si è attivato in tutti i settori di attività indicati dallo Statuto.

In particolare, nel campo delle relazioni internazionali, sono proseguiti i rapporti con le Autorità di navigabilità degli altri Paesi, non solo europei, per l'esame e la risoluzione di problematiche di comune interesse.

E' stata, in particolare assicurata la presenza dell'Ente nei Comitati e nei gruppi di lavoro del JAA (Joint Aviation Airworthiness); sono state espletate le attività volte all'estensione agli elicotteri dell'accordo bilaterale tra l'Italia e la Polonia in materia di aereonavigabilità firmato il 21 marzo 1994 (e che era stato il risultato di un intenso lavoro condotto negli esercizi precedenti).

Nel 1996 è stato impostato un programma denominato "Progetto di qualità", finalizzato al conseguimento, da parte del RAI, dell'accreditamento quale organismo di certificazione dei sistemi di qualità presso il SINCERT (Sistema Nazionale di Certificazione).

E' stato già rappresentato nelle precedenti relazioni che la sicurezza del volo postula il costante controllo non solo del mezzo aereo e delle parti di questo, ma anche dell'idoneità degli esercenti e delle imprese incaricate di curare il mantenimento dell'efficacia dell'aeromobile. Ciò comporta, da parte del RAI, l'espletamento di verifiche, oltre che sulle componenti dei velivoli, sull'idoneità delle imprese, del personale e dei programmi di queste.

L'Ente ha così continuato ad espletare l'attività di omologazione (nazionale, estera, e congiunta) di velivoli, elicotteri, e parti di questi; di rilascio, di modifica, di estensione e di sospensione delle certificazioni delle imprese; di sorveglianza sulle imprese certificate, sugli esercenti di linea e sulle compagnie di charter.

E' anche proseguita la sorveglianza (disciplinata da apposite convenzioni) sull'esercizio di 39 aeromobili ed elicotteri della Polizia di Stato e di 25 elicotteri impiegati nella Protezione Civile e sulla manutenzione sulle modifiche e sull'esercizio di 21 elicotteri del

Ministero dell'Agricoltura e di "Canadair " e "A-109" della Protezione Civile.

I funzionari del RAI hanno continuato a far parte delle commissioni di inchiesta su "incidenti" (1) occorsi in Italia ad aerei nazionali e stranieri.

Intensa è stata anche l'attività nel campo della normativa tecnica. Impegno che ha consentito all'Ente di aggiornare, nel triennio 93-95, quasi il 50% di tutta la normativa emessa dal RAI. Tra le altre, di particolare rilevanza è stata l'elaborazione, nel 1995, del regolamento per gli elicotteri leggeri (denominato RAI-VLR, Very Light Rotorcraft), primo regolamento a livello mondiale emesso in tale materia da una Autorità di navigabilità (il regolamento è attualmente allo studio del JAA per l'eventuale adozione dello stesso in campo europeo).

All'attività che l'Ente va da anni svolgendo consegue, costantemente, un "ritorno" positivo dall'utenza e dall'opinione pubblica nazionale ed internazionale. Lo testimoniano - segnala il RAI - i numerosi, favorevoli articoli di stampa, gli attestati ed i riconoscimenti frequentemente ottenuti, quali quelli del JAA e della Rivista "AIR PRESS", relativi al grado di soddisfazione dell'utenza, al funzionamento dell'Ente, alla qualità del lavoro svolto, agli strumenti utilizzati, ecc..

NOTA 1 - Gli "incidenti" (per tali intendendo non solo gli incidenti in senso stretto, ma anche le avarie, i danni, i guasti, ecc. capitati ai velivoli) sono stati 127 nel 1995 e 96 nel 1996.

L'apprezzamento che il RAI riscuote anche in campo internazionale è dimostrato pure dalle prestazioni che l'Ente fornisce, dietro espressa richiesta, ad importanti compagnie aeree di altri Paesi (quali le linee aeree nazionali cinesi, giapponesi, brasiliane, ungheresi ed israeliane).

Sul punto può soggiungersi che l'Ente sta impostando un sistema di monitoraggio della propria attività operativa riferito all'ultimo triennio della stessa e sta elaborando degli "standard" da utilizzare per una analisi più approfondita della azione esperita.

5) I RISULTATI DELLA GESTIONE FINANZIARIA

5.1) Tempi di approvazione dei bilanci.

Come risulta anche dall'allegato prospetto A (1) la deliberazione del bilancio preventivo e del consuntivo dell'esercizio 1995 è intervenuta dopo la scadenza dei termini fissati dall'art. 32 del DPR 696/79 (2) e dall'art. 17 dello Statuto.

Riguardo al preventivo del 1996, va precisato che, tra le modifiche statutarie di cui si è riferito, è stata anche quella (contenuta nell'articolo 16) che il bilancio preventivo deve essere approvato entro il mese di novembre (e non di ottobre, come sinora stabilito) dell'anno precedente a quello al quale il preventivo afferisce.

In ordine al consuntivo relativo al 1996, è da rammentare che, come già segnalato, i membri del Consiglio di Amministrazione ed il Presidente dell'Ente, decaduti dall'incarico nel gennaio 1997, non sono stati rinnovati.

NOTA 1 - Che riporta anche l'indicazione della data delle pronunce ,
ove intervenute, dell'Autorità di Vigilanza.

NOTA 2 - Rispettivamente, non oltre il 31 ottobre ed entro il mese di aprile
successivo alla chiusura dell'esercizio.

Il consuntivo 1996, responsabilmente predisposto dal Direttore generale, risulta, pertanto, privo della delibera del Consiglio di Amministrazione e della Relazione del Presidente.

Ciononostante, contenendo tale documento tutti gli elementi necessari per una compiuta valutazione delle risultanze della gestione attuata nel 1996, sui dati emergenti dallo stesso è stata condotta l'analisi che segue.

Prospetto A

ESERC.	BILANCIO PREVENTIVO		BILANCIO CONSUNTIVO	
	Delibera C. A.	Pronunce O.V.	Delibera C. A.	Pronunce O.V.
1995	15/12/1994 *	04/02/95 - Tesoro 28/11/95 - Trasporti	04/06/1996 *	02/08/96 - Tesoro 19/12/96 - Trasporti
1996	28/11/95	22/04/96 - Trasporti		

* : mancato rispetto dei termini previsti dal DPR 696/79 o dallo Statuto.

5.2) Variazioni di bilancio

Al fine di consentire una compiuta valutazione degli effetti delle variazioni di bilancio intervenute negli esercizi in riferimento, è stato elaborato il prospetto che si allega sub 1, nel quale è stato riportato lo scostamento tra le previsioni iniziali e quelle definitive del bilancio, nonché quello tra queste ultime e gli accertamenti e gli impegni.

Gli elementi contenuti in tale elaborato evidenziano come - con l'eccezione dei dati di entrata del 1995 - nelle risultanze finali lo scostamento percentuale tra le previsioni iniziali e quelle definitive sia di entrata che di spesa non abbia assunto valori particolarmente rilevanti.

Per quanto riguarda le entrate del 1995, può segnalarsi che alla formazione dello scostamento (del 17,9%) tra le previsioni iniziali e quelle definitive hanno contribuito sia i proventi dell'attività svolta dall'Ente (diritti e rimborsi spese per operazioni di sorveglianza sulle costruzioni aeronautiche e sull'esercizio degli aeromobili: + 4.445 milioni), che l'aumento delle "partite in sospeso" delle partite di giro (+ 3.000 milioni).

Sensibili scostamenti tra le previsioni iniziali e quelle definitive hanno interessato, tra le spese, le poste di parte capitale (- 68,7% e - 73,9%, rispettivamente, nel 1995 e nel 1996). Essi sono stati determinati dai valori della voce "acquisti immobili", le intere dotazioni iniziali della quale (4.500 milioni del 1995 e 10.000 milioni

Rendiconto finanziario generale
(in milioni di lire)

Prospetto n. 1

Entrate	1995				1996			
	Prev. Iniz.li	Prev. Def.ve	% *	Accer.ti	Prev. Iniz.li	Prev. Def.ve	% *	Accer.ti
Correnti	30.236,00	34.856,00	115,3	34.874,10	36.240,00	34.628,20	95,5	34.382,10
In C/ Capitale	419,00	419,00	100,0	253,20	426,00	434,00	102,1	439,40
Partite di giro	12.034,00	15.034,00	124,9	15.465,00	15.034,00	15.034,00	100,0	16.385,70
Tot. generale	42.689,00	50.309,00	117,9	50.592,30	51.700,00	50.096,20	96,9	51.207,20

Spese	1995				1996			
	Prev. Iniz.li	Prev. Def.ve	% *	Impegni	Prev. Iniz.li	Prev. Def.ve	% *	Impegni
Correnti	32.224,60	32.869,20	102,0	30.350,50	34.640,30	36.186,80	104,5	34.307,20
In C/ Capitale	6.310,00	1.972,10	31,3	1.622,40	13.525,00	3.525,00	25,7	2.323,80
Partite di giro	12.034,00	15.034,00	124,9	15.465,00	15.034,00	15.034,00	100,0	16.385,70
Tot. generale	50.568,60	49.875,30	98,6	47.437,90	63.199,30	54.745,80	86,6	53.016,70

* rapporto tra previsioni iniziali e definitive.

** rapporto tra previsioni definitive ed accertamenti.

*** rapporto tra previsioni definitive ed impegni

del 1996) sono state portate in diminuzione, causando la macroscopica riduzione delle previsioni definitive.

L'Ente ha al riguardo riferito che gli stanziamenti di cui trattasi sono stati eliminati (con provvedimento di variazione) in quanto "..... a seguito di una formale richiesta di acquisto, l'INPDAP, proprietaria" di uno stabile, che interessava al RAI, "faceva sapere che l'eventuale acquisto poteva avvenire solo con l'aggiudicazione di una gara di appalto pubblica".

5.3) Il rendiconto finanziario

Nel prospetto che si allega sub 1.1 sono riassunte le risultanze complessive della gestione finanziaria del biennio 1995 - 1996, oggetto della presente relazione.

Prospetto n. 1. 1

RENDICONTO FINANZIARIO - Riassunto generale -
(in milioni di lire)

ENTRATE	1995	1996	%
CORRENTI	34.874,1	34.382,1	98,41
IN CONTO CAPITALE	253,2	439,4	173,54
PARTITE DI GIRO	15.465,0	16.385,7	105,95
TOTALE GENERALE	50.592,3	51.207,2	101,22
DISAVANZO	0,0	1.809,5	100,00
TOTALE A PAREGGIO	50.592,3	53.016,7	104,79
SPESE	1995	1996	%
CORRENTI	30.350,5	34.307,2	113,04
IN CONTO CAPITALE	1.622,4	2.323,8	143,23
PARTITE DI GIRO	15.465,0	16.385,7	105,95
TOTALE GENERALE	47.437,9	53.016,7	111,76
AVANZO	3.154,4	0,0	100,00
TOTALE A PAREGGIO	50.592,3	53.016,7	104,79

* : variazione rispetto all'anno precedente.

Dall'elaborato risulta palese che, mentre, nel 1995, le entrate correnti erano risultate superiori alle corrispondenti spese, nel 1996 tale divario si è, sostanzialmente, annullato per effetto dell'incremento delle spese correnti (determinato, come subito si preciserà, prevalentemente, dall'aumento delle spese per il personale e di quelle per l'acquisto di beni di consumo e di servizi).

L'andamento delle varie poste di bilancio può più agevolmente desumersi dai dati contenuti nel prospetto allegato sub 1.2, predisposto ai fini di un esame più dettagliato delle voci di entrata e di spesa del biennio in esame.

I dati di tale elaborato evidenziano che, quanto alle entrate correnti, la componente di gran lunga più significativa delle stesse è stata costituita dai proventi della "vendita di beni e prestazioni di servizi" (1).

Assolutamente modesta, pari solo al 3,14%, è stata l'incidenza, sul totale delle correnti, delle restanti voci di entrata.

Sempre con riferimento alle entrate correnti, va segnalato che neanche nel biennio ora considerato è stato erogato all'Ente dal Ministero dei Trasporti il contributo previsto dalla legge istitutiva (articolo 2) e dallo Statuto del Rai (articolo 17).

NOTA 1 - La cui incidenza sulle entrate correnti è stata pari, mediamente al 97%;

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

RENDICONTO FINANZIARIO

Prospetto n. 1.2

(in milioni di lire)

ENTRATE	1995	1996	% *
CORRENTI			
CTG. 2 : Contributi riscatto	23,4	11,1	52,56
CTG. 7 : Entrate vendita beni e prestazioni servizi	34.038,3	33.053,7	97,12
CTG. 8 : Redditi e proventi patrimoniali	577,9	1.187,1	205,42
CTG. 9 : Poste correttive e compensative spese corr.	234,5	128,2	54,67
CTG. 10: Entrate non classificabili	0,0	2,0	0,00
TOTALE	34.874,1	34.382,1	98,54
IN CONTO CAPITALE			
CTG. 12 : Alienazione immobilizzazioni tecniche	18,7	3,8	20,32
CTG. 14: Riscossioni di crediti	234,5	435,6	185,76
TOTALE	253,2	439,4	173,54
PARTITE DI GIRO			
CTG. 22: Entrate per conto terzi	15.465,0	16.385,7	106,03
TOTALE	15.465,0	16.385,7	106,03
TOTALE GENERALE ENTRATE	50.592,3	51.207,2	101,22
DISAVANZO	0,0	1.809,5	0,00
TOTALE A PAREGGIO	50.592,3	53.016,7	104,79
SPESE			
CORRENTI			
CTG. 1: Spese per organi	184,5	195,6	106,02
CTG. 2: Oneri personale in attività	23.950,6	26.506,1	110,67
CTG. 3: Oneri personale in quiescenza	427,9	472,6	110,45
CTG. 4: Spese acquisto beni consumo e servizi	5.036,3	5.970,3	118,55
CTG. 6: Trasferimenti passivi	268,3	321,7	119,90
CTG. 7: Oneri finanziari	9,3	3,7	40,22
CTG. 8: Oneri tributari	250,7	461,6	184,12
CTG. 9: Poste correttive e compensative entrate corr.	219,3	370,1	168,76
CTG. 10: Spese non classificabili	3,6	5,5	152,78
TOTALE	30.350,5	34.307,2	113,04
IN CONTO CAPITALE			
CTG. 12: Acquisizione immobilizzazioni tecniche	544,6	839,4	154,13
CTG. 14: Concessione crediti	187,0	317,0	169,52
CTG. 15: Indennità anzianità personale cessato serv.	890,8	1.167,4	131,05
TOTALE	1.622,4	2.323,8	143,23
PARTITE DI GIRO			
CTG. 22: Spese per conto terzi	15.465,0	16.385,7	106,03
TOTALE	15.465,0	16.385,7	106,03
TOTALE GENERALE USCITE	47.437,9	53.016,7	111,76
AVANZO	3.154,4	0,0	-100,00
- TOTALE A PAREGGIO	50.592,3	53.016,7	104,79