

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MANCATI INTROITI PER TARDIVA APPLICAZIONE CUI

Tab. 5.3

ANNO	Tariffe applicate	Tariffe da applicare	Differenza per perdita
1990	176.623.717.200	191.801.875.300	15.178.158.100
1991	75.440.319.241	86.458.492.183	11.018.172.942
1992	78.642.242.894	84.892.820.616	6.250.577.722
1993	145.706.586.898	155.141.358.960	9.434.772.062
1995	46.134.017.478	46.673.940.641	539.923.163
Totale	522.546.883.711	564.968.487.700	42.421.603.989

MANCATI INTROITI PER TARDIVA APPLICAZIONE CTT

Tab. 5.4

ANNO	Tariffe applicate	Tariffe da applicare	Differenza per perdita
1990	30.674.993.949	36.860.046.125	6.185.052.176
1991	28.985.667.935	34.532.790.370	5.547.122.435
1992	55.689.708.513	63.346.977.556	7.657.269.043
1993	53.071.584.670	53.802.211.133	730.626.463
1995	45.133.048.865	47.102.036.801	1.968.987.936
Totale	213.555.003.932	235.644.061.985	22.089.058.053

MANCATI INTROITI PER TARDIVA APPLICAZIONE CUI E CTT

Tab. 5.5

ANNO	Tariffe applicate	Tariffe da applicare	Differenza per perdita
1990	207.298.711.149	228.661.921.425	21.363.210.276
1991	104.425.987.176	120.991.282.553	16.565.295.377
1992	134.331.951.407	148.239.798.172	13.907.846.765
1993	198.778.171.568	208.943.570.093	10.165.398.525
1995	91.267.066.343	93.775.977.442	2.508.911.099
Totale	736.101.887.643	800.612.549.685	64.510.662.042

**6 - Servizio di manutenzione e gestione tecnico-logistica degli impianti adibiti
al servizio di assistenza al volo**

Poiché, secondo la legge, "l'Ente fornisce i servizi di assistenza al volo in tutti gli spazi aerei di pertinenza italiani", corollario di ciò è l'obbligo di garantire, nel più ampio rispetto della sicurezza e senza soluzioni di continuità, la regolarità e la speditezza dei voli che si sviluppano nello spazio aereo, mediante l'utilizzo di uomini e mezzi adeguati.

Il corretto funzionamento di ogni singolo mezzo, o sistema, contribuisce alla qualità del Servizio di assistenza al volo fornito dall'Ente, che ne risponde sia all'utenza nazionale che estera.

A fronte del cospicuo parco apparati e sistemi, disseminato su tutto il territorio nazionale, l'Ente non dispone però ancora di tecnici in numero adeguato ad assolvere le relative operazioni di manutenzione e gestione, sicché ha dovuto, giocoforza, procedere all'affidamento ad imprese private dei servizi della manutenzione e gestione tecnica degli impianti adibiti al controllo della circolazione aerea (e relative apparecchiature ausiliarie), eccezion fatta, per limitate attività manutentive, svolte direttamente da tecnici dell'Ente.

Giova ricordare che, dalla data di acquisizione dei servizi di Assistenza al Volo da parte dell'AAAVTAG, nell'anno 1982, sino al 31 dicembre 1988, una Società privata assicurava la manutenzione e la gestione dei sistemi di Assistenza al Volo a fronte dei vari contratti stipulati dall'Aeronautica Militare Italiana, nella cui titolarità l'Azienda stessa era subentrata.

Allo scadere dei citati contratti, con apposita deliberazione n. 381/88 del 16 dicembre 1988 il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda riaffidava alla Società medesima la manutenzione globale e la gestione tecnica degli impianti ed apparecchiature di assistenza al volo, con atto negoziale del 22 dicembre 1988 (più sinteticamente indicato con il n. 089/88), avente efficacia per cinque anni dal 1° gennaio 1989.

Il Ministro vigilante nulla eccepiva in merito alla delibera succitata ed al relativo contratto che, pertanto, fu regolarmente eseguito dal 1° gennaio 1989 al 31 dicembre 1993.

In conseguenza della finalizzazione dei notevoli investimenti di ammodernamento tecnologico intrapresi dal nuovo Ente a seguito dell'assunzione dei servizi di assistenza al volo e, quindi, dell'entrata in esercizio operativo di nuovi sistemi (che, per ragioni di sicurezza, è avvenuta con un congruo periodo di interoperabilità con gli impianti che man mano si andavano a sostituire), il parco sistemi affidato in manutenzione alla citata Società, durante l'esecuzione del contratto 089/88, ha subito, negli anni 1990-1992, un certo incremento.

In tale periodo si è, infatti, verificata l'entrata in esercizio delle nuove Sale Operative di Milano e Brindisi, l'installazione di nuovi radar, la realizzazione dei sistemi automatizzati per la meteorologia aeroportuale, nonché la realizzazione di una serie di interventi per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei centri radio di comunicazione terra/bordo, di vitale importanza per la sicurezza delle operazioni di volo.

Giova, altresì, sottolineare che, i succitati investimenti di ammodernamento tecnologico hanno consentito all'Azienda di affrontare, senza implicazioni negative, malgrado il depauperamento del settore controllori, il notevole incremento di traffico nel frattempo verificatosi.

Per quanto sopra, l'importo del contratto 089/88 è passato da 94 miliardi (1° gennaio 1988) a 133 miliardi (31 dicembre 1993)

Nell'ottobre del 1992, a 14 mesi dalla data di scadenza del contratto n. 089/88 del 22 dicembre 1988, l'Azienda predisponessa ipotesi concrete, comunque basate su concetti tecnico-gestionali di nuova e più recente attualità che, nel luglio 1993, portarono alla deliberazione n. 182/93, autorizzativa di tre distinte gare ad appalto concorso, aventi a base specifici capitolati tecnici, all'uopo predisposti.

Queste riguardavano:

- 1) manutenzione e gestione tecnica continuata degli impianti adibiti al controllo della circolazione aerea;
- 2) manutenzione e conduzione tecnica dell'impiantistica di supporto ai sistemi di assistenza al volo;
- 3) realizzazione di un magazzino centrale e gestione fiduciaria delle parti di ricambio.

Con verbale n. 15/93 del 16 luglio 1993, il Collegio dei Revisori dei Conti dell'Azienda eccepiva che il procedimento di appalto-concorso non era applicabile ad attività concernenti un "servizio", intendendosi tale, in senso amministrativo, l'oggetto dell'appalto. Nello stesso rilievo, peraltro, si indicava

percorribile la strada della licitazione privata, considerata più consona, per l'affidamento del servizio in questione.

A tale posizione, l'Azienda controdeduceva che la lettura effettuata dal Collegio dei Revisori dell'art. 73 del Regolamento Amministrativo Contabile dell'Azienda era rigidamente letterale e non proiettata ai più recenti aggiornamenti CEE sull'argomento, all'epoca ancora in fase di recepimento da parte del legislatore italiano.

A seguito di intervento del Ministero vigilante la questione fu sottoposta al parere del Consiglio di Stato che ritenne non regolare il procedimento di appalto concorso; di conseguenza l'Ente deliberò il 27 giugno 1995 tre licitazioni private. Dopo ulteriori vicende, finalmente, le gare sono state espletate nel 1996.

Frattanto, l'Ente ha proseguito nella proroga dell'appalto, aggiudicato alla medesima Società fin dal 1988, dovendo assicurare, senza soluzione di continuità, il servizio di assistenza al volo per mantenere i necessari livelli di sicurezza.

Tale proroga è avvenuta attraverso l'emissione di un ordinativo in economia, nei confronti della Società, avente decorrenza 1 gennaio 1994 e validità annuale, alle stesse condizioni tecnico - economiche del contratto 089/88, in scadenza.

In considerazione che, anche alla scadenza del citato ordinativo (31 dicembre 1994) non si era ancora pervenuti ad una risoluzione della vicenda relativa all'indizione delle gare per il rinnovo del contratto di manutenzione su base pluriennale (in attesa del parere conclusivo del Consiglio di Stato), l'Azienda ha

dovuto procedere all'emissione di un secondo ordinativo in economia di validità annuale, alle stesse condizioni del contratto 089/88.

Giova sottolineare che, nei succitati ordinativi era stata apposta specifica clausola risolutiva qualora si fosse addivenuti, entro il periodo di esecuzione contrattuale, all'aggiudicazione delle gare pendenti ed alla conseguente formalizzazione dei contratti relativi.

Appare, altresì, opportuno far rilevare che, in merito all'emissione dell'ordinativo in economia relativo al 1995, era stato preventivamente acquisito parere di concordanza da parte del Ministro vigilante.

I canoni relativi agli ordinativi emessi nel 1994 e 1995, a seguito della non applicabilità della clausola di revisione prezzi, sono rimasti invariati rispetto all'ultima revisione eseguita durante il contratto 089/88 (giugno 1993). Inoltre, durante l'esecuzione degli stessi, essendo gli interventi di ammodernamento tecnologico entrati a pieno regime, il canone manutentivo ha subito un notevole decremento a causa della dismissione, avvenuta gradualmente e dopo un congruo periodo di parallelo operativo, dei sistemi sostituiti.

In pendenza della ancora irrisolta vicenda inerente al rinnovo pluriennale del contratto di manutenzione globale, l'Azienda, anche per il 1996, ha provveduto alla esecuzione di una procedura in economia, al fine di addivenire alla emissione di un ulteriore ordinativo, avente validità 1° gennaio - 31 dicembre 1996, prevedendo la clausola di rescissione anticipata nel caso di aggiudicazione delle gare prima del 31 dicembre 1996.

Anche tale ordinativo in economia è stato emesso a seguito di formale parere favorevole del Ministro vigilante ed è stato adottato a seguito di una specifica offerta presentata dalla medesima società nonché a fronte di un nuovo Capitolato Tecnico, che ha consentito di superare le difficoltà maturate nel corso degli anni nel Capitolato Tecnico relativo al contratto 089/88, ormai superato nei contenuti tecnico-operativi e gestionali.

L'ordinativo di cui sopra ha consentito l'attivazione del servizio di manutenzione globale su una serie di nuovi sistemi acquisiti recentemente dall'Azienda, i quali, non essendo previsti né prevedibili, nei precedenti contratti, non avrebbero potuto essere soggetti a manutenzione, con conseguenti pesanti implicazioni di carattere tecnico-operativo.

Al momento, non è stata ancora conclusa la stipula del contratto con la Società risultata aggiudicataria, e quindi è stato emesso ulteriore ordinativo in economia.

7 - Cooperazione europea ed armonizzazione dei sistemi di sicurezza della navigazione aerea - Eurocontrol

Con legge 20 dicembre 1995, n. 575, è stata promulgata la "Adesione della Repubblica italiana alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol), firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e atti internazionali successivi."

Eurocontrol è l'organizzazione per la sicurezza della navigazione aerea europea che ha la responsabilità per le normative e per lo sviluppo della gestione dello spazio aereo per tutta l'Europa, comprese nazioni non comunitarie, e sotto il profilo operativo, dal 1997 riunirà, in una singola Unità Centrale di Gestione del Flusso, il traffico aereo su tutta l'area occidentale e centrale dell'Europa.

Con la legge 575/95, l'Italia è entrata a far parte dell'organizzazione internazionale preposta all'attuazione del piano del Programma di Armonizzazione ed Integrazione del Controllo del Traffico Aereo Europeo (EATCHIP), che procede nell'azione di coordinamento, a breve e medio termine, dei servizi del controllo del traffico aereo nazionali europei, su espresso mandato della Conferenza Europea Aviazione Civile (ECAC).

Un'altra funzione importante di Eurocontrol è la riscossione dei diritti di sorvolo per conto degli Stati aderenti.

Lo scopo finale è l'integrazione dei sistemi del controllo del traffico aereo in tutto il continente, per consentire a qualsiasi velivolo di volare, in ognuna delle regioni

europee, in condizioni omogenee di protezione e di sicurezza assolute, nonché l'abbattimento dei costi.

Eurocontrol vive del contributo degli Stati membri, determinato, anno per anno, dalla Commissione permanente (l'organo di governo della Convenzione, formato dai ministri dei trasporti e della difesa degli Stati membri, che deliberano all'unanimità), e, anno per anno, recuperato, attraverso le tariffe di rotta, dagli utilizzatori degli spazi aerei.

Gli aspetti relativi alla determinazione e alla riscossione delle tariffe di sorvolo sono regolati dall'accordo unilaterale per i canoni di rotta, con due annessi.

A tale protocollo devono obbligatoriamente aderire gli Stati membri Eurocontrol; il protocollo stesso, tuttavia, è aperto alla partecipazione di altri Stati.

Con tale accordo, Eurocontrol non solo realizza un uniforme sistema europeo di tariffazione, ma assume, di fatto, il coordinamento della pianificazione tecnica ed economica nel campo dei servizi del traffico aereo.

Inoltre, agisce autonomamente per il recupero dei crediti, potendosi costituire in giudizio in tutte le sedi contro eventuali debitori, e, per quanto attiene all'Accordo unilaterale, inoltre, provvede, su richiesta degli Stati, a fissare e a riscuotere le tariffe di terminale.

Con l'adesione alla Convenzione Eurocontrol, ed il conseguente obbligo di adesione all'Accordo unilaterale sulle tariffe di rotta e successivi emendamenti, viene introdotto, in sostituzione del concetto di tassazione, il nuovo principio del pagamento di tariffe a fronte di servizi resi.

Ogni anno, lo Stato membro deve fornire la previsione del costo-base per l'anno successivo, tenendo presente il consuntivo relativo all'anno precedente, i dati del bilancio preventivo dell'anno al quale la tariffa si riferisce, nonché l'andamento delle spese dell'anno in corso.

Il contributo di adesione, viene recuperato attraverso la corresponsione da parte degli utenti delle tariffe per i servizi in rotta.

Per quanto si riferisce alle tasse di terminale istituite dall'art. 5 del D.L. 77/1989, si è optato, anche in questo caso, per il concetto di tariffa con l'introduzione della legge 21 dicembre 1996, n. 665, con la quale si istituisce l'ENAV.

Con effetto dalla adesione, Eurocontrol provvederà, anche per l'Italia, alla fissazione ed alla riscossione delle tariffe. Per il pregresso, l'Ente, continuerà a procedere, fino ad esaurimento, alla riscossione dei crediti e, contemporaneamente, a sottoporre gli stessi al regime debitorio previsto da Eurocontrol.

Il costo relativo della partecipazione dello Stato italiano, tramite l'ENAV, ad Eurocontrol, è stato stimato in lire 47 mld, per il 1995.

8 - Attività negoziale

L'Ente svolge una notevole attività tesa alla formazione e stipula dei contratti per la realizzazione dei propri obiettivi.

La competenza è ripartita fra il Consiglio di Amministrazione e struttura, quest'ultima a livello di Direttore Generale, e di Direttori di Servizio.

Allo scopo di individuare le linee operative sulle quali si è svolta la gestione in argomento, è stata effettuata una indagine, sia pure limitata agli ultimi esercizi, che ha condotto ai seguenti risultati, così come esposti nelle tabelle 8.1, 8.2, 8.3:

TAB. 8 1

ATTIVITA' NEGOZIALE 1993

PROCEDURA	N	Lire (*)	N	Franchi fr	N	\$ USA	N	D.M.	N
CONF. INCARICO	1	36.300	1						
CONVENZIONE	3	327.621	3						
ATTO AGGIUNTIVO	12	5.808.772	12						
APPALTO CONC.	20	13.274.247	20						
LICITAZIONE PRIV	56	25.733.213	56						
TRATTATIVA PRIV.	164	28.329.613	160	1.200.000	1	87.900	2	200.000	1
ESECUZIONE ECON	385	22.700.399	379	660.000	1	81.080	5		
TOTALE	641	96.210.165	631	1.860.000	2	168.980	7	200.000	1

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TAB. 8.2

ATTIVITA' NEGOZIALE 1994

PROCEDURA	N	Lire (*)	N	Franchi fr.	N	\$ USA	N
ADESIONE	2	4.950	2				
ATTO AGGIUNTIVO	5	2 237.062	5				
APPALTO CONC.	11	9.568 758	11				
LICITAZIONE PRIV.	68	41.843.224	68				
TRATTATIVA PRIV.	91	7.542.885	89	1 200.000	1	35.620	1
ESECUZIONE ECON.	265	147 749 171	259	1 500.000	1	64 400	5
TOTALE	442	208 946.050	434	2 700.000	2	100 020	6

TAB. 8.3

ATTIVITA' NEGOZIALE 1995

PROCEDURA	N	Lire (*)	N	Franchi fr.	N	\$ USA	N
CONVENZIONE	17	241.645	17				
ADESIONE	9	95.248	9				
ATTO AGGIUNTIVO	7	3.591.740	7				
APPALTO CONC.	9	12.346.889	9				
LICITAZIONE PRIV.	67	57 461 772	66			260.000	1
TRATTATIVA PRIV.	111	57 546 391	107	12 000.000	1	1.932 697	3
ESECUZIONE ECON.	290	144 400 214	275	1 430 000	3	115 792	12
TOTALE	510	275.693 899	490	13 430 000	2	2 308 489	16

(*) x 1000

Come si evince:

- 1) nel 1993, su un totale di 641 procedure negoziali, pari ad una spesa complessiva di 96 miliardi circa, 386 sono state eseguite in economia, per un totale di 23 miliardi circa, pari al 23,6% dell'impegno economico sostenuto dall'Azienda nelle attività negoziali di detto anno. Anche per quanto riguarda la trattativa privata, si è assistito ad un forte ricorso a tale procedura, con 164 contratti, per un importo di 28 miliardi circa, pari al 29,4% della spesa complessiva dell'esercizio finanziario 1993 (tab. 8.1);
- 2) nel 1994 è diminuito il numero complessivo delle procedure negoziali (442) e si è visto, invece, aumentare l'impegno economico dell'Azienda, che in questo esercizio finanziario è giunto a 209 miliardi circa. Sempre numericamente rilevante il ricorso all'esecuzione in economia, 265 procedure, per un importo di 148 miliardi circa (70,71% dell'impegno economico): di questi 138 miliardi (65,84 %) per l'esecuzione di un solo contratto, quello stipulato con la società cui è affidata la manutenzione globale degli impianti di assistenza al volo e di cui si è ampiamente trattato nel capitolo 6. Il ricorso alla trattativa privata, con 91 contratti, è stato limitato all'impegno di 8 miliardi circa. Con 68 contratti a licitazione privata, si è avuta una spesa di 42 miliardi circa (20 %) (tab. 8.2);
- 3) l'attività negoziale, nel 1995 (tab. 8.3), è stata caratterizzata da un incremento della spesa gestionale dell'Ente che ha impegnato la somma di 276 miliardi circa, a fronte di 510 procedure negoziali. Elevato il ricorso all'esecuzione in economia (290), con un sostenuto impegno di 144 miliardi circa (52,38 % del

totale), anche se ben 134 miliardi circa sono stati assorbiti dalla prosecuzione del contratto per la manutenzione globale degli impianti di assistenza al volo. Nello stesso esercizio, sia per la trattativa privata (111) che per la licitazione privata (67), l'Azienda ha sostenuto, per ciascuno di questi istituti, una spesa di 57 miliardi circa (20,85 % della spesa complessiva nel 1995).

9 - Personale

Il personale in servizio presso l'Azienda negli anni dal 1982 al 1995 si è attestato, a fronte di un organico previsto di 3.640 unità, in media sulle 3.300 unità.

La punta più bassa è stata di 3.181 dipendenti, nel 1995.

Esso è distribuito per qualifiche dirigenziali (la più elevata delle quali è quella di Direttore del Servizio) e non dirigenziali (la più elevata delle quali è la "prima") mentre la distinzione per settori è effettuata in relazione ai compiti.

Sono state, al riguardo, enucleate tre aree:

- Area A - gestione operativa diretta servizi assistenza al volo - comprende : il settore traffico aereo con i CTA; il settore informazioni aeronautiche con il personale EAV; il settore previsioni meteo con i meteorologi; il settore navigazione radiomisure con i piloti e gli operatori radiomisure.
- Area B - gestione amministrativa e tecnica - comprende altri settori: quello tecnico; quello informatico; l'amministrativo e lo sviluppo ricerca.
- Area C - supporto alla gestione è diviso in tre settori: operaio, autista ed ausiliario.

Il settore più consistente è quello del servizio del traffico aereo (settore cosiddetto operativo) al quale sono assegnati circa 2.500 dipendenti - cui vanno aggiunti circa 230 del servizio tecnico - distribuiti fra circa 1.360 controllori del traffico aereo e circa 1.000 esperti di assistenza al volo, a fronte del settore amministrativo composto da circa 350 dipendenti.

Oltre alla Direzione Generale, (comprendente il Direttore Generale ed il Vice Direttore Generale), il personale della sede centrale è distribuito fra il Servizio Affari Generali, il Servizio Amministrazione e Contabilità, il Servizio Approvvigionamenti e Lavori, il Servizio Commerciale e Marketing, il Servizio Finanziario e Piani, il Servizio Personale, il Servizio Tecnico Operativo e il Centro di Formazione e Qualificazione del Personale.

Nelle tabelle che seguono la Corte espone:

- a) la consistenza del personale distinto per qualifiche funzionali (tab. 9.1), per settori (tab. 9.2);
- b) il costo globale del personale (tab. 9.3);
- c) l'onere medio individuale (tab. 9.4);
- d) variazione onere globale e medio del personale (tab. 9.5);
- e) variazione onere globale e medio del personale, tra preventivi e consuntivi (tab. 9.6);
- f) variazione percentuale dell'onere globale e medio fra gli esercizi in esame (tab. 9.7).