

Conclusioni

La soppressione del RAI, disposta, a far tempo dall'agosto 1997, dal decreto delegato 250/1997, la decadenza degli organi istituzionali dell'Ente, intervenuta il 20 gennaio 1997, la mancata costituzione dell'ENAC, destinato ad assorbire competenze e strutture del RAI hanno determinato, per tutto il 1997 e, sostanzialmente, per l'intero esercizio 1998, una situazione di incertezza e di precarietà che si è direttamente riflessa sulla gestione.

Questa è stata infatti svolta dal direttore generale del RAI, unico esponente di vertice dell'Ente rimasto in carica, il quale, peraltro, in considerazione della ormai disposta soppressione dell'Ente, ha limitato la propria azione a quella dell'adozione dei soli atti di ordinaria amministrazione indispensabili per assicurare che non si ingenerasse soluzione di continuità nell'attività operativa dell'Ente, essenziale ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

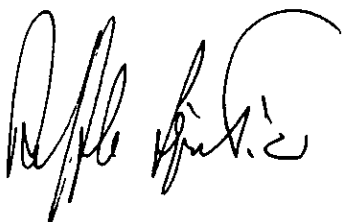
Da tale situazione è derivata la scarsa significatività delle scritture contabili elaborate dal direttore generale.

La mancanza di programmi e di direttive di azione, superflui per un Ente soppresso, rende parimenti sterile il commento delle risultanze di una gestione di fatto e posta in essere senza alcuna concreta prospettiva futura.

Gli organi del nuovo Ente, come segnalato, si sono insediati solo il 18 novembre del 1998, e solo da tale data (ai sensi dell'articolo 14 del decreto delegato 250/1997) è in concreto cessata l'attività del RAI.

Si è così verificato che il prefigurato disegno di razionalizzazione di strutture pubbliche si è, di fatto, tradotto in un peggioramento funzionale e nella mancata utilizzazione di risorse, considerato che il RAI, pur nella ritrovata capacità operativa conseguente ai rammentati interventi di riordino interno, per espressa previsione normativa, non ha potuto pienamente operare.

Va pertanto rappresentata al Ministero dei Trasporti l'esigenza di un'attenta, incisiva azione di vigilanza atta a consentire l'immediata operatività degli organi del nuovo Ente (ormai formalmente insediatisi), per un effettivo recupero di efficienza e di efficacia della attività gestionale ed operativa.



REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO (R.A.I.)

BILANCIO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1997

**RELAZIONI E BILANCIO CONSUNTIVO
DELL' ESERCIZIO 1997**

**REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO
PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE
00161 ROMA: VIA DI VILLA RICOTTI, 42
Telef. 44185-1
PRESIDENTE:
DIRETTORE GENERALE: SALVATORE SCIACCHITANO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(non ricostituito dopo la scadenza del mandato quinquennale)

REVISORI DEI CONTI

CON FUNZIONI DI PRESIDENTE

LUCIO BRUNDU

CICERCHIA LEANDRO
GIUSEPPE SELVAGGI

SUPPLENTI

ROBERTO ROMA
LIVIA BELLOMIA

INTRODUZIONE

L'anno 1997 è stato caratterizzato dall'avvio della riforma dell'Aviazione Civile italiana; infatti con il Decreto legislativo n. 250/97 è stato istituito l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) in cui confluiscono il Registro Aeronautico Italiano, la Direzione Generale Aviazione Civile e l'Ente Nazionale della Gente dell'Aria.

Nell'attesa dell'insediamento degli organi del nuovo Ente, nonché della definizione degli strumenti operativi, così come stabilito dalle norme transitorie del citato Decreto legislativo, la struttura del Registro Aeronautico Italiano continua ad operare secondo la normativa vigente.

In questo anno di transizione il RAI, pur in assenza del Presidente e del Consiglio di Amministrazione essendo detti organi decaduti il 20.1.1997, ha continuato a svolgere il proprio ruolo istituzionale, sia pure con qualche difficoltà, proseguendo i programmi avviati in precedenza, mantenendo alto il presidio della sicurezza nonché i livelli di efficienza che lo hanno contraddistinto nel passato.

Nel 1997 è stata inoltre data attuazione al contratto di lavoro del personale del RAI, la cui negoziazione di secondo livello è avvenuta a cura del Direttore Generale, previa autorizzazione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e salvo ratifica degli organi dell'ENAC.

L'anno è stato inoltre caratterizzato dalla piena attuazione del processo di informatizzazione delle procedure dell'Ente.

Oggi quasi tutte le certificazioni vengono emesse informaticamente e su base territoriale, con conseguente vantaggio per l'utenza. E' inoltre operativa la banca dati degli aeromobili e delle imprese certificate con evidenti conseguenti vantaggi gestionali per l'Istituto nonché con notevole interesse da parte degli utenti e degli organi di informazione di settore (in tal senso è stato attivato un sito su rete internet con la finalità di fornire un ulteriore servizio).

La dotazione hardware è conseguentemente accresciuta, raggiungendo un rapporto di unità di Personal Computer per dipendente di 0,80, che costituisce sicuramente uno dei rapporti più alti nella Pubblica Amministrazione.

Prosegue inoltre la partecipazione alle attività delle Joint Aviation Authorities, in cui le presenze del RAI sono salite a circa 50.

L'accresciuta autorevolezza dell'Ente in questo organismo è confermata dalla nomina a Chairman di due funzionari dell'Istituto nel Rotorcraft Sub-Certification Committee e nell'Helicopter Airworthiness Study Group.

L'armonizzazione della normativa tecnica con quella degli altri Paesi delle JAA ha avuto particolare concretizzazione con la introduzione del Production Organisation Approval (certificazione

dei Costruttori) secondo la JAR 21. Al riguardo va sottolineato che il RAI è stato il primo organismo europeo ad essere accreditato dalle JAA relativamente a dette certificazioni.

Nel 1997 sono state inoltre avviate le attività per la adozione ed attuazione della JAR-OPS, la nuova normativa europea relativa al trasporto aereo sulla base della quale viene emesso il Certificato di Operatore Aereo.

La formazione del personale è proseguita secondo i programmi prefissati, attivando numerosi corsi anche per gli operatori del settore per facilitare la introduzione delle innovazioni normative prima citate.

Il bilancio consuntivo 1997, che si conclude con un avanzo di amministrazione di 12,7 miliardi, conferma il proseguimento di una attenta politica di controllo della spesa. E' da rilevare che rispetto al 1996 le entrate sono aumentate del 3,8% nonostante la consistente riduzione della tariffa relativa alla accettazione di nuovi aeromobili, mentre le uscite sono diminuite complessivamente del 6,3%. In particolare a quest'ultimo riguardo va evidenziata la diminuzione del 6,5% rispetto al 1996 della spesa per l'approvvigionamento di beni e servizi. Ciò è da porre in relazione alla introduzione dei primi meccanismi di controllo di gestione (conferimento dei budget economici e trasferimento della responsabilità di spesa ai relativi direttori).

Va infine rilevato che la gestione 1997 si chiude con un disavanzo economico di circa 2,4 miliardi per effetto della erogazione della indennità di anzianità al personale cessato dal servizio nel corso dell'esercizio.

RELAZIONE DEL DIRETTORE GENERALE

I. Attività Tecniche**A. Omologazione****a) Prodotti****1 Omologazioni nazionali****Tabella 1: Impegno per omologazioni nazionali**

Genere prodotto	Ditta	Modello	Funz. Impegnati		Ore (MAE)	Avanz. lavori		
			DT	MAE		30%	60%	100%
Elicotteri	AGUSTA PTC	A109E	1	5	100			100%
	AGUSTA Mod.	A109EcatA		3	200			100%
	AGUSTA	A119	4	4	445	X		
	AGUSTA	A129DE CNS	2	3	130			100%
	EH1	EH101-510	3	11	1885*		X	
	DRAGON FLY PTC	DF333	2	4	182			100%
Velivoli	ALENIA	G222Cat"R"	5	6	676*			100%
	ALENIA	C27J	4	7	380*	X		
	Iniz. Ind. Ital, PTC	S.A650		3	134			100%
	PIAGGIO	P180 Mod.		4	31			100%

* - è compreso l'impegno dei funzionari della direzione Territoriale

2 Omologazioni congiunte

Nell'anno sono state concluse le attività su 1 elicottero, 2 velivoli e 9 motori, contro i 7 velivoli, gli 8 motori ed 1 elica dell'anno 1996. Sono in corso attività per 4 elicotteri, 19 velivoli e 18 motori, contro i 2 elicotteri, 3 velivoli e 18 motori dell'anno precedente.

.1 Elicotteri**Tabella 2: Omologazioni congiunte - elicotteri**

Ditta	Modello	Funz. impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
MDHS	MD900 cat. A	2	23	X		
Eurocopter F	EC 120B	1	12			100%
Allied Signal	MD900 IFR	2	10	x		
Bell	BD609	3	in corso			
Bell	427	2	16	X		

.2 Velivoli

Tabella 3: Omologazioni congiunte - velivoli

Ditta	Modello	Funz. impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
AIRBUS Rev.	A321	2	5			
AIRBUS Rev.	319-320	2	3			
Sykorsky	S92	2		x		
BOEING	737-xxx	2	20		x	
Cessna	750	1	1			
Canadair	Global Express	3	113			
Learjet	45	1	85			x
EMBRAER	E145	2	30			100%
IPTN	250-100	1	1			
Raytheon	4000	1	5	x		
Gulfstream	V	2	5	x		
De Havilland	DHC-8-400	3	10	x		
Boeing	757-300	1	5	x		
Akrotek Europe	G222	1	5	x		
APM	20-01	1	5	x		
Beechcraft	390	1	10	x		
MD	90-30	1	11			100%
Canadair	CL600	3	90	x		
SINO-SWEARING.	SJ 30-2B	1	16		x	
Zenair	CH2000	1	35	x		x
Dornier	DO328-300	1	3		x	

.3 Motori

Tabella 4: Omologazioni congiunte - motori

Ditta	Modello	Funz. impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
Allied Signal	TFE 731- /20-20R	1	5			X
Allied Signal Eng	TFE 731- /40/60	1	5			100%
Allison Engine	250-C47	2	6	X		
Allison Gas	GMA3007A/ 1/A3/C	1	5			X
General Elec.	90-77B	1	5			100%

General Elec.	CF34-8C1	1	5			x
General Elec.	CT-80 E AA	1	5			x
General Elec.	CT7-8	1	5			x
General Elec.	GE90-90B	1	5			100%
P & W	150	1	5	x		
P & W	306A/306B	1	5	x		
P&W	535A	1	5			x
P § W	530A/545A	1	5			x
P § W	4090	1	5			x
P § W	4098	1	5			x
P § W	2000	1	5			x
P § W	206E	1	5			x
Rolls Royce	BR700- 710A1- A2	1	10			100%
Rolls Royce	BR700- 715B1-30 715C1-30	1	10			100%
Rolls Royce	RB211 Trent 700/800	2	15			100%
Turbomeca	Arrius 2F	1	5			100%
Turbomeca	Arrius 2K	1	5	x		
Turbomeca	Arrius 2B1	1	5			100%
Turbomeca	Arriel 2S1/2C/2B	1	5			100%
Turbomeca	Arriel 2C1	1	5		x	
SMA	MR250,300. 180	1	5		x	
Williams	FJ44-2A	1	5			x

.4 Eliche

Tabella 5: Omologazioni congiunte - eliche

Ditta	Modello	Funz. impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
Dowty Aerospace	R408	1	10			x

3 Omologazioni per convalida

Nell'anno sono state concluse le attività su 1 elicottero, 8 velivoli e 1 elica, contro i 2 elicotteri e 13 velivoli dell'anno 1996. Sono in corso attività per 2 elicotteri, 4 velivoli e 6 motori, contro i 2 velivoli dell'anno precedente.

.1 Elicotteri

Tabella 6: Convalide di elicotteri

Ditta	Modello	Funz. impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
Bell	407/430	4	206			X
Eurocopter D	EC135 PL/TI	6				X
Eurocopter	BK117	2	78			100%

.2 Velivoli

Tabella 7: Convalide di velivoli

Ditta	Modello	Funz. impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
Canadair PTC	CL600 - 2b	1	7			
Aerospatiale	ATR72-212A	4		X		
AGAH	AA-5b	1				100%
Dornier	DO228	4	31			100%
Boeing	767-3Z9	3	30			100%
Boeing	737-430	3				X
Fokker	F27MK500	2	37			100%
Cessna	525 Mod.	1	11			100%
Cessna	172R	2	60			100%
Piper	Seneca V	1	10			100%
GECI	KTX-1	4	296			
SAAB	2000	3	92			100%

.3 Motori

Tabella 8: Convalide di motori

Ditta	Modello	Funz. impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
CFM Int.	56-7B18	1	5			x
CFM Int.	56-7B20	1	5			x
CFM Int.	56-7B22	1	5			x
CFM Int.	56-7B24	1	5			x
CFM Int.	56-7B26	1	5			x
CFM Int.	56 7B27	1	5			x

4 Eliche

Tabella 9: Convalide di eliche

Ditta	Modello	Funz. Impegnati	Ore	Avanzamento lavori (%)		
				30	60	100
Dowty	R381/6	1	5			100%

b) Parti

1 Approvazioni secondo JTSO/FAA-TSO

.1 Aeronautiche

Tabella 10: Approvazioni a TSO - aeronautiche

Impresa	Tipo aeromobile	Denominazione
Allied Signal	aa/mm da Trasporto	APU 131-9B concluso
Aviointeriors	aa/mm da Trasporto	53 serie di poltrone
Aviointeriors	aa/mm da Trasporto	39 serie di cuscini
Iacobucci	aa/mm da Trasporto	15 parti (carrelli, ecc.)
Testori	aa/mm da Trasporto	17 Fodere poltrone
Sicamb	aa/mm da Trasporto	1 serie poltrone
Sekur	aa/mm da Trasporto	AAT12
Sundstrand	aa/mm da Trasporto	APU T-62T-46C7 concluso

.2 Avioniche

Tabella 11: Approvazioni a TSO - avioniche

Impresa	Denominazione	Tipo
Allied	Trasponder	KT76C-ATCRBS
Allied	Bendix King KLN900 GPS	Navigation System
Allied	DFA-75B	ADF Receiver
Allied	Glideslope Receiver	KX155A VHF
Allied	Radar Graphics Computer	GC360A
Allied	NAV FM Filter	KA155
Allied	Flight Manag.Syst.GPS Receiver	GNS-X NHU CDU-XLS
Allied	Radar Altimeter System	KRA 405B
Allied	Radio Altimeter System	ALA-52B
Allied	Quantum ILS System	RIA-35B

Allied	Quantum VHF Data Radio Transceiver	RTA - 44D
Allied	Weather radar	RTA 4B
Allied	Converter and Indicator	KI 208A VOR/LOC
Allied	Converter and Indicator GS Ind.	KI209A VOR/LOC
Allied	Quantum VOR Receiver	RVA-36B
Allied	Microwave Landing System	Bendix King MLS21
Allied	Quantum Interrogator	DMA 37B
Baker Elect.	Marker Beacon receiver	KMA 26
DAC International	System	Apollo 2001/2101
Universal Avion.Syst.	Multi Sensor Nav. System	GPS-UNS-1D
Universal Avionics Syst.	Multi Sensor Nav.System	GPS-UNS-1M e UNS-1Msp

c) Installazioni accessorie

1 C.O.T.S.

Tabella 12: Approvazioni di C.O.T.S.

Impresa	Tipo aeromobile	Denominazione
Alitalia	DC9-82	Litton -72R
Air One	DC 9-15F	ATC Trasponder Collins TDR90
Samanta	AP68TP Serie 300	Samanta BM 97/001
Alenia	ATR42-400	Multi Purpose (in corso)
Auxilec	AB206	Starter Generator (in corso)
Sextant Avion.	DC 9-82	Head-up Flight Display Syst.

2 Convalide S.T.C.

Tabella 13: Convalide di S.T.C. esteri

Impresa	Tipo aeromobile	Denominazione
Air One	B737-400 e 230	SAS 730 NM
ABS Partnership	DC 9	Hushkit Noise
Agusta	AB 412-EP	centralina CLA-30
Alitalia	MD 80	ADS/E
Alitalia	747	SA5106NM
Hartzel	Cessna 206	SA 685AL
Azzurra	Avro 146 RJ70	HCM044A
C G A	PA 28 R 201	SA510SW
Elifriulia	AS350/AS355	Doppio gancio baricentro
Enav	Cessna Citation	Keith Sistema condizionamento
Evin	Schweitzer 269C	Serbatoio 269 A8359-7
Cessna	Cessna Citation	GNS-X-LS
International Flying Serv.	Fokker 27-600	JEAMOD/E383