

che, come verrà meglio precisato in seguito, non è affatto accaduta rendendo impossibile la prevista trasformazione.

In proposito, va sottolineato che la normativa delegata si è data carico di fissare i tempi degli adempimenti costitutivi, come quelli relativi alla definizione del patrimonio, alle tabelle di equiparazione, al contratto di programma, delineando, proprio in funzione della prevista trasformazione, un percorso che consentisse la costituzione ed il rapido funzionamento di un organismo efficiente in grado di gestire il radicale processo di trasformazione del settore.

2.2 La Corte condivide pienamente la scelta di fissare parametri temporali di riferimento alle procedure di costituzione di nuovi organismi pubblici in funzione sollecitatoria, sopra tutto laddove si sia in presenza di situazioni critiche da fronteggiare con mezzi ed in modo adeguati.

Si limita solo ad osservare che occorrerebbe riservare adeguata attenzione anche ai profili della praticabilità e fattibilità dei passaggi costitutivi nell'intento di semplificarli o comunque riportarli quanto più possibile nella disponibilità dell'Ente facendo alla fine prevalere, nella comparazione degli interessi in gioco, le ragioni del servizio.

Si fa riserva di ritornare sull'argomento in sede di trattazione dei singoli adempimenti.

2.3 Le funzioni affidate al nuovo Ente sono quelle "amministrative e tecniche" già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.C.A.), al Registro aeronautico ed all'Ente nazionale della gente dell'Aria (E.N.G.A) sicchè la elencazione dei compiti contenuta nell'art.2, comma 1, del decreto legislativo n.250 ha valore di mera puntualizzazione dovendosi ritenere che nei casi dubbi occorre riportarsi alle competenze spettanti alle strutture soppresse ad eccezione di quelle di alto profilo strategico, indicate nel successivo comma dell'art.2, attribuite al Dipartimento dell'aviazione civile.

In via di larga sintesi si può dire che l'ENAC viene a configurarsi come organismo regolatore per materie tecniche nel campo dell'aviazione civile e ad esso è affidata la regolamentazione e la supervisione degli standard sulla sicurezza e degli aspetti finanziari ed amministrativi del trasporto aereo e della gestione aeroportuale.

3. Adempimenti costitutivi

3.1 Organi - L'articolo 4, comma 9 del decreto legislativo n.250/97 aveva previsto che gli organi dell'ENAC fossero nominati entro il 31 Agosto 1997 (entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto).

In pratica, il Presidente dell'Ente è stato nominato con D.P.R. 5 ottobre 1998, il Consiglio di amministrazione con D.P.C.M. del 16 ottobre 1998, il Direttore generale con D.P.C.M. del 20 febbraio 1998, il Presidente ed i componenti del Collegio dei revisori con decreti ministeriali rispettivamente del 30 luglio e 19 ottobre 1998..

Il Consiglio di Amministrazione si è così potuto insediare solo il 18 novembre 1998 con un ritardo di circa otto mesi sui previsti tempi di costituzione dell'Ente.

A distanza di oltre un anno dall'insediamento, sono stati fissati, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica in data 10 dicembre 1999, gli emolumenti ai componenti gli organi nelle seguenti misure annue lorde:

- al Presidente, duecentoventi milioni;
- ai Consiglieri di Amministrazione, quaranta milioni;
- al Direttore Generale, duecento milioni;
- al Presidente del Collegio sindacale, quaranta milioni;

- ai membri effettivi del Collegio sindacale, trentacinque milioni;

Compete inoltre ai membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale il gettone di presenza di lire 200.000 per la partecipazione alle riunioni collegiali.

Ai componenti degli Organi dell'Ente compete il trattamento di missione (spese di trasporto, alloggio, vitto) ed il rimborso spese nella misura fissata dal contratto della dirigenza dell'Ente senza alcuna maggiorazione.

Al Magistrato delegato della Corte dei conti compete il solo gettone presenza di lire duecentomila per le sedute degli organi di amministrazione e revisione alle quali assiste.

3.2 Statuto - Deliberato dal Consiglio di amministrazione in data 23 dicembre 1998 ed approvato nel luglio del 1999 dal Ministro vigilante di concerto con quello del Tesoro e della Funzione Pubblica è stato modificato, a seguito delle osservazioni formulate dalla Corte dei Conti in merito al mancato rispetto dei parametri e dei criteri fissati dal decreto istitutivo n.250/97 in materia di reclutamento del personale, di assetto della struttura territoriale dell'Ente e di composizione patrimoniale, ed approvato in via definitiva nell'ottobre 1999.

3.3 Ordinamento contabile - Con decreto interministeriale n. 96/T del 3 agosto 1999 (Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con quello del Tesoro) è stato approvato il regolamento di amministrazione e contabilità il quale assume come riferimenti normativi, oltre le leggi che disciplinano la gestione contabile degli enti pubblici non economici, anche le disposizioni contenute nei decreti legislativi n.279/97 e n.29/93.

In particolare, esso recepisce le innovazioni già presenti nel bilancio dello Stato per quanto attiene alle unità previsionali di base, ai centri di costo e alla individuazione dell'attività per funzioni obiettivo, configurandosi come

strumento al passo con le recenti innovazioni legislative ed in grado di conciliare l'esigenza di decentramento con quelle di funzionalità operativa.

In linea con le disposizioni del citato decreto legislativo 29/93, vengono riconosciuti ai dirigenti poteri di spesa da esercitarsi sulle assegnazioni da parte del Direttore generale delle risorse economiche necessarie alla realizzazione degli obiettivi individuati dal Consiglio di Amministrazione in sede di approvazione dei bilanci preventivi.⁰

La normativa contabile dovrà essere modificata in occasione della trasformazione in Ente pubblico economico.

3.4 Comitati consultivi - L'art.6 del decreto legislativo n.250, lettere g) ed h) e lo statuto prevedono la istituzione di due Comitati consultivi, uno tecnico economico e giuridico e l'altro degli operatori e degli utenti di settore per la pianificazione e concertazione dello sviluppo del sistema aeroportuale e per la verifica delle congruità dei canoni e dei diritti aeroportuali.

Con deliberazione n.19 del 20.6.2000 il Consiglio di amministrazione dell'Ente ha nominato i componenti del primo Comitato consultivo.

L'articolo 8 del decreto legislativo n.18/99 prevede poi la costituzione in ciascun aeroporto, indipendentemente dal volume di traffico, di un Comitato rappresentativo di tutti gli utenti aeroportuali, intesi questi come qualsiasi persona fisica o giuridica che effettua trasporto per via aerea di persone, bagagli o merce, a prescindere dalle condizioni e modalità del trasporto stesso.

Allo scopo di superare le difficoltà di avvio connesse alla disciplina relativa alla nomina degli organi ed alla rappresentanza dei vettori l'ENAC ha precisato che non devono essere considerati membri del Comitato né il gestore aeroportuale né il Direttore dell'Aeroporto, al quale, nella prima fase di attuazione del decreto legislativo 18/99, è stato attribuito esclusivamente il

compito di sollecitare l'adozione degli istituti di garanzia previsti dalla normativa comunitaria per attuare la liberalizzazione del settore.

3.5 Patrimonio - Il primo comma dell'art.8 del decreto legislativo n.250 prevede che, con uno o più decreti del Ministro delle finanze di concerto con quelli dei trasporti e del tesoro, "viene definito" entro il 31 agosto 1998 il patrimonio dell'Enac costituito dai beni mobili ed immobili per l'esercizio delle attività istituzionali, mentre il secondo comma dello stesso articolo prevede che, con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze (concerto allargato al Ministro della difesa con riguardo agli aeroporti militari) si provvede all'assegnazione all'Ente in uso gratuito dei beni del demanio aeroportuale per il loro successivo affidamento ai concessionari.

Ad oggi, nessuna assegnazione di beni è stata effettuata non essendo stata completata la "individuazione" degli stessi da parte dell'apposito Ufficio commissariale (sette membri), costituito ex art.8, comma 4 del decreto legislativo n.250, dal Ministro dei trasporti solo in data 19 maggio 1999.

3.6 Tabelle di equiparazione - L'art.10, comma 2 del decreto legislativo stabilisce che con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con quelli del Tesoro e della Funzione pubblica, sentite le organizzazioni sindacali di categoria, si provvede, "tenendo conto di quanto previsto nel contratto collettivo per il personale del Registro aeronautico italiano" alla unificazione giuridica ed economica del personale dell'Ente, sulla base di apposite tabelle di equiparazione, proposte dal Consiglio di amministrazione dell'Ente, ai soli fini dell'inquadramento.

Detta unificazione, che secondo l'indicato articolo, doveva essere realizzata entro il 31 luglio 1998, è avvenuta in pratica solo a decorrere dal 1^a gennaio 2001 in quanto il decreto interministeriale che approva le tabelle di equiparazione è stato emanato in data 20 settembre 2000.

Dell'argomento si tratterà più diffusamente nel capitolo dedicato al personale.

3.7 Trasferimento di risorse umane e strumentali - Il DPCM 26.11.1999, (pubblicato sulla GU del 25.1.2000 n.19) ha individuato la dotazione organica, i beni, le risorse finanziarie, strumentali ed organizzative da assegnare al Dipartimento dell'Aviazione civile. Tale adempimento costituiva il presupposto Per il passaggio del restante personale della soppressa Direzione generale dell'aviazione civile nei ruoli dell'Ente.

3.8 Contratto di programma - L'art.3, comma 1 del decreto legislativo n.250/97 prevede che, entro sei mesi dalla data di insediamento degli organi dell'Ente e quindi entro il 18 maggio 1999, l'Ente stipula con Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e della Difesa, previa delibera del Consiglio di Amministrazione, un contratto di programma di durata triennale (art.3) "per definire i limiti dell'esercizio delle funzioni in relazione alle attribuzioni esercitate dall'Enac".

Il contratto, deliberato dal Consiglio di Amministrazione è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione economica (CIPE) con delibera del 22.6.2000 (pubblicata sulla G.U. del 4.9.2000) e stipulato, dopo l'acquisizione dei prescritti pareri resi dai Ministeri concertanti, il 12 ottobre 2000, con un ritardo di oltre un anno e mezzo rispetto al termine legislativamente fissato.

Larga parte dell'articolato contrattuale presenta contenuti generici e mere ripetizioni delle attribuzioni intestate all'Ente dalla legge istitutiva ;ciò è dovuto alla persistente precarietà degli assetti organizzativi ed operativi che non consente l'assunzione di impegni contrattuali ben definiti nella modalità e nei tempi di esecuzione.

Detto contratto opportunamente ridetermina i tempi della trasformazione in Ente pubblico economico facendoli sostanzialmente coincidere con la scadenza del triennio di validità del contratto di programma.

3.9 Regolamento di organizzazione e del personale. E' stato definitivamente deliberato nel dicembre del 2000 ed è attualmente al vaglio dei Ministeri vigilanti.

4. Rapporti con il Ministero vigilante -

4.1 Le funzioni di "indirizzo, vigilanza e controllo" sull'E.N.A.C. sono esercitate dal Ministro dei trasporti e della navigazione (art.1, 2 comma del decreto legislativo 250/97), che, a tale fine, si avvale del Dipartimento dell'aviazione civile quale supporto alla propria attività (art.2, 2 comma). Il successivo art. 11 definisce in modo puntuale, le modalità di esercizio della funzione di vigilanza.

Tuttavia, sulle modalità concrete con cui deve esplicarsi la vigilanza ministeriale si è creato, nella fase di avvio un "contenzioso" tra l'amministrazione vigilante e l'ente vigilato in merito ai poteri istruttori e di sindacato diretto attribuiti al Dipartimento dell'Aviazione Civile nei confronti dell'ENAC dalla direttiva ministeriale n.87T del 22.7.1999, ritenuti sia dal Consiglio di Amministrazione che dal Magistrato della Corte delegato al controllo, limitativi dell'autonomia decisionale, della funzionalità operativa e della connessa responsabilità dell'Ente e come tali in contrasto con il dettato normativo (art.2, comma 3) che assegna al Dipartimento dell'aviazione civile "funzioni di supporto" all'attività di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione".

4.2 Con successivo decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 17T del 9 marzo 2000 è stata dichiarata la cessazione

dell'efficacia di detta direttiva ministeriale, sostituita ad oggi da una nota n.8367 del 28 giugno 2000, dell'Ufficio di Gabinetto del Ministro vigilante che si limita ad effettuare una ricognizione delle rispettive competenze, invitando i destinatari (dipartimento ed ente) a forme di maggiore collaborazione.

Resta il fatto che, seppure in forma ridotta, rimane sovrabbondante la corrispondenza tra l'Ente ed il Dipartimento che, soprattutto in passato, ha toccato tutti i temi, anche più specifici ed ordinari dell'attività istituzionale tanto che l'Ente ha dovuto costituire un ufficio "ad hoc", impegnando lo stesso C.d.A. all'esame di minute problematiche sollevate dal Dipartimento.

4.3 Nel quadro delle difficoltà che caratterizzano i rapporti tra Ente ed Amministrazione vigilante si può iscrivere il recente atto di indirizzo per l'affidamento dei servizi aerei per destinazioni esterne all'Unione europea di cui al decreto ministeriale (Trasporti) del 7 luglio 2000, ammesso al visto ed alla conseguente registrazione dalla Corte "con esclusione della disciplina contemplata al 6" in quanto la stessa affidava al Ministero la competenza a sottoscrivere le convenzioni in contrasto con il decreto legislativo n.250/97 che intesta all'Enac "tutti i compiti gestionali relativi al settore dell'aviazione civile.

4.4 E' da auspicare che le difficoltà che tuttora permangono siano rapidamente superate riconoscendo all'ENAC pienezza di poteri gestionali ed evitando forme surrettizie di duplicazione o sovrapposizioni di funzioni che ledono la sfera di autonomia dell'Ente ma soprattutto riducono il grado di responsabilità degli organi di gestione e di controllo in ordine ai risultati dei quali sono chiamati a rispondere direttamente.

5. Personale

5.1 Il decreto legislativo n.250 assegna all'Ente tutto il personale proveniente dai soppressi Enti (Rai ed Enga) e della Direzione generale

dell'aviazione civile ad eccezione di quello assegnato al Dipartimento dell'aviazione civile.

Non è stata prevista alcuna opzione da parte del personale né alcuna facoltà per l'Ente di intervenire sui processi di trasferimento del personale neppure in relazione ad esigenze legate al ridisegno dell'impianto organizzativo in funzione della sua futura trasformazione in ente pubblico economico, essendosi limitato a stabilire l'articolo 10, comma 1, che l'ENAC "succede" nei rapporti di lavoro con i dipendenti delle precedenti organizzazioni.

5.2 I passaggi procedurali previsti dalla normativa delegata per l'inquadramento del personale nei ruoli dell'Ente sono la causa del ritardo che si è registrato anche nella definizione della consistenza organica e degli assetti organizzativi.

Infatti, avendo l'art.2 previsto che, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, "sono individuate", tra l'altro, le risorse umane che permangono in capo al Dipartimento dell'aviazione civile, si è dovuto attendere che detto decreto fosse emanato per assegnare il restante personale all'Enac.

Detto decreto, che, secondo quanto stabilito dalla norma, doveva essere emanato entro la fine di ottobre del 1997 reca la data del 26 novembre 1999.

Tuttavia, al fine di garantire, nelle more della definizione del succitato D.P.C.M., lo svolgimento delle funzioni assegnate all'Ente si è proceduto ad individuare, con il decreto ministeriale (Trasporti) n.22T del febbraio 1999, un contingente di personale della ex DGAC da assegnare temporaneamente al Dipartimento e contestualmente mettere a disposizione dell'Enac, sempre in forma provvisoria e senza alcuna modifica dello status giuridico ed economico, il restante personale.

Ammonta a 987 unità ex DGAC, più 6 unità ex ENGA e più 250 unità ex RAI la consistenza attuale del personale in forza all'Ente.

5.3 Attesa la diversa provenienza del personale, il differente stato giuridico e la diversa disciplina contrattuale allo stesso applicabile (statale per quello della DGAC, parastatale per quello dell'Enga ed autonomo per i dipendenti Rai) l'art.10, comma 2 del decreto legislativo n.250, ha previsto che con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e per la funzione pubblica, fosse disposta la unificazione giuridica ed economica del personale confluito nell'Ente, sulla base di apposite tabelle di equiparazione, proposte dal Consiglio di amministrazione dell'Ente, "tenendo conto di quanto previsto nel contratto collettivo per il personale del Registro aeronautico italiano (più favorevole).

Sebbene fosse stato previsto che il decreto ministeriale di unificazione dovesse essere emanato entro un anno dall'entrata in vigore del decreto legislativo n.250 (e cioè entro il 15 agosto 1998) il provvedimento di equiparazione è stato emanato in data 20 settembre 2000.

Come riferisce l'Amministrazione ciò è dipeso principalmente dalle "intense trattative con le organizzazioni sindacali che hanno visto momenti fortemente conflittuali" conclusesi con l'accordo sottoscritto il 1° marzo 2000.

L'accordo è stato completato con l'atto di indirizzo all'Aran per il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale non dirigente relativo al quadriennio 1998-2001.

5.4 I momenti conflittuali cui fa cenno l'Amministrazione si connettono alle rivendicazioni che solitamente nei passaggi da un regime ad un altro vengono avanzate per ottenere avanzamenti e benefici di carriera in presenza di un quadro normativo carente.

Nel caso di specie, il meccanismo di equiparazione che doveva risolversi in una mera operazione comparativa consistente nell'esame delle

qualifiche e mansioni possedute dal personale DGAC e ENGA e nella verifica della loro corrispondenza a quelle del contratto RAI, ai fini dell'inquadramento dei primi nei livelli retributivi del personale RAI, si è trovato di fronte al fatto che nel sistema degli organici dello Stato e del Parastato il personale è articolato in sette qualifiche funzionali, distribuito su tre aree (A - B - C), mentre le articolazioni contrattuali del personale RAI prevedono nove qualifiche per quattro aree (funzionari - collaborativa - operativa - ausiliaria e servizi).

Da questa situazione è nato il "conflitto" o meglio il clima di rivendicazioni e di tensioni che ha portato all'adozione di una soluzione equiparativa verso livelli di inquadramento più alti che hanno comportato comunque il "guadagno" di almeno un livello retributivo e di due o tre livelli per le qualifiche del personale ausiliario e dei servizi, con la eccezione del personale appartenente alla nona qualifica per il quale non essendo stata rinvenuta la relativa rispondenza con il personale ex RAI si è provveduto a collocarlo, unitamente al personale dell'ex ottava qualifica, nel livello apicale del contratto RAI.

5.5 La decorrenza degli effetti giuridici e di quelli economici della unificazione è stata fissata al 18 novembre 1998, data di insediamento degli Organi di amministrazione dell'ENAC; essa appare priva di giustificazione non prendendo in considerazione la data della messa a disposizione dell'Ente del personale.

Sullo schema di accordo ha convenuto la Conferenza di servizi indetta dal Ministero dei trasporti il 14 giugno 2000 ed è intervenuto il nulla osta delle Amministrazioni vigilanti (Tesoro e Funzione pubblica).

5.6 L'ammontare degli arretrati, in larga parte erogati nel novembre 2000, ammonta complessivamente a 16,1 miliardi (di cui miliardi 4.5 per oneri previdenziali ed assistenziali) e inerisce al personale che dalla data del 18 novembre 1998 ha in maniera continuativa e stabile prestato la propria opera presso le strutture centrali e periferiche dell'ENAC. Restano da definire le situazioni relative al personale che ha lavorato per l'Ente ma poi è transitato nei ruoli del Dipartimento e del personale che si trova nella situazione opposta.

5.7 La soluzione equiparativa adottata sconta la esigenza di evitare tensioni e di alimentare un clima di scontro che avrebbe potuto portare alla paralisi ed alla impossibilità di assicurare lo svolgimento delle delicate funzioni istituzionali.

La stessa Amministrazione ha ammesso che "su tutta la trattativa ha pesato in maniera rilevante la minaccia di sciopero che qualora attuato avrebbe significato per la collettività un costo giornaliero di circa 50 miliardi.

Peraltro, per sollecitare il pagamento degli arretrati, egualmente è stata proclamata una agitazione nei confronti della quale l'Ente ha adottato corrette contromisure al fine di vanificare i nefasti effetti del "preannuncio".

L'Amministrazione dichiara che il costo della tabella di equiparazione è in linea con le previsioni di cui alla relazione tecnica al decreto legislativo n.250 rispettando così la delega contenuta nell'art.2, commi 48, 49 e 50 della legge n.549 del 1995 che non autorizza l'assunzione di maggiori oneri per la istituzione del nuovo Ente.

Su tale punto si rinvia alle considerazioni contenute nella parte relativa alla gestione finanziaria.

5.8 E' prevedibile che altri consistenti oneri deriveranno per l'Ente dal nuovo contratto collettivo di lavoro tenuto conto dell'atto di indirizzo impartito all'Aran, approvato ai sensi dell'art.73 del decreto legislativo n.29 del 1993 dal Ministro della Funzione pubblica, che individua ulteriori indirizzi rispetto a quelli generali contenuti nel "Documento sulle linee generali e sulle priorità dei rinnovi contrattuali 1998-2001" emanati il 18 giugno 1998 dall'apposito organismo di coordinamento dei comitati nella parte in cui si prevede, tra l'altro, la definizione di un nuovo sistema di inquadramento del personale non dirigente basato sulla riduzione delle aree prevedendo all'interno delle aree stesse un percorso che premi la professionalità e le responsabilità assunte e la individuazione di procedure di valutazione adeguate per consentire "percorsi di carriera orizzontali e verticali".

Sotto tale profilo appare problematico ritenere che i tetti che il documento di programmazione economica fissa alla crescita delle retribuzioni per tutto il settore pubblico nella misura pari al tasso di inflazione programmato - vale a dire l'1,8% per l'anno 1998, l'1,5% per il 1999, l'1,2% per il 2000 e l'1,1% per il 2001 - possano essere rispettati in sede di stipula del primo CCNL dell'ENAC.

5.9 La descritta vicenda induce ad alcune riflessioni proprie del controllo sulla gestione che attengono al tema del rendimento istituzionale degli apparati pubblici, sia sul versante della qualità ed efficacia delle prestazioni sia su quello della economicità, rispetto al quadro di partenza, alle possibilità di scelta accordate agli amministratori tra possibili soluzioni organizzative e procedurali in vista del conseguimento del miglior risultato, alla disponibilità degli strumenti di azione.

E' indubbio che nell'ambito del settore pubblico sussistono condizioni che obiettivamente limitano le possibilità di scelta e condizionano le

praticabilità operative ma il problema è dei limiti che devono essere posti a tali possibilità.

Ed è noto, altresì, che quello del personale è l'aspetto della organizzazione che, pur rivestendo un rilievo decisivo per il buon funzionamento dell'apparato pubblico, difficilmente riesce ad essere trattato con la dovuta razionalità in ragione della spazi di tutela che vengono accordati al personale dipendente non solo in termini, assolutamente giustificati, di conservazione del rapporto di lavoro ma di occasione per ottenere avanzamenti di carriere e benefici economici.

Nel caso dell'ENAC, la riconosciuta necessità di addivenire alla omogeneizzazione delle diverse realtà lavorative, non doveva condurre a seguire un percorso di unificazione basato su automatismi legati ai soli profili professionali e non anche a quelli di compatibilità con gli assetti organizzativi, funzionali e finanziari. Si considerino a tale proposito le professionalità richieste per il mutamento del ruolo della struttura pubblica non più di gestione ma di coordinamento, quelle per la sorveglianza tecnico-operativa e le competenze specialistiche in materia di certificazione e controllo finanziario delle Società concessionarie. A ciò devono aggiungersi gli effetti di costo e di rigidità organizzative derivanti dalle ulteriori spinte rivendicative che, è facile prevedere, conseguiranno dall'applicazione del nuovo contratto di lavoro che potrà essere stipulato dopo il formale inquadramento del personale nei ruoli dell'Ente.

5.10 Allo stato, il trattamento giuridico ed economico del personale in forza all'Ente è regolato dai contratti collettivi nazionali di settore; quello del comparto dei ministeri per il personale della ex DGAC (valido per il quadriennio normativo 1998/2001 e per il biennio economico 1998/1999), quello del parastato per il personale dell'ENGA (valido per il quadriennio giuridico ed economico 1998/2001) e quello del RAI per il personale ex RAI

(valido per il quadriennio giuridico 1994/1997 e per il biennio economico 1996/1997).

5.11 La ricostruzione della vicenda, peraltro non conclusa, relativa al personale rende esplicita la difficoltà di valutare i comportamenti gestori utilizzando gli ordinari parametri del controllo sulla gestione; i vincoli e le limitazioni conseguenti alla preoccupazione di scongiurare il blocco delle attività istituzionali il cui costo stimato non è neppure lontanamente paragonabile a quello degli incrementi stipendiali induce a limitare il giudizio ad una presa di atto dell'impegno con il quale gli organi di vertice e di direzione dell'Ente hanno operato tentando di ricondurre gli esiti della trattativa in un quadro programmatico di più lungo periodo (triennale) con l'obiettivo dichiarato di conseguire l'equilibrio di bilancio alla conclusione del primo contratto di programma ai fini della successiva trasformazione in Ente pubblico economico.

6. Regolamento di organizzazione.

6.1 Solo alla fine del 2000 è stato possibile varare l'organigramma dell'Ente, attualmente all'esame delle amministrazioni vigilanti

Anche su questo adempimento, fondamentale per l'ordinato e proficuo svolgimento delle attribuzioni istituzionali, ha pesato la problematica di unificazione delle tre pregresse strutture ed i vincoli derivanti dagli esiti della trattativa sul personale.

6.2 Il giudizio pertanto sulle scelte organizzative non può fare riferimento ad astratti moduli operativi dovendosi tenere nel debito conto i condizionamenti e le rigidità indotte dalla normativa costitutiva in particolare di quella relativa al personale.

Sotto tale profilo va dato atto ai vertici decisionali ed amministrativi dell'Ente che l'impianto organizzativo, strutturato su aree che organizzano l'attività dei servizi secondo funzioni omogenee, è stato pensato in funzione della necessità di perseguire l'obiettivo della semplificazione e flessibilità delle strutture e degli uffici ed il decentramento territoriale "dei processi e delle funzioni" anche se sono rinvenibili rigidità connesse alla situazione preesistente che solo l'esperienza applicativa può evidenziare ai fini dei necessari aggiustamenti.

Particolare attenzione, anche nella fase transitoria, è stata riservata al settore della sicurezza costituendo nel luglio 1999, alle dirette dipendenze del Direttore Generale, un Comitato di Coordinamento Sicurezza con funzioni di indirizzo e di guida nell'attività normativa e con il compito di razionalizzare e supportare le strutture preposte alla sorveglianza in ordine alle situazioni di maggiore complessità e di più forte impatto sulla sicurezza e sull'utenza.

E' stato così dal Comitato definito un piano di riorganizzazione degli Uffici preposti alla sorveglianza sulle operazioni di volo e sul personale navigante, al rilascio delle licenze ed abilitazioni, all'impiego degli ispettori di volo in modo che, mediante il razionale utilizzo delle risorse disponibili, potessero conseguirsi migliori risultati.

6.3 Per la materia della sicurezza è stata istituita, nel nuovo regolamento di organizzazione, una nuova area operativa di cui fa parte il personale degli ispettori di volo e i dipendenti che esplicano in ambito aeroportuale attività di ispezione, vigilanza e controllo.

Il modello organizzativo di regolazione della sicurezza del volo affida all'area centrale la definizione degli aspetti normativi e di standardizzazione, i collegamenti con gli organismi internazionali ed il coordinamento con le istituzioni mentre l'attività di sorveglianza (certificazione, autorizzazione e