

17.7 Molto opportunamente, tenuto conto dei ritardi accumulatisi, il contratto di programma ha rideterminato i tempi della trasformazione dell'Enac in Ente pubblico economico facendoli sostanzialmente coincidere con la scadenza del triennio di validità del contratto di programma.

17.8 Alle procedure per l'inquadramento del personale nei ruoli dell'Ente, previsti dalla normativa delegata, sono legate le "intense trattative con le organizzazioni sindacali che hanno visto momenti fortemente conflittuali", prolungati nel tempo a scapito della definizione del quadro organico e degli assetti organizzativi di funzionamento.

La decorrenza degli effetti giuridici ed economici della unificazione, fissata, nell'accordo sottoscritto il 1° marzo 2000, alla data di insediamento degli Organi di amministrazione dell'ENAC (18 novembre 1998) appare priva di giustificazione non avendo preso in considerazione la data della messa a disposizione dell'Ente del personale.

Sotto tale profilo appare problematico ritenere che i tetti di crescita delle retribuzioni, stabiliti nel documento di programmazione economica, per tutto il settore pubblico, nella misura pari al tasso di inflazione programmato, possano essere rispettati in sede di stipula del primo CCNL dell'Ente.

La 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; senza contare gli effetti delle 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.

17.9 Sebbene quello del personale, della sua provvista, della sua

qualificazione e distribuzione sia l'aspetto della organizzazione che riveste un rilievo decisivo per il buon funzionamento degli Uffici pubblici, 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.

17.10 Tali condizionamenti inducono 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.

Dovendo il giudizio sulle scelte organizzative tener conto delle soggezioni poste dalla normativa costitutiva e dal contesto di riferimento, va dato atto che i vertici decisionali ed amministrativi 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 e la piena operatività dell'Ente alla conclusione del primo contratto di programma ed alla sua prevista trasformazione in Ente pubblico economico.

17.11 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" e le rigidità che esso sembra presentare in funzione delle realtà preesistenti dovranno essere verificate nel concreto funzionamento delle strutture ed oggetto di successivo ripensamento.

17.12 In materia di sicurezza del volo, il resoconto della missione degli Ispettori Icao sulla affidabilità del sistema e delle procedure esistenti assume un rilevante interesse nella misura in cui fornisce un quadro esauriente delle condizioni organizzative ed amministrative di funzionamento del sistema ed esprime valutazioni in ordine alla qualità ed affidabilità dello stesso, delle varie strutture operative e delle procedure seguite.

Particolare attenzione, 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.

17.13 La unificazione in una sola struttura delle funzioni di controllo sull'uomo e sull'ambiente e quelle sulla macchina che prima facevano capo a Civilavia ed al RAI, realizzata con il regolamento di organizzazione, costituisce la condizione per realizzare quel processo di integrazione operativa tra le due entità necessario per razionalizzare e rendere più incisivo ed efficiente il ruolo della componente pubblica nel settore.

Risponde ad una apprezzabile logica di razionalizzazione l'avvio nel novembre del 1999, di un programma che, nell'arco di tre anni, dovrà dotare il settore della sicurezza di un corpo normativo organico che riunifichi i regolamenti, le circolari e le procedure di tutti i settori nei quali si esplica l'attività di sorveglianza.

Sulla concreta possibilità dell'Ente di poter rispettare gli impegni presi in materia di sicurezza milita il forte impegno delle strutture responsabili; tuttavia, in ordine alle raccomandazioni che attengono agli assetti organizzativi, deve prendersi atto che non può dirsi ancora completato il processo costitutivo ed ovviamente neppure iniziato quello di potenziamento della componente

tecnico-ispettiva. Resta, poi, sullo sfondo la possibilità di una riaccende clima conflittuale a causa delle tensioni accumulate nella prima fase di sistemazione del personale (tabelle di equiparazione) e delle non poche aspettative maturate sul nuovo contratto, destinate, come l'esperienza dimostra, a prevalere sulle esigenze di servizio e sulle ragioni della utenza.

17.14 Sono da rimarcare gli elementi di novità rispetto al passato o al nuovo regolamento delle tariffe (deliberazione consiliare del 12.4.2000) costituiti dall'adozione nella determinazione delle tariffe del principio della corrispettività tra costi effettivi e prestazioni da rendere che hanno determinato una riduzione dell'ammontare delle stesse.

Nell'ambito delle innovazioni, merita di essere segnalata quella relativa all'attività di sorveglianza sulla costruzione ed esercizio delle infrastrutture aeroportuali per la quale in precedenza era prevista la corresponsione di compensi a favore del personale dipendente che svolgeva tale attività di sorveglianza e collaudo mentre il nuovo regolamento le ha "istituzionalizzate" con la conseguenza che l'Ente introiterà direttamente i diritti ed i compensi previsti per tali incarichi.

17.15 La delibera CIPE n. 86 del 4 agosto 2000, laddove sottolinea che la promozione della concorrenza si pone come condizione per accrescere la competitività complessiva del settore del trasporto aereo, induce la Corte ad esprimere serie perplessità sulla possibilità che ciò possa avvenire nel nostro Paese. È prevedibile, infatti, anche a giudicare dall'avvio del processo di liberalizzazione e dalle censure mosse dalla Commissione europea, che lo stesso incontrerà notevoli resistenze e difficoltà in ragione delle stratificazioni esistenti, dell'assenza consolidata di regole di mercato e della conseguente insufficienza di una cultura della competizione in un settore, come si legge

nella circolare Enac del 10.6.1999 (Eal 01), "tradizionalmente estraneo al minimo funzionamento di regola liberistiche e concorrenziali".

17.16 Va rimarcato, comunque, che la piena attuazione della riforma delle gestioni aeroportuali è subordinato alla "assegnazione in uso gratuito" dei beni del demanio aeroportuale all'Enac "per il successivo affidamento dei beni medesimi" alle Società di gestione (all'art.8, comma 2, del decreto legislativo n.250/97), secondo i criteri previsti e disciplinati dal regolamento n.521/97.

A tale proposito deve essere sottolineato che la situazione di precarietà che da tempo connota l'assetto delle gestioni aeroportuali ha idoneità a favorire gli attuali gestori sia stabilizzandone la presenza di fatto sia rendendo più difficoltosi, in mancanza di una cogente disciplina concessoria, puntuali riscontri sul corretto impiego degli introiti aeroportuali e sull'efficiente svolgimento del servizio. E bene ha fatto l'Ente ad adottare la delibera n.22 del luglio 1999 con la quale ha impartito puntuali disposizioni per la redazione e presentazione del rendiconto periodico sull'utilizzo degli introiti aeroportuali.

17.17 La tutela degli interessi della utenza aeroportuale non solo in termini di sicurezza del volo affidata all'Ente deve essere effettiva e quindi assicurata con ogni mezzo, anche, quand'occorra, con adeguata presidi sanzionatori.

Il convincimento diffuso che l'affidamento a privati di servizi in precedenza in mano pubblica produca per definizione benefici effetti in termini di prezzo e di qualità del servizio per la maggiore attenzione riservata alla clientela, può essere condiviso alla condizione, che l'utente sia posto nella condizione di poter scegliere liberamente e la concorrenza tra gestori sia effettiva.

Per il settore aeroportuale questo è vero fino ad un certo punto in quanto le Società di gestione operano in un regime di monopolio legale in forza di una concessione di lunghissima durata in un ambiente connotato da rigidità di contesto estranee alle regole di funzionamento dei mercati concorrenziali.

I rischi di disattenzione alle esigenze della clientela non sufficientemente tutelati da un processo di privatizzazione che è cosa diversa da un mercato realmente concorrenziale devono portare ad un rafforzamento dei poteri dell'Enac in termini di attività di regolazione del comparto e di controllo sull'attività dei gestori.

*Samuele Orzi*

## ENAC ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE

Estratto dal Verbale della seduta del Consiglio di Amministrazione n° 29  
del 28 aprile 2000

Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC, nella seduta del 28 aprile 2000, in relazione al punto 2) dell'o.d.g., dopo ampia e approfondita discussione approva, la seguente:

### **DELIBERAZIONE N° 15/2000**

- Sentita la relazione del Presidente sul bilancio consuntivo per l'esercizio 1999 proposto dal Direttore Generale;
- Vista la relazione del Collegio dei Revisori dei Conti;
- Visti gli artt. 9 e 11 del decreto legislativo 25 luglio 1997 n. 250, istitutivo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.);
- Visti gli artt. 47 e 48 del Regolamento amministrativo contabile dell'ENAC approvato con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 3.8.1999,

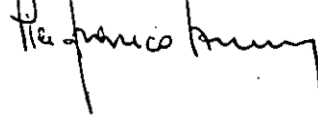
### **DELIBERA**

di approvare il bilancio consuntivo dell'esercizio 1999.

Il bilancio e la relativa documentazione sono allegati alla presente deliberazione di cui sono parte integrante.

La presente deliberazione viene trasmessa alle Autorità vigilanti, ai sensi degli artt. 9 e 11 del decreto legislativo n. 250/97.

Il Segretario del C.d.A.  
Dr. Pier Franco Accrocca



UNIONE ITALIANA CIECHI

---

# BILANCIO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1999

**RELAZIONI E BILANCIO CONSUNTIVO****DELL'ESERCIZIO 1999****E.N.A.C.****ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE**

R.A.I.  
Via di Villa Ricotti, 42  
00161 ROMA

tel. (06) - 44185-1  
PRESIDENTE: ALFREDO ROMA  
DIRETTORE GENERALE: PIERLUIGI DI PALMA

---

**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E.N.A.C.**

|                            |                                                                                                                  |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRESIDENTE:                | Alfredo Roma                                                                                                     |
| CONSIGLIERI                | Maurizio Alciator<br>Antonino Lusi<br>Luigi Muratori<br>Giovanni Puoti<br>Francesco Zanchetta<br>Carlo Zappatori |
| DIRETTORE GENERALE         | Pierluigi di Palma                                                                                               |
| REVISORI DEI CONTI         |                                                                                                                  |
| CON FUNZIONI DI PRESIDENTE | Antonio Schettino<br>Andrea Malfaccini<br>Sese Vito                                                              |
| DELEGATO CORTE DEI CONTI   | Domenico Oriani                                                                                                  |
| Sostituto del delegato     | Luciano Calamaro                                                                                                 |

## RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

## Relazione economica finanziaria

Il presente bilancio consuntivo dell'anno 1999 rappresenta i risultati contabili della gestione relativi al primo anno di attività dell'Ente. Va evidenziato che per le note vicende collegate con l'unificazione e a causa dell'iter non ancora perfezionato del D.P.C.M. i dati contabili espressi da questo bilancio non riportano le entrate e le uscite complessive della intera struttura. Il bilancio consuntivo per l'anno 1999 riporta infatti solo i movimenti finanziari ed economici generati dalle strutture ex RAI ed ex ENGA con l'aggiunta delle risorse trasferite a seguito della emanazione del D.M. 95 T che ha attribuito all'Ente i fondi per i finanziamenti delle infrastrutture aeroportuali e i fondi comunitari per gli aeroporti rientranti nella "programma operativo infrastrutture aeroportuali nelle regioni dell'obiettivo 1" di cui al regolamento CEE n.2081/93. Tali operazioni i cui effetti sono giunti a compimento nella seconda parte dell'esercizio hanno comportato uno sforzo notevole per sbloccare gli investimenti e permettere l'apertura dei cantieri atti a consentire l'ampliamento e l'ammodernamento degli aeroporti meridionali. Tutto ciò si è concretizzato con la partenza dei progetti infrastrutturali sugli aeroporti di Olbia e Cagliari e con l'avvio delle procedure per aggiudicazione delle gare di appalto per i lavori sugli aeroporti di Bari e di Catania solo per citare quelli che per rilevanza ed importo finanziato hanno rappresentato un impegno rilevante.

L'attività normativa interna di questo primo anno dell'Ente è caratterizzato da un notevole lavoro preparatorio finalizzato alla produzione dello Statuto, del regolamento amministrativo contabile e del contratto di programma con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Restano ancora da definire alcuni passaggi estremamente significativi per l'assetto definitivo dell'Enac che riguardano il modello organizzativo con la identificazione delle strutture nonché il passaggio definitivo del personale e delle relative risorse dal bilancio dello Stato a quelle dell'Ente.

Va inoltre sottolineato, per gli importanti effetti economici che ha prodotto, il trasferimento di parte delle disponibilità finanziarie stanziata sui capitoli di bilancio dello Stato al bilancio dell'Ente avvenuto con il decreto 95T del 10.12.1999 il quale ha definito il passaggio delle risorse riferite alle spese di parte corrente attinenti alle spese di funzionamento delle aree aeroportuali e a quelle di finanziamento delle opere infrastrutturali degli aeroporti ciò ha comportato un sensibile

afflusso di fondi alle casse dell'Ente la cui finalità, come risulterà dalle note seguenti, è quella di finanziare i lavori presso gli aeroporti nazionali.

Il bilancio 1999 dell'Enac presenta un avanzo di amministrazione di L.20.695.219.876 e un avanzo economico di L.2.873.010.024 con una disponibilità di cassa accertata al 31.12.1999 di L. 291.004.893.210.

La gestione economica finanziaria dell'anno ha comportato i seguenti risultati:

|                              | Entrate                | Uscite                 | Risultati<br>Differenziali |
|------------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| Correnti                     | 51.807.650.052         | 47.556.678.828         | 4.250.971.224              |
| In conto capitale            | 290.874.861.834        | 290.171.893.617        | 702.968.217                |
| Partite di giro              | 17.998.485.381         | 17.998.485.381         |                            |
|                              | <u>360.680.997.267</u> | <u>355.727.057.826</u> | <u>4.953.939.441</u>       |
| Avanzo di<br>Amministrazione | 15.741.280.435         |                        | 15.741.280.435             |
| Totale generale              | 276.422.277.702        | 355.727.057.826        | 20.695.219.876             |

## Entrate

Le entrate correnti accertate nell'anno ammontano complessivamente a L.51.807.650.052 costituite dai seguenti accertamenti :

- L.1.191.475.725 per contributi e diritti di certificazione degli iscritti all'albo della Gente dell'aria.
- L.11.897.656.320 quale quota di entrate correnti trasferita dal bilancio dello Stato al bilancio dell'Ente con i decreti del Ministero dei Trasporti che hanno dato applicazione al decreto interministeriale Trasporti – Tesoro del 9 agosto 1999 n.95T
- L.37.554.783.500 derivanti da diritti e rimborso di spese fatturate per le operazioni sulle costruzioni aeronautiche, sull'esercizio degli aeromobili e sulle vendite del libro registro e dei regolamenti tecnici.
- L. 899.967.725 per entrate derivanti da interessi attivi sulle disponibilità finanziarie dell'Ente, nonché per interessi compensativi sui depositi cauzionali (L.12.249.610) e per interessi moratori su ritardati pagamenti da parte degli utenti per L.20.336.802.