



Corte dei Conti

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC)** per gli esercizi dal 2011 al 2013

Relatore: Presidente Eugenio Francesco Schlitzer

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale il dott. Giuseppe Tolomei



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 16 dicembre 2014;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto legislativo in data 25 luglio 1997 con il quale l'**Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)** è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visti i bilanci dell'ENAC per gli esercizi finanziari 2011, 2012 e 2013, la nota integrativa con inclusa relazione dell'Amministrazione nonché la relazione del Collegio sindacale, trasmesse alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Eugenio Francesco Schlitzer e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente degli **esercizi 2011, 2012 e 2013**;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa agli esercizi predetti è risultato che:

1. Dal punto di vista finanziario le gestioni in esame fanno registrare dei risultati discontinui, infatti il 2011 registra un disavanzo pari ad € 4.978.150 (risultato, tuttavia, in miglioramento del 62,3% rispetto al 2010); i due esercizi successivi 2012 e 2013, espongono rispettivamente un avanzo pari ad € 14.029.277 (+381,8% sul 2011) e ad € 9.809.733 (-30,1% sul 2012);
2. Come nel passato, anche le gestioni in esame risultano condizionate dai trasferimenti statali sia di parte corrente (questi rappresentano infatti il 30,1% del totale delle entrate correnti nel 2011, il 42,0% nel 2012 ed il 38,2% nel 2013), che in conto capitale (questi rappresentano infatti il 96,3% del totale delle entrate in c/capitale nel 2011, l'84,5% nel 2012 ed il 93,3% nel 2013);

3. Il patrimonio netto mostra, nel triennio in esame, un progressivo incremento che raggiunge la sua massima entità nel 2013 con € 176.702.353 (+15,4% rispetto al 2012). Nel 2010 si era attestato ad € 113.541.746;
4. I conti economici relativi agli esercizi oggetto di referto chiudono tutti in avanzo: il 2011, in aumento del 64,9% rispetto al 2010, si attesta ad € 27.124.923, il 2012 in diminuzione del 4,5% rispetto al 2011, si attesta ad € 25.892.873, il 2013 in diminuzione dell'8,7% rispetto al 2012, si attesta ad € 23.642.811. Detti risultati sono diretta conseguenza del saldo della gestione caratteristica che, con un risultato pari ad € 27.118.057, registra nel 2011 un deciso aumento rispetto al 2010 mentre il 2012 e il 2013 si mantengono, seppure con una lieve flessione del 12,0%, poco al di sotto di € 24 milioni circa;
5. L'esame della situazione amministrativa evidenzia quanto segue: la consistenza del fondo di cassa al termine dell'esercizio 2011 risulta pari ad € 229.389.573 (in diminuzione del 15,2% sul dato del 2010), al termine del 2012 risulta pari ad € 178.732.556 (in diminuzione del 22,1% sul dato del 2011) mentre al termine del 2013 risulta pari ad € 296.462.062 (in aumento del 65,9% sul dato del 2012); l'ammontare dell'avanzo di amministrazione a fine esercizio 2011 risulta pari ad € 93.464.247 (in diminuzione del 4,5% sul dato del 2010), a fine 2012 risulta pari ad € 110.117.604 (in aumento del 17,8% sul dato del 2011) mentre al termine del 2013 risulta pari ad € 120.247.338 (in aumento del 9,2% sul dato del 2012);
6. I residui attivi (costituiti per la maggior parte da crediti vantati verso lo Stato), mostrano una sensibile contrazione della loro massa globale al termine del 2013 (-25,9% rispetto al 2012). L'elevato importo (€ 231.853.606) registrato in detto esercizio, impone all'Ente di proseguire nell'attività tesa a verificare la permanenza dei presupposti giuridici necessari al mantenimento nelle scritture contabili e nel bilancio e dunque a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali;
7. Per quanto riguarda i residui passivi (costituiti per la maggior parte da debiti diversi), non può non rilevarsi, dopo una loro contrazione nel 2012, un incremento della loro massa globale nel 2013 (+7% rispetto al 2012). A tale proposito, si invita l'Ente a proseguire l'attività tesa a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali;

8. Come dato critico, si evidenzia l'esistenza, tra i residui, di partite creditorie e debitorie riferite ad esercizi anche anteriori al 2000.

Ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P . Q . M .

comunica, con le considerazioni di cui in parte motiva, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 2011, 2012 e 2013 corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAC per i detti esercizi.

ESTENSORE

Eugenio Francesco Schlitzer

PRESIDENTE f.f.

Bruno Bove

Depositata in Segreteria il 19 dicembre 2014

RELAZIONE sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENTE
NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) per gli esercizi dal 2011 al 2013.

S O M M A R I O

- 1 Premessa
 - 1.1 Il quadro normativo
 - 1.1.1 La nuova Autorità indipendente di Regolazione dei Trasporti
 - 1.1.2 Modifiche statutarie: i comitati
 - 1.2 Amministrazione trasparente
 - 1.2.1 Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC)
 - 1.2.2 Il Codice di comportamento
- 2 L'organizzazione
 - 2.1 Il Presidente
 - 2.2 Il Consiglio di Amministrazione
 - 2.3 Il Collegio dei revisori
 - 2.4 Il Direttore Generale
 - 2.5 Le funzioni di controllo e valutazione: l'OIV
 - 2.6 I compensi di organi ed organismi
 - 2.7 La struttura dell'Ente
 - 2.7.1 Il Regolamento dell'Organizzazione e del Personale (ROP)
 - 2.7.2 Il ROP attualmente vigente
- 3 Il Personale
 - 3.1 L'andamento degli organici e delle effettive coperture
 - 3.2 La spesa per il personale in servizio
 - 3.3 Oneri finanziari per consulenze ed incarichi
- 4 L'attività istituzionale
 - 4.1 La "Safety"
 - 4.2 La "Security"
 - 4.2.1 In particolare: l'attività ispettiva
 - 4.3 Funzioni di regolazione economica
 - 4.4 Finanziamento e sviluppo delle strutture aeroportuali
 - 4.4.1 Il finanziamento
 - 4.5 Qualità dei servizi e diritti dei passeggeri
 - 4.5.1 Tutela del diritto alla mobilità
 - 4.6 Gli interventi per l'Ambiente
 - 4.6.1 Il "Wildlife Strike"
 - 4.7 La pianificazione aeroportuale
 - 4.7.1 Il Piano Nazionale Aeroporti
 - 4.8 La regolazione dello spazio aereo
 - 4.8.1 Il sistema di prestazioni
 - 4.8.2 La gestione dello spazio aereo
 - 4.8.3 Attività normativa
 - 4.8.4 Il contenzioso
 - 4.9 L'attività internazionale
 - 4.10 L'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi
- 5 I risultati contabili della gestione
 - 5.1 La gestione finanziaria
 - 5.2 Il conto del bilancio
 - 5.2.1 Il riepilogo finanziario
 - 5.2.2 Le entrate

- 5.2.3 Le uscite
- 5.3 Vincoli legislativi per il contenimento delle spese
 - 5.3.1 Auto di servizio
 - 5.3.2 Manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili
 - 5.3.3 Acquisto di mobili ed arredi
 - 5.3.4 Compensi agli organi e organismi anche monocratici e missioni
 - 5.3.5 Contenimento oneri diversi
 - 5.3.6 Versamenti delle somme provenienti da economie di spesa
- 5.4 Il conto economico
- 5.5 Il conto del patrimonio
 - 5.5.1 Attività
 - 5.5.1.1 Le immobilizzazioni immateriali
 - 5.5.1.2 Le immobilizzazioni materiali
 - 5.5.1.3 Le immobilizzazioni finanziarie
 - 5.5.1.4 Attivo circolante
 - 5.5.2 Passività
 - 5.5.2.1 Patrimonio netto
 - 5.5.2.2 Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
 - 5.5.2.3 Fondo per rischi e oneri futuri
 - 5.5.2.4 Debiti
- 5.6 La situazione amministrativa
- 5.7 L'andamento dei residui
 - 5.7.1 I Residui attivi
 - 5.7.1.1 Dati di sintesi
 - 5.7.1.2 L'analisi
 - 5.7.2 Residui passivi
 - 5.7.2.1 Dati di sintesi
 - 5.7.2.2 L'analisi
 - 5.7.3 Considerazioni finali sui residui
- 6 Conclusioni
 - 6.1 Profili gestionali
 - 6.2 Profili finanziari

1 Premessa

Con la presente relazione la Corte riferisce, ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958 n. 259, il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), per gli esercizi 2011, 2012 e 2013, nonché sui fatti di gestione più rilevanti fino a data corrente. La precedente relazione (esercizi 2008-2010) è stata deliberata con determinazione n. 45/2012 del 4.5.2012 della Sezione Controllo Enti e comunicata al Parlamento¹.

¹ Atti Parlamentari, XVI Leg., Doc. XV n.423.

1.1 Il quadro normativo

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)², istituito con D.Lgs. 25 luglio 1997 n.250³, modificato con DPR 5 ottobre 2010 n.188⁴, è disciplinato dal proprio Statuto⁵ e dai D.lgs. 9.5.2005 n.96 e 15.3.2006 n.151⁶, emanati a norma dell'art.2 della L. 9.11.2004 n.265.

In base al D.lgs. n.250 cit. ed al proprio Statuto, l'ENAC è un ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria ed è sottoposto all'indirizzo, alla vigilanza ed al controllo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

All'Ente sono state attribuite le funzioni amministrative e tecniche già spettanti alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (D.G.A.C.)⁷, al Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.) e all'Ente Nazionale gente dell'aria (E.N.G.A.).

L'ENAC, ai sensi del Codice della Navigazione, agisce come unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia.

All'ENAC sono affidate le competenze in materia di controllo della sicurezza e della qualità dei servizi, di vigilanza sull'attuazione della normativa del settore, di regolazione economica e di tutela dell'ambiente.

² L'Ente ha sede legale in Roma.

³ D.lgs. n.250/1997, recante l'istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (pubblicato in G.U., 31.7.1997, n.177).

⁴ DPR n.188/2010, recante il regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a norma dell'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 (pubblicato in G.U., 12.11.2010, n.265).

⁵ Statuto approvato con DM 3 giugno 1999 (pubblicato in G.U. 10.12.1999, n.289).

⁶ Il D.lgs. n.96/2005 e il d.lgs. n.151/2006 prevedono la revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione e sono stati emanati a norma dell'art.2 della L. 9.11.2004 n.265 (che ha convertito in legge il DL 8.9.2004 n.237) recante "Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile".

⁷ L'attuale Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo (che è una delle Direzioni Generali in cui è strutturato il Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi informativi e Statistici), ferme restando le funzioni attribuite all'ENAC dal d.lgs. n.250/1997, svolge le funzioni di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti negli ambiti di attività che seguono (DPR 3 dicembre 2008 n.211):

- Disciplina dell'aviazione civile, normativa di settore comunitaria e accordi internazionali;
- Indirizzo, vigilanza e controllo sugli enti di settore;
- Contratti di programma e di servizio con gli enti vigilati;
- Indirizzo e vigilanza in materia aeronautica, sicurezza aerea e aeroportuale e sulla qualità del trasporto aereo;
- Provvedimenti di competenza in materia di demanio aeronautico civile;
- Programmazione in materia di aeroporti e sistemi aeroportuali, valutazione dei piani d'investimento e concertazione sulle opere infrastrutturali;
- Analisi del mercato dell'aviazione civile, tutela della concorrenza e dinamiche tariffarie;
- Interventi nel settore dell'aviazione civile a sostegno della mobilità;
- Provvedimenti in materia di tariffe per la gestione dello spazio aereo.

Come già riportato nel precedente referto, gli specifici compiti dell'ENAC vengono enunciati dall'art.2 dello Statuto.

L'ENAC rientra inoltre, come ente produttore di servizi economici, nell'elenco delle amministrazioni pubbliche⁸, inserite nel conto economico consolidato, individuate annualmente dall'ISTAT a norma dell'art.1, comma 3, della legge n.196/2009.

1.1.1 La nuova Autorità indipendente di Regolazione dei Trasporti

Nella precedente relazione si ricordava che il D.L. 24-1-2012 n.1⁹,(d'ora in poi "Decreto Liberalizzazioni") all'art. 36 (Regolazione indipendente in materia di trasporti) prevedeva anche l'istituzione di uno specifico organo collegiale¹⁰, l'Autorità indipendente di Regolazione dei Trasporti (ART), che opera in piena autonomia, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali¹¹.

Essa è competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori. Tra i suoi compiti rientrano anche la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori. L'Autorità riferisce annualmente alla Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire.

Come già si era anticipato nella precedente relazione, la cornice normativa delineata dal Decreto Liberalizzazioni pone in evidenza alcune questioni interpretative.

La norma che ha istituito l'ART, la colloca nell'ambito dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge n.481/95.

La disposizione di legge, anche alla luce della lettura del giudice delle leggi, attribuisce all'Autorità il compito di stabilire i criteri per la regolazione tariffaria,

⁸ Pubblicato in G.U. n.229 del 30.9.2013

⁹ Convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n.27 e recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività.

¹⁰ Composto dal Presidente e da due Componenti nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro competente e con il parere favorevole di almeno due terzi dei componenti delle competenti commissioni parlamentari. Presidente e Componenti durano in carica sette anni e non sono rinnovabili. Il primo collegio dell'Autorità è stato nominato con DPR del 9 agosto 2013, pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale (SG n. 217 del 16 settembre 2013)

¹¹ Insediata il 17 settembre 2013 (con sede in Torino)

mentre sembra restare impregiudicata in capo ai soggetti pubblici competenti la determinazione in concreto dei corrispettivi per i servizi erogati¹².

Ne deriva che l'Autorità è chiamata a svolgere un controllo a monte sui principi di determinazione delle tariffe ed a valle sulla corretta applicazione dei medesimi da parte dei gestori delle infrastrutture.

Tale principio di separazione tra le funzioni di amministrazione attiva, in capo all'ENAC, e quelle di garanzia di terzietà, in capo all'ART, aiuta a chiarire il complessivo quadro normativo di riferimento che, in alcuni passaggi, sembra sovrapporre le due funzioni¹³.

In particolare all'ENAC, in qualità di ente concedente, appare confermato il monitoraggio del rispetto degli obblighi convenzionali da parte dei gestori aeroportuali.

Ulteriore elemento che dovrebbe essere collocato nell'ambito della nuova "architettura del sistema" è dato dall'art. 36, comma 6-ter del citato "Decreto Liberalizzazioni" che ribadisce il ruolo delle amministrazioni vigilanti precisando che: *"restano ferme le competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze nonché del CIPE in materia di approvazione dei contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica"*.

Da quanto sopra esposto, sembra evincersi a "regime", la contemporanea esistenza di due diversi strumenti di regolazione - i contratti di programma ed i modelli tariffari - circostanza dalla quale deriva l'opportunità di individuare una procedura coordinata che eviti duplicazioni di competenze.

Attraverso lo strumento del contratto di programma, potranno continuare ad essere disciplinati quegli aspetti del rapporto intercorrente tra amministrazione concedente e società concessionaria per i quali permane una natura ed un interesse pubblicistici quali, in particolare, gli aspetti inerenti la programmazione degli

¹² Nell'assetto istituzionale, è intervenuta la Corte Costituzionale (cfr. sentenza n.41/2013) mettendo in evidenza come l'Autorità non sia chiamata a determinare le tariffe, ma a definire la cornice di regolazione economica all'interno della quale Governo, Regioni ed enti locali sviluppano le politiche pubbliche in materia di trasporti, ciascuno nel rispettivo ambito. In tale occasione la Corte ha ribadito che "le attribuzioni dell'Autorità non sostituiscono né surrogano alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo, esse esprimono una funzione di garanzia in ragione della quale è configurata l'indipendenza dell'organo".

¹³ Ci si riferisce in particolare ad alcuni articoli del cd "Decreto Liberalizzazioni" quali, a titolo esemplificativo, l'art. 75, comma 1, laddove prevede che: "l'Autorità di vigilanza può, comunque, operare una modulazione degli stessi diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali, con impatto economico neutro per il gestore. A tal fine i criteri utilizzati sono improntati ai principi di pertinenza, obiettività e trasparenza".

Ed ancora, l'art. 76, comma 2, dispone che: "Il gestore, individuato il modello tariffario tra quelli predisposti dall'Autorità ai sensi del comma 1, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, lo sottopone all'Autorità di vigilanza che verifica la corretta applicazione del modello tariffario in coerenza anche agli obblighi di concessione".

investimenti che il gestore si impegna a realizzare nell'arco di durata della concessione sul sedime aeroportuale demaniale (e loro sub-articolazione quinquennale), oltre che il rispetto degli obiettivi contenuti nel Piano della qualità e della tutela ambientale .

È ragionevole ritenere che, anche con l'entrata in vigore e la concreta applicazione da parte dei gestori dei modelli tariffari approvati dall'ART, lo strumento del contratto di programma possa continuare a disciplinare i profili attinenti l'ambito concessorio, rafforzando la disciplina degli obblighi assunti dai gestori affidatari delle concessioni aeroportuali – in un'ottica di medio/lungo termine – attraverso un meccanismo di aggiornamento degli stessi con cadenze programmate¹⁴.

Nel nuovo assetto istituzionale, i modelli tariffari divengono lo strumento per gestori e utenti, per la disciplina degli aspetti inerenti l'aggiornamento dei corrispettivi regolamentati, svolgendo, in tal senso una funzione integrativa del contratto di programma stesso, nel rispetto di un procedimento amministrativo a se stante che culmina con l'approvazione delle tariffe rimessa all'ART.

La coerenza tra i due sistemi di regolazione riveste un ruolo cruciale laddove i corrispettivi scaturenti dai modelli tariffari consentiranno al gestore di reperire, direttamente dal mercato, le risorse finanziarie necessarie al rispetto degli impegni assunti con il contratto di programma, sia in termini di investimenti da realizzare che di obiettivi di qualità dei servizi da rendere all'utenza e di tutela ambientale da perseguire. I modelli tariffari dovranno porsi quindi in una relazione di continuità e coerenza rispetto al contratto di programma, rappresentandone la fase attuativa.

Rileva da ultimo sottolineare che, concorrendo gli investimenti come componente significativa delle tariffe regolamentate, anche nell'architettura del sistema sin qui prospettata, l'ENAC potrà comunque rappresentare il "trait d'union" tra contratti di programma e tariffe regolamentate scaturenti dall'applicazione dei modelli tariffari, nella misura in cui, attraverso la consueta attività di monitoraggio svolta annualmente sulla consistenza degli investimenti realizzati dal gestore ed entrati in esercizio, nonché delle lavorazioni ancora in corso, ne potrà verificare la reale entità al fine dell'aggiornamento delle specifiche componenti tariffarie.

¹⁴ Per quanto attiene al loro iter approvativo, i contratti di programma in argomento, una volta stipulati dall'ENAC e dal gestore, saranno, come da prassi, sottoposti alle valutazioni delle competenti Autorità pubbliche, nel quadro di una procedura che si conclude con un'approvazione per il tramite di appositi Decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

È dunque evidente come tutte le Amministrazioni dello Stato, ciascuna per i profili di propria competenza, continueranno a svolgere la funzione di vigilanza sui contenuti dei contratti in argomento, a garanzia e nell'interesse pubblico generale.

1.1.2 Modifiche statutarie: i comitati

Come si è ricordato nella precedente relazione per effetto di specifica indicazione¹⁵ del d.lgs. 25 luglio n. 250/1997, istitutivo dell'Ente, lo Statuto agli artt. 16 e 17 rispettivamente, prevede¹⁶ l'istituzione dei due Comitati entrambi a carattere consultivo, uno tecnico economico e giuridico¹⁷ e l'altro con gli operatori ed utenti del settore per la pianificazione e concertazione dello sviluppo del sistema aeroportuale e per la verifica della compatibilità economica della misura dei canoni e dei diritti aeroportuali in relazione alla destinazione degli stessi, nonché per la definizione dei livelli di qualità dei servizi resi agli utenti. Mentre il Comitato tecnico-giuridico si è riunito 3 volte nel 2011 e una sola volta nel 2012, esprimendo il proprio parere sui Regolamenti sottoposti, quello degli operatori e degli utenti non risulta più attivato sin dal 2001¹⁸.

Alcune richieste formulate dal MIT (nota del 19 febbraio 2013) recepivano osservazioni del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) fondate sulla necessità di tener conto delle disposizioni di cui all'art.12, comma 20 del d.l. n.95 del 2012¹⁹ e suggerivano di procedere allo stralcio, dal nuovo testo dello Statuto, degli artt.16 e 17, concernenti, rispettivamente, il Comitato consultivo tecnico economico e giuridico e il Comitato consultivo degli operatori e degli utenti.

Con deliberazione n. 8/2013 del 14 marzo 2013, il C.d.A. dell'Ente ha ora approvato il nuovo testo dello Statuto che più non li prevede: tale testo è, alla data della presente relazione, in attesa del recepimento con l'emanazione del relativo decreto interministeriale.

¹⁵ Cfr. art. 6, comma 2, lettere g) e h)

¹⁶ È appena il caso di sottolineare che la previsione dell'istituzione dei due comitati rimane nel decreto istitutivo dell'ENAC, pur dopo le modifiche apportate dal d.l. n. 237/2004.

¹⁷ La composizione del Comitato Consultivo tecnico, economico e giuridico è stata di recente modificata dall'art.2, comma 3, del D.P.R. n. 188/2010 che ha ridotto a quattro i membri

¹⁸ Cfr precedente relazione (esercizi 2008-2010) e relativa determinazione n. 45/2012 del 4.5.2012.

¹⁹ Convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n.135

1.2 Amministrazione trasparente

Occorre premettere che in materia di trasparenza sono intervenute importanti recenti disposizioni normative²⁰: la legge 6 novembre 2012, n.190, recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" ha individuato nella trasparenza uno degli strumenti principali di prevenzione della corruzione; successivamente, in attuazione della delega contenuta nella L. n.190/2012, il Governo ha adottato il D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, recante "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" (c.d. Testo Unico sulla Trasparenza) che ha ulteriormente sottolineato il concetto di trasparenza come accessibilità totale, evidenziando la finalità di realizzare una amministrazione pubblica aperta e al servizio del cittadino.

Alla luce di tali interventi normativi, l'Autorità Nazionale Anti Corruzione (ANAC già CiVIT) ha emanato la delibera n.50/2013, recante "Linee guida per l'aggiornamento del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2014-2016", che ha integrato precedenti delibere (di cui si dà conto nella nota in calce).

Sulla base della normativa sopra citata, l'ENAC, nel periodo in esame, ha posto in essere numerose azioni finalizzate a concretizzare il principio della trasparenza e dunque a fornire informazioni chiare e complete ai propri stakeholder, ai cittadini, agli operatori e alle associazioni di settore; di seguito se ne richiamano le principali:

²⁰ Le principali fonti normative nazionali in materia sono:

- Legge n.241/1990 e successive modifiche ed integrazioni in particolare nella parte relativa all'accesso ai documenti amministrativi;
- Legge n.150/2000 sulla comunicazione pubblica e il ruolo degli Uffici relazioni con il pubblico;
- D.Lgs n.82/2005 "Codice dell'Amministrazione digitale";
- D.Lgs n.150/2009 "Attuazione della legge 4 marzo 2009, n. 15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni";
- Legge n.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione";
- Decreto Legislativo n.33/2013 "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- Delibera n.105/2010 della CIVIT (oggi A.N.A.C.) "Linee guida per la predisposizione del Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità": nel contesto della finalità istituzionale di promuovere la diffusione nelle pubbliche amministrazioni della legalità e della trasparenza, indica il contenuto minimo e le caratteristiche essenziali del Programma triennale a partire dalla indicazione dei dati che devono essere pubblicati sul sito web istituzionale delle amministrazioni e delle modalità di pubblicazione, fino a definire le iniziative sulla trasparenza;
- Delibera n.2/2012 della CIVIT (oggi A.N.A.C.) "Linee guida per il miglioramento della predisposizione e dell'aggiornamento del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità": contiene indicazioni integrative delle linee precedentemente adottate, in particolare tiene conto delle principali aree di miglioramento evidenziate nel monitoraggio effettuato dalla CIVIT a ottobre 2011;
- Delibera n.50/2013 della CIVIT (oggi A.N.A.C.) "Linee guida per l'aggiornamento del programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2014-2016" attraverso le quali si sottolinea l'importanza del collegamento tra il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità e il Piano di prevenzione della corruzione i cui contenuti devono essere strettamente coordinati e correlati.

- la creazione di una sezione sul sito internet istituzionale denominata "Amministrazione trasparente", in sostituzione della precedente sezione "Trasparenza, valutazione e merito", articolata in sotto-sezioni corrispondenti a precise tipologie di dati da pubblicare;
- l'implementazione del sistema di controlli e sanzioni sull'attuazione delle norme in materia di trasparenza;
- l'adozione del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità (PTTI)²¹, in raccordo e coordinamento con il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione, con il Piano della Performance e con la Carta dei Servizi ENAC;
- l'organizzazione, a partire dal 2011, delle cosiddette Giornate della Trasparenza durante le quali vengono presentati i principali documenti redatti dall'Ente;
- la pubblicazione di numerosi documenti relativi all'attività svolta dall'ENAC tra cui il Bilancio Sociale congiuntamente al Rapporto;²²
- la redazione di Report sugli Indicatori di qualità dei servizi forniti ai passeggeri dai gestori aeroportuali.

1.2.1 Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC)

La L. n.190/2012, articola il processo di formulazione e attuazione delle strategie di prevenzione della corruzione su un doppio livello: quello nazionale, in base al quale il Dipartimento della Funzione Pubblica ha predisposto il Piano Nazionale Anticorruzione (PNA), approvato dall'ANAC (già CIVIT) in data 11.9.2013 con delibera n.72/2013, e quello decentrato, in base al quale ogni amministrazione pubblica definisce ed adotta il proprio Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC).

Il PTPC 2014-2016 ENAC, adottato con delibera d'urgenza del Direttore Generale

²¹ L'ENAC, nel periodo in esame e sino a data odierna, ha adottato i PTTI relativi ai seguenti trimestri: 2011-2013, 2012-2014, 2013-2015, 2014-2016.

²² L'ENAC, in conformità con la direttiva del Dipartimento della Funzione Pubblica del 17 febbraio 2006, pubblica dal 2009 (anno della prima edizione) il Bilancio Sociale.

Detto documento, riferendo sulle scelte operate, le attività svolte ed i servizi resi, intende rendere l'operato dell'Ente accessibile, trasparente e valutabile da parte dei cittadini. Il Bilancio sociale informa inoltre, sulle risorse utilizzate e descrive i processi decisionali ed operativi intrapresi. Si tratta dunque di uno strumento di trasparenza, comunicazione ed informazione diretto all'utenza del settore aeroportuale e in generale a tutta la cittadinanza.

Accanto al Bilancio sociale, merita menzione anche il Rapporto edito annualmente dall'ENAC che intende soddisfare l'onere di rendere pubblico l'operato ed i risultati raggiunti dall'Ente, come titolare di una funzione di tutela di interessi dei cittadini. Il Rapporto si traduce in una estesa relazione sull'esercizio dell'ENAC nel corso di un anno.

il 30 gennaio 2014 e approvato dal Consiglio di Amministrazione²³ nella seduta del 24 febbraio 2014, è il documento programmatico triennale che, sulla base delle indicazioni contenute nel PNA, definisce la strategia di prevenzione della corruzione adottata dall'Ente.

Il Consiglio di Amministrazione, che provvede a designare il Responsabile della prevenzione della corruzione, in data 21.01.2013, con delibera n.3/2013, ha dato mandato al Presidente dell'Ente, affinché provvedesse a definire i termini per l'individuazione del Responsabile.

Il Responsabile della prevenzione della corruzione svolge i compiti indicati nella circolare del Dipartimento della funzione pubblica n.1 del 2013 e i compiti di vigilanza sul rispetto delle norme in materia di inconferibilità e incompatibilità (art. 1 L. n.190/2013; art. 15 D.Lgs. n.39/2013); elabora la relazione annuale sull'attività svolta e ne assicura la pubblicazione (art. 1, comma 14, del 2012).

Il Responsabile della prevenzione della corruzione dell'Ente, l'attuale Direttore Generale, è stato nominato con nota n. 14/PRE del 14.02.2013. In tale veste, con disposizione 6/DG del 28.2.2013, ha costituito un Team multidisciplinare di supporto all'avvio delle attività finalizzate alla prevenzione della corruzione ed alla stesura del PTPC. Dal 9 maggio 2014 nuovo responsabile è stato nominato il Direttore Analisi Giuridiche e Contenzioso.

L'ENAC, sentito l'OIV, ha scelto di mantenere separate le figure di Responsabile della prevenzione della corruzione e di Responsabile della trasparenza: tale ultima funzione è svolta dal Direttore del Personale, nominato Responsabile della trasparenza con delibera del C.d.A. n. 5/2011 del 23.2.2011. Il Responsabile della trasparenza provvede all'aggiornamento del Programma triennale per la trasparenza e l'integrità (PTTI), controlla l'adempimento degli obblighi di pubblicazione, assicurando completezza, chiarezza e aggiornamento delle informazioni pubblicate, assicura la regolare attuazione dell'accesso civico.

I Referenti per la prevenzione concorrono all'attuazione della strategia di prevenzione della corruzione dell'Ente, svolgendo, attività informativa nei confronti del Responsabile, affinché questi abbia elementi e riscontri sull'intera organizzazione ed attività dell'amministrazione; attività di costante monitoraggio delle funzioni svolte dai dirigenti assegnati alle aree a più elevato rischio di corruzione, anche con riferimento agli obblighi di rotazione del personale; attività formativa e informativa nei confronti del personale. Nell'espletamento delle suddette attività, si avvalgono del Team

²³ Il Consiglio provvede ad adottare il PTPC e i suoi aggiornamenti, nonché tutti gli atti di indirizzo di carattere generale, direttamente o indirettamente finalizzati alla prevenzione della corruzione.

multidisciplinare costituito dal Responsabile delle prevenzione della corruzione. I Referenti sono stati nominati in data 28.01.2014 con nota 8911/DG.

I Dirigenti, per l'area di rispettiva competenza, partecipano al ciclo di gestione del rischio, contribuendo alla identificazione e analisi del rischio e proponendo misure di prevenzione. Essi svolgono attività informativa nei confronti del Responsabile e dei Referenti. Essi osservano le misure contenute nel PTPC e assicurano l'osservanza del Codice di comportamento. I Dirigenti garantiscono il tempestivo e regolare flusso delle informazioni da pubblicare sul sito istituzionale in adempimento degli obblighi di pubblicazione, al fine del rispetto dei termini stabiliti dalla legge.

L'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) partecipa al processo di gestione del rischio svolgendo, in raccordo con il Responsabile della trasparenza, compiti propri connessi all'attività anticorruzione nel settore della trasparenza amministrativa (artt. 43 e 44 d.lgs. n.33/2013). L'OIV esprime parere obbligatorio sul Codice di comportamento dell'Ente.

1.2.2 Il Codice di comportamento

In attuazione di quanto previsto dal comma 5 dell'art.54 del D.Lgs. n.165/2001, come sostituito dall'art. 1 della L. n. 190 del 2012 e di quanto specificato dall'ANAC nella delibera n.75/2013, al fine di garantire la massima trasparenza e informativa attraverso il coinvolgimento degli stakeholder, il Codice di comportamento dell'ENAC è stato pubblicato in bozza sul sito istituzionale, per eventuali osservazioni.

L'Ente sottolinea che il Codice si conforma al contenuto vincolante e obbligatorio del sopra citato DPR n. 62/2013 e alle indicazioni fornite dal Dipartimento della Funzione Pubblica e dall'ANAC, integrato con altre disposizioni specifiche, al fine di renderlo più idoneo a rispondere alle proprie esigenze.

Il Codice di comportamento dell'ENAC dopo il parere obbligatorio dell'OIV; è in corso di approvazione.

Il codice è allegato al PTPC e ne costituisce parte integrante. Al suo interno è disciplinata anche la tutela del dipendente che effettua segnalazioni di illecito (c.d. *whistleblower*) attraverso un rimando²⁴ alle previsioni dell'art. 54 *bis* del D.Lgs. n.165/2001, rubricato "*Tutela del dipendente pubblico che segnala illeciti*", garantendo

²⁴ Nel dettaglio, i rimandi sono presenti nel comma 6 dell'art.9 del Codice, rubricato "Prevenzione della corruzione" e nel comma 8 dell'art.15, rubricato "Disposizioni particolari per i dirigenti".

la tutela dell'anonimato, il divieto di discriminazione del *whistleblower* e la sottrazione della segnalazione al diritto di accesso, fatta esclusione delle ipotesi eccezionali descritte nel comma 2 del citato art. 54 *bis*.

Sempre nel Codice è stato inserito l'art. 7, rubricato "Incarichi del dipendente", che disciplina l'intera materia del conferimento e autorizzazione degli incarichi ai dipendenti dell'Ente.

2 L'organizzazione

Sono organi dell'ENAC: il Presidente, il Consiglio di Amministrazione (d'ora in avanti C.d.A.), il Collegio dei revisori ed il Direttore Generale. Sulla loro conformazione, specie per quanto attiene a composizione e durata, è intervenuto, l'art.2, comma 1, del DPR n.188/2010.

2.1 Il Presidente

Il Presidente, scelto tra soggetti aventi particolari capacità ed esperienza riferite al trasporto aereo ed all'aviazione, ha la rappresentanza legale dell'ENAC, presiede il Consiglio di Amministrazione ed esercita le competenze stabilite dallo statuto. È nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentite le commissioni parlamentari competenti per materia, ai sensi della legge 24 gennaio 1978, n. 14. Rimane in carica cinque anni ed è rinnovabile per due mandati consecutivi dopo il primo.

Il Presidente era stato nominato, con D.P.R. del 27.9.2007. Al termine del mandato presidenziale (comprensivo del periodo di proroga²⁵) è stato nominato, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti in data 16.11.2012, un Commissario Straordinario (nella persona dello stesso Presidente), per un periodo di sei mesi successivamente prorogato per ulteriori sei mesi con decreto dello stesso Ministro in data 14.5.2013.

L'attuale Presidente è stato nominato, per un ulteriore quinquennio, con DPR del 21.10.2013, registrato alla Corte dei conti in data 19.11.2013.

²⁵ Come disposto dal decreto-legge 16 maggio 1994, n.293, recante "Disciplina della proroga degli organi amministrativi", convertito in legge, con modificazioni dall'art. 1 della legge 15 luglio 1994, n.444.

2.2 Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è composto dal Presidente e da quattro membri scelti tra soggetti di comprovata cultura giuridica, tecnica ed economica nel settore aeronautico, nominati, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Il Consiglio rimane in carica cinque anni e la nomina dei suoi componenti è rinnovabile per una sola volta. Esercita le competenze stabilite dallo statuto dell'Ente.

Le competenze dell'organo afferiscono ad aspetti di indirizzo, propulsione e definizione delle linee strategiche dell'Ente, rimanendo escluse le attività di tipo gestionale che sono invece incardinate sulla figura del Direttore Generale. La distinzione sopra delineata è conforme con i principi delineati dal D.lgs, 165/2001 e s.m.i. che prevede una chiara distinzione tra gli organi di indirizzo rispetto a quelli gestionali.

L'attuale C.d.A. è stato nominato con DPCM del 9 dicembre 2010 che, tra l'altro, ha confermato due dei componenti precedenti. Uno di essi si è però dimesso²⁶ per effetto delle indagini avviate dalla Procura della Repubblica di Roma e relative ad una gara per l'assegnazione delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico.

Il C.d.A. dell'Ente ha quindi operato dal 28 giugno 2011 con 3 consiglieri.

Il Consiglio ha effettuato 9 riunioni nel 2011, 10 nel 2012 e 8 nel 2013.

Il Regolamento di funzionamento del C.d.A. prevede, all'art. 18, che il Consiglio possa istituire commissioni o gruppi di lavoro, per l'approfondimento di particolari questioni. Tali commissioni, dopo il rinnovo del C.d.A. nella nuova composizione a quattro membri, non sono state più ricostituite.

2.3 Il Collegio dei revisori

Il Collegio dei Revisori dei conti, che esplica il controllo sulla gestione amministrativa e contabile dell'Ente ai sensi degli artt. 2397 e segg. cc., rimane in carica quattro anni ed è composto da tre membri, dei quali uno scelto tra i dirigenti della Ragioneria Generale dello Stato, con funzioni di presidente, designato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze.

²⁶ Lettera raccomandata inviata il 28.06.2011 e pervenuta al protocollo dell'ENAC in data 29.09.2011, registrata come nota prot. n.0125292/DG.

Il Collegio alla scadenza del mandato (era stato nominato per un quadriennio con DM del 13.9.2007) è stato rinnovato dal Ministro delle Infrastrutture con DM dell'11.11.2011.

2.4 Il Direttore Generale

Il Direttore Generale è nominato, per la durata di cinque anni, con le stesse procedure del C.d.A. ed è scelto tra soggetti di comprovata capacità tecnico-giuridica ed amministrativa.

Il D.G. partecipa con voto consultivo alle riunioni del C.d.A., al quale propone l'emanazione di provvedimenti che ritiene necessari; cura l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio stesso; sovrintende all'attività di tutti gli uffici assicurando il coordinamento operativo dei servizi, delle articolazioni territoriali e l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio o dallo statuto. Il D.G. adotta, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio, che devono essere sottoposti alla ratifica del consiglio di amministrazione nella prima seduta utile.

Per le successive conferme del D.G. si applicano le medesime procedure previste per la nomina. Il D.G. è coadiuvato da un vice direttore generale alla cui nomina, al conferimento delle relative funzioni ed alla determinazione dei parametri degli emolumenti provvede il C.d.A., su proposta del Presidente, sentito il D.G..

L'attuale Direttore, nominato con DPCM del 30 aprile 2009 (mandato venuto a scadere il 20 maggio 2014), è stato confermato nell'incarico, senza soluzione di continuità, per la durata di cinque anni, con DPCM del 1° luglio 2014.

2.5 Le funzioni di controllo e valutazione: l'OIV

Le attività interne di controllo di gestione e quelle di valutazione, per effetto all'art.14 del D.Lgs. 27 ottobre 2009 n.150 (emanato in attuazione della L. 4 marzo 2009 n.15), sono svolte dall'Organismo Indipendente di valutazione della performance (OIV), che ha preso il posto degli aboliti Servizi di Controllo Interno (UCI).

L'Ente, conformandosi al citato art.14 del D.Lgs. cit. aveva provveduto a

costituire l'Organismo di valutazione, nominandone per tre anni i componenti con delibera del C.d.A. n.31 del 6 luglio 2010.

In ordine a tali nomine, erano state ravvisate perplessità relativamente ai criteri di scelta dei componenti, essendo state valutate e ritenute determinanti attività che non sembravano adeguatamente rientrare nei parametri richiesti dalla legge e, con riferimento allo spirito delle norme, per la prosecuzione – sia pure in un rinnovato contesto – delle funzioni di controllo da parte di due dei candidati nominati, i quali, per oltre un decennio, avevano fatto parte dell'ufficio di controllo interno dell'ente.

L'Amministrazione, a seguito della scadenza del precedente OIV, nominato per tre anni con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 31/2010 del 6 luglio 2010, tenuto conto delle indicazioni ricevute dal Consiglio stesso e delle osservazioni avanzate dal Magistrato della Corte dei conti in merito alla scelta dei nuovi componenti, ha proceduto al rinnovo dell'Organismo (seguendo i dettami indicati dall'ANAC), con delibera n.12/2013 recante "Requisiti e procedimento per la nomina dei componenti degli Organismi indipendenti di valutazione".

In ossequio a quanto nella delibera indicato e al fine di ovviare ad eventuali criticità, il Presidente dell'ENAC ha inoltrato apposita richiesta di parere all'ANAC, ai sensi dell'art.14, comma 3, D.lgs. n.150/2009, sulla nuova composizione dell'Organismo.

La composizione è stata individuata nel rispetto del carattere multidisciplinare delle competenze e dell'esperienza pregressa acquisita. L'età dei componenti assicura all'Organismo esperienza e capacità di innovazione, ed è lontana dalla soglia del collocamento a riposo.

Sulla base del parere favorevole espresso dall'ANAC con delibera n.48 del 19.3.2014, il C.d.A. dell'Ente, con delibera n.17 del 9.4.2014 ha rinnovato l'OIV nominando il Presidente unitamente ai due componenti.

Agli oneri derivanti dalla costituzione e dal funzionamento dell'Organismo medesimo, la Direzione Generale provvede nei limiti delle risorse già destinate all'Ufficio di Controllo Interno.

2.6 I compensi di organi ed organismi

I compensi per gli organi ed organismi dell'Ente sono illustrati dal seguente prospetto:

ENAC: compensi per organi ed organismi

ORGANI	2010	2011	2012	2013	
Consiglio di Amministrazione					
Presidente	€ 135.000,0	121.500,0	121.500,0	121.500,0	annuo lordo
Consigliere	€ 28.530,0	25.677,0	25.677,0	25.677,0	annuo lordo
Collegio dei Revisori dei Conti					
Presidente	€ 25.105,5	22.595,0	22.595,0	22.595,0	annuo lordo
Revisore dei conti	€ 20.921,5	18.829,4	18.829,4	18.829,4	annuo lordo
Direttore Generale					
	€ 197.000,0	197.000,0	197.000,0	197.000,0	annuo lordo
Gettone di presenza					
	€ 92,7	83,4	83,4	83,4	lordi
(per la partecipazione alle riunioni collegiali)					

ORGANISMO INTERNO DI VALUTAZIONE (OIV)					
Presidente	€ 1.933,6	1.710,0	1.710,0	1.710,0	mensile lordo
Componente	€ 1.487,4	1.350,0	1.350,0	1.350,0	mensile lordo

COMITATO CONSULTIVO TECNICO ECONOMICO GIURIDICO					
Componenti	€ 5.500,0	Gratuito	Gratuito	Gratuito	annuo lordo
Gettone di presenza	€ 48,8	Gratuito	Gratuito	Gratuito	lordi
(per la partecipazione alle riunioni collegiali)					

Nel periodo in esame, i compensi corrisposti ai componenti degli organi dell'Ente e dell'Organismo interno di valutazione sono stati sottoposti, come peraltro rappresentato dal Collegio dei revisori dei conti, alla riduzione del 10%, rispetto agli importi risultanti alla data del 30.04.2010 (art. 6, comma 3, L. n.122/2010).

Per il Comitato consultivo tecnico economico e giuridico è stata prevista la gratuità dell'incarico.

L'indennità di carica del D.G. è stata rideterminata con Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture di concerto con quello dell'Economia²⁷. L'importo è stabilito in € 197.000 annui lordi, di cui il 30% legato al conseguimento di "specifici

²⁷ Ministero Infrastrutture e Trasporti prot. n.709 del 22.9.2010; MEF prot. n.35169 dell'1.10.2010.

risultati”, solo genericamente enunciati, senza riferimento a obiettivi specificamente individuati.

Il provvedimento citato recepisce l’indicazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri formulata con nota DICA 4.2.4.132 del 5.5.2010 che richiama la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9.1.2001 in tema di “Fissazione dei criteri per la determinazione dei compensi dei componenti di organi di amministrazione e di controllo degli enti e organismi pubblici”.

Tenuto conto che il decreto di fissazione del compenso del Direttore Generale (DI dell’1.10.2010) è intervenuto in data successiva all’emanazione della norma di contenimento, l’Ente ha ritenuto che tale compenso già abbia scontato la riduzione di cui alla legge n.122/2010.

Con Deliberazione n.13/2014 il CdA ha preso atto della decisione del Presidente di rinunciare all’indennità di carica.

2.7 La struttura dell’Ente

L’assetto organizzativo dell’ENAC era stato definito con il Regolamento dell’Organizzazione e del Personale (di seguito ROP) approvato dal C.d.A., con deliberazione n.53 del 17.11.2009 , al fine di ottemperare alle disposizioni dell’art.74 della L. n.133/2008.

Con la deliberazione n.31/2011 del 14.6.2011 l’Ente ha proceduto a conformarsi alle disposizioni contenute nell’art.2, comma 8-bis e seguenti, della Legge 26 febbraio 2010, n.25 e conseguentemente alla riduzione delle strutture dirigenziali e della relativa dotazione organica, nella misura del 10%, portandola da 63 a 57 unità, nonché della spesa complessiva relativa al numero dei posti in organico del personale non dirigenziale, nella misura del 10% della spesa stessa, quale determinata a seguito dell’applicazione dell’art. 74 della L. n. 133/2008.

Con la successiva deliberazione n. 51/2011 del 23.11.2011, emanata al fine di conformarsi alle disposizioni contenute nell’art.2, comma 8-bis e seguenti, della L. 26.2.2010, n.25, di conversione del DL n.194/2009, è stata approvata la nuova dotazione organica dell’Ente (relativa all’esercizio 2011), con la contestuale soppressione di sei strutture dirigenziali di livello non generale previste dal ROP di cui alla deliberazione n. 53/2009.

2.7.1 Il Regolamento dell'Organizzazione e del Personale (ROP)

Nel nuovo ROP, approvato con deliberazione n.60/2011 del 21.12.2011 e rimasto in vigore fino al 28 febbraio 2014, la struttura organizzativa dell'ENAC è stata articolata, come in passato, in Direzioni Centrali, Direzioni ed Uffici.

Le Direzioni Centrali e le Direzioni costituiscono strutture di livello dirigenziale mentre gli uffici sono strutture di livello non dirigenziale.

La Segreteria degli Organi Collegiali, struttura di livello dirigenziale equiparata a Direzione Centrale, supporta le attività del Consiglio di Amministrazione sotto il profilo della elaborazione dei verbali delle sedute e della tenuta della documentazione relativa. Alla Segreteria degli Organi Collegiali compete, inoltre, l'attività di collaborazione e di supporto al Magistrato della Corte, al Collegio dei Revisori e ai Comitati previsti dal D.Lgs. 25 luglio 1997, n. 250.

Sono istituite in "*line*" alla Direzione Generale, per lo svolgimento delle funzioni istituzionali dell'Ente, di cui all'art. 2, comma 1, del D.Lgs. 25 luglio 1997, n. 250, le seguenti Direzioni Centrali (articolate a loro volta in Direzioni di linea): Standardizzazione Sicurezza, Sviluppo Economico, Infrastrutture Aeroporti, Spazio Aereo, Attività Aeronautiche, Coordinamento Aeroporti, Risorse Umane, Finanza.

Sono istituite in "*staff*" alla Direzione Generale, in ragione del carattere trasversale delle competenze istituzionali, le seguenti Direzioni: Affari Legali e Contenzioso, Analisi Giuridiche, Sistemi Informativi, Security.

Nell'ambito della Direzione Security è inserita la funzione Nato-UEO che si rapporta direttamente al Presidente. Alle dirette dipendenze del Direttore Generale sono collocati anche i seguenti Uffici: la Ufficio Pianificazione Strategica, Ufficio Comunicazione Istituzionale, Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi. Alle dirette dipendenze del Vice Direttore Generale, sono collocati i seguenti Uffici: Ufficio Gestione Qualità e Ufficio Safety.

2.7.2 Il ROP attualmente vigente

Nell'anno 2012 l'Ente ha proceduto, per successive fasi alla riduzione della struttura dirigenziale e della dotazione organica.

Con deliberazione n.10/2012, il CdA ha deliberato di conformarsi alle disposizioni contenute nell'art.1, commi 3 e 4, del D.L. 13 agosto 2011, n.138, convertito nella Legge 14 settembre 2011, n.148 e di procedere conseguentemente alla ulteriore

riduzione delle strutture dirigenziali e della relativa dotazione organica (relativa all'esercizio 2012), nella misura del 10%, portandola da 57 a 51 unità; della spesa complessiva relativa al numero dei posti in organico del personale non dirigenziale, nella misura del 10% della spesa stessa, quale determinata a seguito dell'applicazione dell'art. 2, comma 8-bis e seguenti della L. 26 febbraio 2010, n.25.

Con la deliberazione n.53/2012 del 19 ottobre 2012, il CdA ha ratificato il provvedimento urgente del Direttore Generale (n.33 del 2.10.2012) con il quale l'ENAC si è conformato alle disposizioni contenute nell'art. 2, comma 1, lettere a) e b), del D.L. 6 luglio 2012, n.95, convertito nella Legge 7 agosto 2012, n.135, procedendo alla riduzione delle strutture dirigenziali (da 51 a 41 unità) e della relativa dotazione organica nella misura del 20%, nonché alla riduzione della spesa complessiva relativa al numero dei posti in organico del personale non dirigenziale, nella misura del 10% della spesa stessa.

Peraltro solo con la deliberazione n.9/2013 del 14 marzo 2013, è stato effettivamente ridisegnato il nuovo assetto organizzativo dell'Ente, unitamente al nuovo ROP. L'individuazione della decorrenza del nuovo modello organizzativo, è stata demandata al Direttore Generale, compatibilmente con le tempistiche che sono state successivamente indicate dal Dipartimento della Funzione Pubblica in merito alla risoluzione obbligatoria del rapporto di lavoro nei confronti del personale eccedente l'organico approvato. Da tali indicazioni, la data di entrata in vigore del nuovo ROP e del nuovo assetto organizzativo dell'Ente è stata stabilita al 1° marzo 2014.

Nel ROP attualmente in vigore, la struttura organizzativa dell'ENAC è articolata, come in precedenza, in Direzioni Centrali, Direzioni ed Uffici.

Le Direzioni Centrali e le Direzioni costituiscono strutture di livello dirigenziale mentre gli uffici sono strutture di livello non dirigenziale.

Sono istituite in linea alla Direzione Generale, per lo svolgimento delle funzioni istituzionali dell'Ente, di cui all'art. 2, comma 1, del D.lgs. 25 luglio 1997, n. 250, le seguenti Direzioni Centrali²⁸: Amministrazione e Finanza, Regolazione Tecnica,

²⁸ Le Direzioni Centrali si articolano in Direzioni di linea come di seguito specificato:

Direzione Centrale Amministrazione e Finanza: Direzione Amministrazione e Sviluppo del Personale, Direzione Affari Generali, Direzione Gestione Finanziaria;

Direzione Centrale Regolazione Tecnica: Direzione Regolazione Trasporto Aereo e Ambiente, Direzione Regolazione Personale e Operazioni Volo, Direzione Regolazione Navigabilità, Direzione Regolazione Security, Direzione Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo;

Direzione Centrale Sviluppo Economico: Direzione Sviluppo Studi Economici e Tariffe, Direzione Sviluppo Trasporto Aereo, Direzione Sviluppo Gestione Aeroporti;

Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo: Direzione Pianificazione e Progetti, Direzione Gestione Spazio Aereo, Direzione Operatività Aeroporti;

Direzione Centrale Attività Aeronautiche: Direzione Licenze di Esercizio, Direzione Operazioni Nord, Direzione Operazioni Centro, Direzione Operazioni Sud;

Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti: Direzione Aeroportuale Nord-Ovest, Direzione Aeroportuale

Sviluppo Economico, Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo, Attività Aeronautiche, Coordinamento Aeroporti.

Sono istituite in "staff" alla Direzione Generale, in ragione del carattere trasversale delle competenze istituzionali, le seguenti Direzioni: Analisi Giuridiche, Contenzioso e Sistemi Informativi.

Dal punto di vista logistico l'ENAC è articolato in una sede centrale ed in sedi territoriali. La sede centrale è ubicata in Roma su tre immobili (Viale Castro Pretorio 118, Via Gaeta 3 e Via Gaeta 8). Le sedi territoriali sono ubicate negli aeroporti in cui sono presenti Direzioni Aeroportuali ed Uffici Aeroportuali. Oltre a questi vi sono altre sedi di servizio aeroportuali in alcuni aeroporti minori.

Milano Malpensa, Direzione Aeroportuale Lombardia, Direzione Aeroportuale Nord-Est, Direzione Aeroportuale Emilia-Romagna, Direzione Aeroportuale Toscana, Direzione Aeroportuale Regioni Centro, Direzione Aeroportuale Fiumicino, Direzione Aeroportuale Lazio, Direzione Aeroportuale Campania, Direzione Aeroportuale Puglia-Basilicata, Direzione Aeroportuale Calabria, Direzione Aeroportuale Sardegna, Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale, Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale.

3 Il Personale

3.1 L'andamento degli organici e delle effettive coperture

La situazione del personale, in servizio al 31 dicembre degli esercizi in esame, viene rappresentata in modo analitico dalla tabella che segue:

ENAC - Personale in servizio e organico

Risorse ed organico	Organico *	in servizio al 31/12/2010	Organico **	in servizio al 31/12/2011	Organico ***	in servizio al 31/12/2012	Organico ****	in servizio al 31/12/2013
Dirigenti	63	58	57	51	51	49	41	45
Professionali laureati	173	156	160	149	144	143	138	140
IV livello sup.		79		74		70		67
IV livello		8		7		6		6
III livello		30		31		31		31
II livello		13		11		11		11
I livello		26		26		25		25
Professionali diplomati	60	57	54	51	49	43	32	36
IV livello sup.		43		39		31		25
IV livello		0		3		3		2
III livello		3		2		2		2
II livello		3		0		1		1
I livello		8		7		6		6
Amm.vi e operativi	762	684	686	645	617	611	561	584
Area Funzionari		413		389		373	348	355
C 5		15		13		12		11
C 4		8		9		9		8
C 3		169		162		155		146
C 2		92		81		76		69
C 1		129		124		121		121
Area Collaborazione		264		249		233	208	225
B 4		3		4		3		3
B 3		81		71		63		61
B 2		62		59		55		54
B 1		118		115		112		107
Area Operativa /Ausiliaria		7		7		5	5	4
A 3		3		3		2		1
A 2		3		2		1		1
A 1		1		2		2		2
Ispettori di Volo	48	16	38	11	34	7	25	4
TOTALE	1.106	971	995	907	895	853	797	809
Dirigenti a t.d.		1		1		1		1
Ispettori volo a t.d.		5		6		5		4
Amm.vi laureati a t.d.		2		2		2		2
Amm.vi dipl.ti a t.d.		2		2		2		2
Comandati altre Amm.ni		0		0		3		3
TOTALE T.D.		10		11		13		12
TOTALE GENERALE		981		918		866		821

* Organico approvato con delibera CDA n.76/2008 del 22/12/2008

** Organico approvato con delibera CDA n.51/2011 del 23/11/2011

*** Organico approvato con delibera CDA n.10/2012 del 23/4/2012

**** Organico approvato con delibera CDA n.33/2012 del 19/10/2012 - DPCM 23/1/2013

Oltre al personale di ruolo, nel prospetto che precede viene indicato anche il personale a tempo determinato e il personale comandato.

La dotazione organica, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente, con delibera n.51/2011 del 23.11.2011 relativamente all'esercizio 2011, con delibera n.10/2012 del 23.4.2012 relativamente all'esercizio 2012 e con delibera n.33/2012 del 19.10.2012 relativamente all'esercizio 2013.

Nella tabella seguente viene rappresentata, in percentuale, la distribuzione sul territorio nazionale delle risorse umane a disposizione dell'ENAC:

ENAC - distribuzione territoriale risorse umane

	Direzioni Sedi Centrali	Direzioni territoriali Nord	Direzioni territoriali Centro	Direzioni territoriali Sud
2011	38%	23%	19%	20%
2012	41%	23%	18%	18%
2013	43%	22%	17%	18%

Per completare le informazioni riguardanti il personale, da ultimo, va citato anche il DPCM 23.1.2013 che, sulla base della vigente normativa, ridetermina la dotazione organica anche dell'ENAC in 797 unità (di cui 41 dirigenti).

3.2 La spesa per il personale in servizio

Gli oneri per il personale²⁹ (escluso il TFR e il trattamento di quiescenza) e l'incidenza percentuale degli stessi sul totale delle uscite correnti, sono rappresentati dalla seguente tabella:

ENAC

Oneri personale in servizio (escluso TFR)	2010	% sul tot. uscite correnti	2011	var.% 11/10	% sul tot. uscite correnti	2012	var.% 12/11	% sul tot. uscite correnti	2013	var.% 13/12	% sul tot. uscite correnti
		86.236.722	61,4	74.871.204	-13,2	58,3	69.342.497	-7,4	73,4	66.799.994	-3,7

Le risorse necessarie per la gestione del personale e le relative politiche di sviluppo sono assegnate alla Direzione Centrale Risorse Umane ed hanno la seguente ripartizione:

²⁹ Per quanto riguarda la contrattazione collettiva, per gli esercizi in esame e sino alla data odierna, l'Ente comunica che non vi sono state modificazioni rispetto a quanto riportato nel precedente referto.

- € 32.200.000 nel 2011, € 32.000.000 nel 2012 ed € 28.000.000 nel 2013, quali spese sostenute per le voci fisse della retribuzione per il personale dell'Ente;
- € 223.881 nel 2011, € 223.953 nel 2012 ed € 224.423 nel 2013, per spese di formazione e addestramento del personale. L'importo risulta essere nei limiti fissati dalla L. n.122/2010;
- € 67.680 nel 2011, € 62.556 nel 2012 ed € 313.829 nel 2013, quali spese per il conseguimento dei brevetti di pilota e per l'allenamento al volo per il personale tecnico dell'Ente;
- € 17.300.000 nel 2011, € 15.532.857 nel 2012 ed € 14.976.383 nel 2013, per oneri previdenziali e assistenziali riferiti alle voci della retribuzione del personale dipendente;
- € 11.259.367 ed € 3.284.280 nel 2011, € 10.574.315 ed € 3.000.810 nel 2012, € 9.919.755 ed € 2.806.601 nel 2013 quali stanziamenti previsti per i fondi del personale amministrativo, professionale e dirigente stabiliti nei limiti previsti dai rispettivi contratti di lavoro. La spesa rientra nei limiti imposti dalle leggi finanziarie; l'Ente, negli esercizi in esame, ha provveduto ad effettuare il versamento della riduzione di spesa pari ad € 1.494.646 ai sensi dell'art.67, comma 6, D.L. n.112/2008 convertito in L. n.133/2008;
- € 3.378.120 nel 2011, € 2.201.101 nel 2012 ed € 1.978.345 nel 2013, per indennità e rimborso spese trasporto per missioni e trasferimenti. La spesa, relativa a tutto il personale dipendente, è ridotta rispetto all'esercizio di riferimento (ovvero al 2010 per gli esercizi 2011 e 2012; al 2012 per l'esercizio 2013) e concerne, principalmente, attività ispettiva e partecipazione a riunioni presso organismi internazionali;
- € 1.764.042 nel 2011, € 1.518.522 nel 2012 ed € 953.392 nel 2013, per spese relative alle convenzioni mensa per l'acquisto di tickets restaurant, di cui € 997.818 nel 2011, € 840.804 nel 2012 ed € 472.392 nel 2013, impegnati dalle strutture territoriali;
- € 5.480 nel 2011, per compensi per commissioni di concorso;
- € 70.180 nel 2011, € 70.000 nel 2012 ed € 65.175 nel 2013, per indennità dirigenti a tempo determinato;
- € 2.388.173 nel 2011, € 2.270.407 nel 2012 ed € 3.910.000 nel 2013, oneri per il personale comandato dall'Aeronautica Militare;
- € 16.000 nel 2011, € 71.330 nel 2012 ed € 94.000 nel 2013, oneri per il personale comandato da altre amministrazioni;

- € 1.900.000 nel 2011, € 1.720.145 nel 2012 ed € 1.558.091 nel 2013, per indennità di ente;
- € 2.000.000 nel 2013 per oneri personale di volo ex art.34 DL n.179/2012 convertito in L. n. 221/2012;
- € 450.000 nel 2011, spese di funzionamento unità di crisi in relazione all'ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n.3841 del 19.1.2010 e conseguente costituzione di un apposito Ufficio denominato "Sala crisi e gestione eventi";
- € 564.000 nel 2011, per oneri personale progetto POIn Energie a seguito della sottoscrizione con il Ministero dell'Ambiente del protocollo attuativo per la realizzazione e gestione del Progetto "Efficientamento energetico e ottimizzazione del sistema delle strutture aeroportuali presenti nelle Regioni Obiettivo Convergenza" approvato con DD n. SEC-DEC-2011-502 del 30.5.2011;
- € 96.500 nel 2012, per oneri personale programma di Cooperazione Transfrontaliera IPA Adriatico 2007-2013 progetto ADRI-SEAPLANES.

3.3 Oneri finanziari per consulenze ed incarichi

L'Ente, per il periodo in esame, ha comunicato di aver conferito:

- un incarico con funzione di Direttore Centrale Spazio Aereo (con delibere CdA n.58/2009, n.1/2013 e n.33/2013), ai sensi dell'art.19, comma 6, D.Lgs.165/2001. per un importo lordo annuo di € 140.212,47. La data di inizio incarico è quella del 1° aprile 2010 con scadenza 1° marzo 2014.
- una consulenza: stante il permanere di esigenze cui l'Ente non riesce a far fronte con il solo personale del ruolo legale in servizio, con deliberazione n. 47/2010, è stata autorizzata, in considerazione della specifica professionalità posseduta ed ulteriormente perfezionata nell'espletamento della attività svolta, per un anno la prosecuzione dell'incarico di consulenza giuridica ad un Avvocato dello Stato con un compenso lordo annuo, pari ad € 22.310,96. Successivamente, peraltro, a seguito di procedura comparativa bandita dall'Ente in data 3.4.2012, pubblicata sul proprio sito internet, per il conferimento di un incarico di consulente giuridico, riservato a magistrati e avvocati dello Stato con particolare e comprovata specializzazione nel comparto aeronautico, lo stesso Avvocato dello Stato è risultato il candidato che ha riportato il punteggio maggiore, riferito ai parametri di riferimento per la valutazione, indicati nel bando. Di conseguenza, con

deliberazioni n.30/2012 del 3.7.2012 e 37/2012 del 19.10.2012, è stato autorizzato per un anno, il conferimento - previa autorizzazione dell'Avvocatura Generale dello Stato - dell'incarico di consulenza giuridica al medesimo avvocato, con un compenso lordo annuo, pari ad euro € 11.335,00.

4 L'attività istituzionale

Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e di controllo del settore aereo l'Ente promuove, come propria "mission", lo sviluppo dell'aviazione civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente.

Nell'ambito della propria "mission" l'ENAC ha individuato 5 aree strategiche:

- Safety** - Sviluppo della sicurezza in termini di tutela dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche;
- Security** - Sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite;
- Qualità dei servizi** - Incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo e aeroportuali e alla tutela dei diritti del passeggero;
- Equa competitività** - Realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale;
- Tutela dell'ambiente** - Compatibilità dello sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente.

Di seguito, in sintesi, si rappresentano alcune delle principali attività realizzate dall'Ente nel periodo in esame, con l'avvertenza che alcuni dei paragrafi elaborati hanno carattere trasversale alle aree strategiche citate.

4.1 La "Safety"

La "Safety", intesa come insieme di attività e azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato, costituisce una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale dell'aviazione civile. Di seguito si segnalano alcune delle attività poste in essere da ENAC nel corso del periodo in esame:

- per garantire che le azioni degli Stati siano tese al massimo livello di sicurezza possibile, l'ICAO (International Civil Aviation Organization) ha previsto, per gli Stati membri, l'obbligo di elaborare un programma di sicurezza definito State Safety

Programme. Alla stesura della prima edizione dello State Safety Programme - Italy³⁰ (definito anche Programma Italiano della Sicurezza Aerea), avvenuta nel dicembre 2011, hanno partecipato, oltre all'ENAC, il MIT, l'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) e l'Aeronautica Militare. L'esigenza di un adeguamento del predetto programma agli sviluppi della normativa internazionale ha reso necessario la costituzione di un gruppo di lavoro (a cui hanno preso parte anche Aero Club d'Italia e ENAV), coordinato da ENAC, che ha previsto di pubblicare il documento conclusivo nel corso del 2015;

- è proseguita la raccolta delle segnalazioni obbligatorie relative agli eventi aeronautici (incidenti e inconvenienti) attraverso il sistema eE-MOR (Electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting), progettato e realizzato dall'ENAC in applicazione della Direttiva 2003/42/CE del Parlamento e del Consiglio europeo. Le segnalazioni pervenute consentono all'Ente di effettuare un'analisi con l'obiettivo principale di verificare l'adeguatezza delle azioni contenute nel Safety Plan al fine di indirizzare eventuali modifiche dello stesso. Nel 2014 è stato aggiornato il sistema eEMOR con la transizione ad una versione aggiornata del software Eccairs, che introdurrà nuove funzionalità, che permetteranno una più efficiente raccolta dei dati ed un più approfondito lavoro di analisi;
- nel 2013 è stato emesso per la prima volta dall'ENAC un rapporto annuale (definito "Safety Report") nel quale vengono riassunti ed analizzati i dati relativi agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili immatricolati in Italia, utilizzati da operatori italiani o ad aeromobili stranieri sul territorio nazionale. Lo scopo del rapporto è quello di individuare, attraverso l'analisi dei dati raccolti, i principali fattori di rischio al fine di contribuire ad un innalzamento dei livelli di sicurezza, tramite l'adozione di opportune "safety actions", che possono, in particolare, trovare idonea collocazione nel Safety Plan emesso dall'ENAC;
- è stata garantita l'attività di monitoraggio dello stato di aeronavigabilità della flotta aerea nazionale mediante il programma ACAM³¹ (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) avviato nel 2011 così come previsto dal regolamento (EU) dell'EASA Implementation Rule Part M. Nel 2013 sono state effettuate 285 ispezioni da parte

³⁰ ENAC Safety Plan 2012-2015 è il piano attuativo dello State Safety Programme italiano per gli aspetti di competenza dell'Ente. In questo documento sono integrate le azioni dell'ENAC in materia di safety, così da orientare le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi.

³¹ Il programma ACAM rappresenta un importante cambiamento nel ruolo dell'ENAC in materia di controlli di navigabilità. La certificazione diretta del singolo aeromobile è sostituita dal monitoraggio della flotta nazionale mediante verifiche a campione su elementi chiave di rischio ed elaborazione dei relativi risultati per la razionalizzazione degli interventi successivi.

dell'ENAC che hanno comportato un impegno complessivo di professionisti pari a circa 600 giorni di lavoro.

4.2 La "Security"

L'ENAC, quale Autorità competente per la "Security", è responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza. Con il termine "Security"³² si individuano tutte quelle attività di prevenzione e neutralizzazione degli atti illeciti svolte negli aeroporti e a bordo degli aeromobili.

In tale ambito l'Ente, con disposizione del Direttore Generale n.11 del 19 marzo 2012, ha approvato e reso esecutivo il PNS³³ (Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile) che definisce le responsabilità relative all'attuazione delle norme fondamentali comuni e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori aeroportuali e agli altri soggetti.

Come previsto dalla normativa comunitaria, regolamento (UE) n. 18/2010, al fine di verificare la corretta applicazione del PNS da parte dei diversi soggetti coinvolti, ogni Stato contraente istituisce un nucleo di ispettori da adibire a ispezioni presso tutti gli scali aperti al traffico civile.

In Italia tali ispezioni sono condotte dal Nucleo Centrale Ispettivo (NCI), costituito da dipendenti dell'ENAC e del Ministero dell'Interno. A livello locale, l'attività ispettiva e di controllo viene svolta dagli ispettori aeroportuali security.

L'ENAC, d'intesa con il Ministero dell'Interno, ha condotto nel periodo 2010-2011 la sperimentazione di diverse tipologie di security scanner su alcuni aeroporti nazionali. Al termine della sperimentazione, la scelta è stata condivisa con il Ministero dell'Interno e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ENAC ha così proceduto nel corso del 2012 all'acquisto di n.4 security scanner del tipo L3 Pro Vision

³² L'entrata in vigore del regolamento (CE) dell'11 marzo 2008, n.300 ha costituito il punto di partenza di una radicale rielaborazione del sistema normativo europeo nell'ambito della security.

³³ Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS) si inquadra in un ambito di cooperazione internazionale volta a dare attuazione alle prescrizioni normative europee ed è finalizzato a definire le responsabilità relative all'attuazione delle norme fondamentali comuni volte alla prevenzione di atti di interferenza illecita e a precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori aeroportuali e agli altri soggetti. Per l'attuazione di tale compito l'ENAC si avvale del CISA, del quale ha la presidenza e la segreteria tecnica; per il coordinamento delle attività a livello locale si avvale, invece, delle proprie Direzioni Aeroportuali e, con compiti consultivi, dei Comitati di Sicurezza Aeroportuale(CSA).

ADT. L'Ente rende noto che questi dispositivi saranno operativi nel 2014 sull'aeroporto di Roma Fiumicino (2) e sull'aeroporto di Milano Malpensa (2).

4.2.1 In particolare : l'attività ispettiva

Al fine di verificare la corretta applicazione delle misure e delle procedure previste a garanzia del regolare e sicuro funzionamento degli scali, l'ENAC effettua delle ispezioni periodiche sugli aeroporti. Le ispezioni, svolte dalle Direzioni Aeroportuali sulla base di programmi periodici predefiniti, consistono nel verificare il rispetto di standard operativi e organizzativi da parte dei gestori aeroportuali e degli altri soggetti presenti in aeroporto³⁴.

Sono proseguite le attività di ispezione di rampa effettuate sugli aeromobili impiegati dai vettori nazionali, secondo il programma SANA (Safety Assessment of National Aircraft) e sugli aeromobili esteri, secondo il programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft). I dati raccolti mediante il programma SAFA vengono utilizzati dagli Stati Membri della UE come informazioni utili per la compilazione della Black List comunitaria³⁵.

Nelle seguenti tabelle vengono illustrate le ispezioni effettuate nell'ambito dei programmi citati:

³⁴ Le attività ispettive investono le seguenti aree:

1. Flight safety - sicurezza del volo: l'ENAC svolge attività di verifica dei documenti di bordo ed effettua visite di controllo sugli aeromobili. L'Ente utilizza i risultati dei controlli effettuati per monitorare le condizioni di sicurezza del trasporto aereo al fine di adottare le opportune azioni a garanzia della sicurezza, incluse le azioni interdittive alla partenza dell'aeromobile (art. 802 del Codice della Navigazione);
2. Aerodrome safety - sicurezza dell'aeroporto: l'Ente effettua costanti controlli per verificare il rispetto dei requisiti di sicurezza operativa relativamente alle infrastrutture di volo, ai piani di emergenza aeroportuale e alla corretta applicazione delle procedure operative;
3. Handling: attraverso gli ispettori l'ENAC verifica il mantenimento dei requisiti utili alla certificazione dell'handler. In caso di riscontri negativi, l'Ente può richiedere azioni correttive e, nei casi più gravi, sospendere o revocare la certificazione;
4. Security: le ispezioni sono svolte sia dagli ispettori aeroportuali, che operano stabilmente all'interno di un aeroporto, sia dagli ispettori del NCI (Nucleo Centrale Ispettivo), che svolgono la propria attività presso diversi aeroporti;
5. Carta dei Diritti/Qualità dei servizi aeroportuali: le attività ispettive vengono svolte secondo programmi semestrali che tengono conto dei diversi aspetti legati alla qualità dei servizi (ad es. tempo di attesa per la riconsegna dei bagagli), al rispetto della normativa relativa ai diritti dei passeggeri (ad es. assistenza assicurata in caso di disservizi) e altre varie problematiche. Gli ispettori ENAC sono stati formati per condurre audit secondo le norme ISO

³⁵ La Black List, nata nel 2006 da un'iniziativa dell'Unione Europea, rappresenta uno strumento di tutela del passeggero dai rischi legati al volo: la lista nera segnala, infatti, le compagnie aeree extracomunitarie che non soddisfano i requisiti di sicurezza stabiliti a livello comunitario e impone ai vettori indicati divieto operativo su tutto il territorio della Comunità. L'aggiornamento periodico della lista consente di fornire ai passeggeri informazioni sempre attuali in materia di sicurezza. È possibile conoscere l'elenco dei vettori inseriti nella Black List visitando il sito istituzionale dell'ENAC oltre che la pagina Mobilità e Trasporto del sito web della Commissione europea.

ENAC - programma SANA

	2011	2012	2013
Ispezioni	260	219	213
Aeromobili ispezionati	214	187	170
Operatori ispezionati	32	29	25

ENAC - programma SAFA

	2011		2012		2013	
	UE	Extra UE	UE	Extra UE	UE	Extra UE
Ispezioni totali	449	368	498	359	523	379
	55%	45%	58%	42%	58%	42%
	817		857		902	

4.3 Funzioni di regolazione economica

Nell'ambito della regolazione economica l'ENAC ha il compito di favorire il processo di liberalizzazione e la corretta apertura alla concorrenza, svolgendo al contempo una precisa funzione di garante dell'equa competitività nell'osservanza dei più elevati standard di sicurezza.

Per lo svolgimento di tale funzione ENAC pone in essere diverse attività: di seguito se ne rappresentano le principali.

L'ENAC partecipa alla stipula degli accordi internazionali per lo sviluppo dei collegamenti aerei. La liberalizzazione dei collegamenti aerei attuata all'interno dell'Unione europea ha come riferimento il regolamento (CE) n.1008/2008. I collegamenti verso destinazioni esterne all'UE sono invece regolati da accordi aerei bilaterali a cui ha dato forte impulso il Legislatore italiano attraverso le disposizioni stabilite dall'art. 19, co. 5-bis della legge 28 gennaio 2009, n.2 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 29 novembre 2008, n.185. In attuazione di tale normativa, nel periodo in esame, sono stati conclusi accordi di traffico con diversi Paesi (tra questi si citano: Algeria, Arabia Saudita, Bahrain, Brasile, Cina, Corea, Croazia, Panama, Russia, Serbia ecc.), sono state avviate negoziazioni con altrettanti numerosi Paesi, sono state rilasciate autorizzazioni di volo (4460 nel 2011 e 4682 nel 2012) e sono stati designati vettori per svolgere voli di linea verso Stati Extra UE.

L'ENAC, quale Autorità aeronautica competente, ai sensi della normativa europea in vigore, regolamento (CE) n.1008/2008, rilascia, respinge, revoca o sospende ai vettori la licenza di trasporto aereo passeggeri e merci, provvedimento indispensabile per svolgere tali attività. Per lo svolgimento di tale attività, ENAC, nel biennio in esame, ha proseguito con le verifiche e i controlli sul rispetto da parte delle compagnie aeree nazionali dei necessari requisiti legali, economico-finanziari, finanziari e tecnico operativi.

Nel periodo in esame l'ENAC ha inoltre proseguito l'attività di monitoraggio sull'applicazione del Regolamento dell'Unione Europea relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie ("slot")³⁶ negli aeroporti della Comunità (regolamento (CEE) n.95/93 e s.m.i.). L'ENAC, nelle sue funzioni di organismo responsabile per l'irrogazione delle sanzioni amministrative in materia di bande orarie, ai sensi del D.Lgs. 4 ottobre 2007, n.172/2007, ha proseguito nell'attività sanzionatoria nei confronti dei vettori inadempienti, sottoponendo a verifica 257 voli nel 2011, 107 nel 2012 e 87 nel 2013.

Nel 2012, l'ENAC ha partecipato all'attività di revisione dei regolamenti che disciplinano la materia degli "slot" presso il Consiglio Europeo.

Ulteriore strumento nello svolgimento della funzione di regolazione economica è rappresentato dai contratti di programma³⁷ (di durata quadriennale) che l'ENAC stipula con i singoli gestori aeroportuali. Essi disciplinano in modo organico la dinamica tariffaria, la realizzazione del piano degli investimenti da parte del gestore, il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale definiti per ogni singola realtà aeroportuale, la copertura dei costi e la giusta remunerazione, le sanzioni per mancato rispetto degli obblighi negoziali.

In conformità alla normativa vigente, l'ENAC ha provveduto a svolgere la consueta attività di monitoraggio annuale che è stata realizzata mediante le verifiche sull'effettiva realizzazione da parte dei gestori degli investimenti previsti dai Contratti di Programma (CdP) sottoscritti, all'accertamento dei costi effettivamente sostenuti e al rispetto dei tempi di realizzazione stabiliti dal crono-programma. Tale procedura garantisce l'effettiva vigilanza da parte dell'ENAC sulla corretta programmazione degli investimenti, in termini di tipologia di investimento, congruità degli importi previsti,

³⁶ La "banda oraria" (slot) è il permesso ad atterrare e decollare in un aeroporto coordinato ad una specifica data e orario ed attiene alla possibilità di utilizzare l'intera gamma delle infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo.

³⁷ Si segnala che, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore agli 8 milioni di passeggeri annui, l'ENAC, con L. n.102/2009, è autorizzato a stipulare contratti di programmi in deroga alla normativa vigente. Tali contratti sono approvati, su proposta del Ministro dei Trasporti, con D.P.C.M.

nonché di effettiva sostenibilità nelle tempistiche individuate ex ante.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio dei CdP, l'Ente ha inoltre effettuato la verifica, a consuntivo, degli indicatori previsti nel Piano della qualità e della tutela ambientale tesi al miglioramento degli standard qualitativi dei servizi offerti all'utenza nonché degli obiettivi sotto il profilo del rispetto ambientale. Nel caso di mancato raggiungimento/superamento degli obiettivi programmati, la società ha diritto ad una penalità/premio in tariffa.

In particolare, nell'annualità 2013, l'ENAC ha svolto le attività di monitoraggio relativamente agli aeroporti di Palermo, Catania, Roma Fiumicino e Ciampino, Milano Malpensa e Linate, Venezia Tessera

Nel 2013 è scaduto il CdP relativo allo scalo di Bologna per cui l'Ente ha proceduto alla determinazione delle tariffe 2014 ai sensi di quanto previsto dall'articolo 4, comma 5 del Contratto medesimo.

Per quanto riguarda, invece, gli aeroporti con CdP scaduti nell'annualità 2012 (Napoli e Pisa) e già beneficiari del regime di proroga ex articolo 4 comma 5 dei relativi Contratti, l'Ente, non potendo procedere ad una effettiva attività di monitoraggio, ha seguito le indicazioni fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la nota n. 42127 del 10 dicembre 2013 nella quale sono stati indicati i principi e i criteri da seguire per la determinazione dei diritti aeroportuali 2014 in regime transitorio nell'attesa dell'adozione dei Modelli Tariffari da parte dell'ART.

In conformità alla vigente normativa in materia di gestioni aeroportuali, l'ENAC, inoltre, effettua l'istruttoria e predispone gli atti convenzionali disciplinanti l'affidamento in concessione delle gestioni totali, definendo altresì metodi e strumenti per il controllo dei relativi obblighi da parte dei gestori stessi.

Da ultimo, si segnala anche l'attività che ENAC sviluppa per la predisposizione degli atti di gara d'appalto europea per l'assegnazione degli oneri di servizio pubblico e il monitoraggio della corretta applicazione delle previsioni normative riguardanti tali oneri.

4.4 Finanziamento e sviluppo delle strutture aeroportuali

4.4.1 Il finanziamento

L'ENAC provvede all'attuazione di programmi di investimento finanziati da fondi pubblici, nazionali e comunitari, diretti all'intero territorio nazionale, con l'obiettivo di:

- incrementare e potenziare le infrastrutture aeroportuali nazionali;
- creare nuovi collegamenti e rafforzare quelli esistenti;
- porre in essere le condizioni per incrementare lo sviluppo socio economico, la competitività e la produttività del sistema Paese.

In particolare, i finanziamenti comunitari e nazionali, destinati a quattro regioni del Mezzogiorno - Calabria, Campania, Puglia e Sicilia - che rientrano nell'area dell'Obiettivo Convergenza, sono anche veicolati tramite il Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità (ReM) e sono finalizzati a rendere pienamente efficienti le strutture aeroportuali del Paese, in particolare quelle in zone del territorio italiano caratterizzate da forti deficit infrastrutturali.

Al fine di individuare e dare attuazione a interventi conformi agli obiettivi fissati dal PON, l'ENAC partecipa al processo di condivisione e sottoscrizione di atti di programmazione regionali, quali i Protocolli d'Intesa e gli Accordi di Programma³⁸.

Una volta definiti gli interventi da porre in essere, su un piano di stretta collaborazione con tutti i soggetti istituzionali coinvolti nella programmazione, l'ENAC stipula con le società di gestione aeroportuale le Convenzioni di finanziamento in cui vengono individuati i lavori da realizzare e la relativa programmazione, nonché il termine entro cui le opere devono essere completate, in linea con le previsioni normative che regolamentano il finanziamento pubblico attivato.

Nell'ambito della programmazione comunitaria PON ReM 2007-2013, l'ENAC svolge il ruolo di "Organismo Intermedio" ai sensi del regolamento (CE) 1083/2006 che implica lo svolgimento di una parte dei compiti propri dell'Autorità di Gestione (ADG), ovvero del MIT nei confronti dei beneficiari che attuano le operazioni per la Linea di Intervento I.2.1 denominata "Potenziamento del sistema aeroportuale".

Nell'ambito delle funzioni delegate dal Ministero, nel corso del periodo in esame, l'ENAC ha portato avanti la selezione degli interventi già individuati con i Protocolli di Intesa del 2009 sottoscritti con le Regioni interessate. Ad oggi sono stati ammessi al finanziamento dell'AdG (MIT) 9 progetti, per un importo complessivo di circa 51 milioni

³⁸ Intese Istituzionali di Programma: strumento di programmazione in cui le Regioni e le Province Autonome concordano con il governo centrale gli interventi da realizzare per lo sviluppo del territorio;
Accordi di Programma Quadro: strumento di attuazione delle Intese Istituzionali di Programma.

di euro. Sono state inoltre stipulate: nel mese di ottobre 2011 la convenzione di finanziamento con il gestore dell'aeroporto di Palermo (GESAP) e nel mese di ottobre 2012 le convenzioni di finanziamento con i gestori degli aeroporti di Lamezia Terme (SACAL) e Bari (Aeroporti di Puglia); si è provveduto inoltre a indicare al Ministero ulteriori interventi, quali potenziali destinatari del finanziamento.

L'ENAC, in qualità di "Organismo Intermedio", ha avviato l'attività di "controllo di I livello" sugli interventi selezionati, attraverso la verifica della concreta realizzazione degli interventi finanziati e della fondatezza delle relative spese, nonché la conformità di queste ultime alle norme comunitarie e nazionali (lettera b) art.60 del Regolamento (CE) 1083/2006, ossia la loro ammissibilità a reintegro.

Per maggior dettaglio, si riporta a seguire il quadro delle risorse finanziarie utilizzate nel triennio 2011-2013 per gli investimenti sull'intero territorio nazionale, tramite fondi comunitari e fondi nazionali:

Aeroporti beneficiari	2011	
Aeroporti del Mezzogiorno	€ 24.965.463	solo fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale compreso il Mezzogiorno	€ 49.545.800	solo fondi nazionali

Aeroporti beneficiari	2012	
Aeroporti del Mezzogiorno	€ 35.584.265	solo fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale compreso il Mezzogiorno (Reti TEN-T Comm. Europea)	€ 400.000	solo fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale compreso il Mezzogiorno	€ 27.518.601	solo fondi nazionali

Aeroporti beneficiari	2013	
Aeroporti del Mezzogiorno	€ 17.954.468	solo fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale compreso il Mezzogiorno (Reti TEN-T Comm. Europea)	€ 500.000	solo fondi comunitari
Aeroporti del territorio nazionale compreso il Mezzogiorno	€ 30.424.034	solo fondi nazionali

4.5 Qualità dei servizi e diritti dei passeggeri

La tutela dei diritti e della qualità dei servizi del trasporto aereo rappresentano, con l'attività di regolazione e controllo per la sicurezza, assi portanti del mandato istituzionale dell'ENAC.

Numerose sono le iniziative che l'Ente ha intrapreso o proseguito, nel periodo in esame, con l'obiettivo di avvicinarsi sempre più ai passeggeri e contribuire a

migliorare sia i livelli di qualità del sistema che quelli di conoscenza e informazione sul mondo dell'aviazione civile.

A partire dal 2001 fino alla sesta edizione del marzo 2009, è stata pubblicata la Carta dei Diritti del Passeggero³⁹, una sintesi ed una guida di riferimento alla normativa in materia di trasporto aereo, che permette al viaggiatore di sapere cosa fare in presenza di disservizi. Dal gennaio 2010 è disponibile on-line l'aggiornamento della 6^a edizione che tiene conto, in particolare, della sentenza della Corte di Giustizia Europea del novembre 2009 sul risarcimento ai passeggeri in caso di prolungato ritardo.

Viene in evidenza poi la Carta dei Servizi che è uno strumento informativo per orientare l'utenza nell'ambito dei servizi resi e per far conoscere gli standard qualitativi che l'Ente si impegna a rispettare. La Carta dei Servizi Standard stabilisce le linee guida operative per la realizzazione della Carta dei Servizi da parte dei Gestori aeroportuali. Le linee guida identificano, tra l'altro, una serie di parametri sulla cui base ogni gestore aeroportuale determina annualmente, su approvazione dell'Ente, quali sono gli standard qualitativi minimi di tutti i servizi offerti nel suo scalo e si impegna a farli osservare. Gli standard vengono identificati da una serie di parametri stabiliti e approvati dall'ENAC. La Carta dei Servizi intende promuovere un'adeguata informazione in un'ottica di trasparenza e garanzia dei diritti al fine di rafforzare il rapporto con gli utenti. Attraverso la Carta l'Ente individua, per ciascun servizio, gli standard qualitativi che si impegna a rispettare, illustrando al contempo le verifiche effettuate sui livelli di qualità raggiunti. L'obiettivo è il miglioramento dei servizi stessi, secondo quanto previsto dalle delibere n. 88/2010 e n. 3/2012 della CiVIT. I servizi considerati nella Carta, per i quali viene istituito il monitoraggio della qualità, comprendono tutti i principali settori di azione dell'Ente, dalle certificazioni degli aeromobili e delle imprese aeronautiche, alle licenze di pilotaggio, alla trattazione dei reclami dei passeggeri a seguito di disservizi aeroportuali e dei vettori aerei.

A partire dal gennaio 2012 l'ENAC ha svolto un'attività di monitoraggio continuo per la verifica dei livelli di qualità raggiunti nell'erogazione dei servizi considerati. Il documento contenente l'analisi della metodologia di monitoraggio degli standard e il relativo report, illustrati nel corso della 2^a Giornata della Trasparenza 2012, sono

³⁹ La Carta dei Diritti del Passeggero è una guida pratica in cui l'ENAC ha riassunto le informazioni utili per chi viaggia in aereo. Giunta alla sesta edizione (la prima è del 2001), la Carta tiene conto, tra l'altro, delle recenti disposizioni europee sui diritti dei passeggeri diversamente abili, delle normative in materia di sicurezza e sorveglianza sugli operatori, del regolamento per il trasporto dei liquidi a bordo degli aeromobili. Vi è anche una sezione dedicata alle "Tariffe Trasparenti", una legenda di tutte le voci che compongono il costo finale di un biglietto aereo. Per il resto essa costituisce una sintesi ed una guida di riferimento alla normativa in materia di trasporto aereo.

disponibili sul sito web dell'Ente.

Nel corso del 2013, l'ENAC ha approvato le Carte dei Servizi di numerosi aeroporti⁴⁰. Infatti con l'entrata in vigore del nuovo Codice della Navigazione, la redazione della Carta dei Servizi è diventata obbligatoria per tutti i gestori aeroportuali.

Altri sistemi e strumenti per migliorare i servizi e garantire maggiormente i diritti de passeggeri, già illustrati nella precedente relazione sono ora indicati nella nota in calce⁴¹.

4.5.1 Tutela del diritto alla mobilità

Tra le attività svolte da ENAC nella tutela dei diritti del passeggero vi è anche quella di garantire i servizi essenziali in caso di sciopero e nel vigilare sulla salvaguardia del principio di continuità territoriale⁴², a tutela del diritto alla mobilità di tutti i cittadini.

Come è noto, la continuità territoriale viene garantita attraverso l'imposizione di oneri di servizio pubblico⁴³ definiti su servizi di linea che abbiano caratteristiche di continuità, regolarità, capacità e tariffazione.

Va considerato in ogni caso che il ruolo di vigilanza dell'ENAC sugli aspetti finanziari del gestore aeroportuale si esprime in via primaria attraverso il controllo dei relativi bilanci, già approvati e certificati, esclusivamente finalizzato all'accertamento della capacità di quest'ultimo di ottemperare agli obblighi convenzionali, segnatamente

⁴⁰ Bari – Brindisi, Bergamo - Orio al Serio, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Crotone, Genova, Lamezia Terme, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Olbia, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Siena, Torino, Trapani, Trieste - Ronchi dei Legionari, Venezia, Verona.

⁴¹ Il Regolamento di Scalo che fissa gli obblighi che i vari soggetti che operano in aeroporto assumono per garantire un regolare utilizzo delle infrastrutture;

un Numero Verde operativo dal 2004, che permette ai viaggiatori di ricevere informazioni, oltre che sui propri diritti, anche sulle compagnie aeree nazionali ed estere operanti in Italia, sulla Black List dell'Unione Europea e sul sistema dei controlli per la sicurezza del trasporto aereo;

n collegamento radiofonico quotidiano che dal 2006 in collaborazione con il servizio RAI-Isoradio fornisce le previsioni ed informazioni sulla regolarità delle operazioni nei principali aeroporti nazionali.

⁴² La continuità territoriale, intesa come capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti, si inserisce nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale, promosso in sede europea. Il trasporto, infatti, se da un lato, si configura come attività di tipo economico, dall'altro, come elemento essenziale del "diritto alla mobilità" previsto all'articolo 16 della Costituzione, costituisce un servizio di interesse economico generale e, quindi, tale da dover essere garantito a tutti i cittadini, indipendentemente dalla loro dislocazione geografica.

⁴³ Imporre oneri di servizio pubblico significa rendere obbligatorio lo svolgimento di un servizio aereo secondo criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori non si atterrebbero se tenessero unicamente conto del proprio interesse commerciale.

garantire l'implementazione del piano degli investimenti, nonché l'operatività aeroportuale in linea con gli standard tecnici e operativi, nel rispetto dei requisiti di certificazione aeroportuale.

4.6 Gli interventi per l'Ambiente

Nello svolgimento della propria attività istituzionale l'ENAC dedica particolare attenzione anche alle tematiche relative all'Ambiente.

L'impegno dell'ENAC, quale autorità di regolazione del settore, ha visto la realizzazione negli ultimi anni di iniziative significative per lo sviluppo di una nuova coscienza ambientale nell'approccio culturale ai problemi di sviluppo aeroportuale, stimolando l'utilizzo delle più avanzate tecnologie e conoscenze scientifiche, con l'obiettivo di ottenere un aeroporto ecosostenibile.

In tale contesto, l'ENAC nel 2009 è stato coinvolto dal Ministero dell'Ambiente, insieme ad altri soggetti, nella sottoscrizione del Patto per l'Ambiente e, a seguire, ha firmato un Accordo di Programma avente per oggetto due linee di intervento⁴⁴ relative all'impegno per attività e investimenti su fonti rinnovabili (sugli aeroporti direttamente

⁴⁴ Per la prima linea di intervento (produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili), è stato avviato un progetto pilota sull'aeroporto di Pantelleria per l'installazione di un impianto solare ad alto rendimento di nuova concezione in grado di produrre sia energia elettrica che termica.

Il progetto ha l'obiettivo di ridurre il livello di dipendenza energetica degli aeroporti da forniture esterne, prevedendo, in una prima fase, una produzione di energia da fonti rinnovabili di circa il 20% del fabbisogno.

Il rendimento energetico rispetto all'energia solare incidente sarà:

- superiore al 20% nella componente relativa alla produzione di energia elettrica;
- superiore al 50% nella componente relativa alla produzione di energia termica derivante dal recupero del calore residuo. Di fronte al rendimento energetico di circa il 12% per i pannelli solari tradizionali se ben orientati, l'ENAC ha esplorato le possibilità offerte da tecnologie più avanzate per un programma di sperimentazione.

La tipologia di impianto che sarà sperimentata a Lampedusa e Pantelleria avrà un rendimento energetico di circa il 32% per l'energia elettrica e del 50% per quella termica. Il successo della sperimentazione consentirà all'ENAC di applicare a tutto il settore aeroportuale le proprie politiche di sostenibilità ambientale con la più grande efficacia.

La sperimentazione, avviata nel 2013 e tuttora in corso, prevede un investimento di circa 1.100.000 Euro per impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.

La seconda linea di intervento riguarda, invece, lo sviluppo di linee guida e di una policy di settore finalizzata al miglioramento ambientale degli aeroporti italiani, sia per la costruzione sia per l'esercizio. Per dare attuazione a tale linea di intervento, l'ENAC ha condotto diversi studi ed esperienze tra cui l'analisi delle best practice adottate dagli aeroporti ritenuti maggiormente virtuosi a livello mondiale. Ciò ha consentito la definizione di un preciso quadro conoscitivo del settore e ha fornito un panorama delle possibili esperienze da seguire valutandone tra l'altro il livello di ripetibilità nel caso specifico degli aeroporti italiani.

In tale linea di intervento l'attività principale ha riguardato la costituzione e il coordinamento di un apposito Tavolo Tecnico Istituzionale del quale fanno parte gli Enti e i soggetti a vario titolo coinvolti dalle diverse tematiche connesse con il miglioramento ambientale del sistema aeroportuale.

Nell'ambito del Tavolo Tecnico sono stati definiti gli elementi per la stesura della policy per la sostenibilità ambientale degli aeroporti che rappresenterà la guida per la progettazione, l'analisi e il miglioramento delle infrastrutture aeroportuali.

gestiti di Pantelleria e Lampedusa) e risparmio energetico.

Nel settore della sostenibilità ambientale, assume inoltre particolare rilievo la sottoscrizione da parte di ENAC, ad aprile 2010, di un Protocollo d'Intesa con il Ministero dell'Ambiente per l'efficientamento energetico dei 15 aeroporti situati nelle Regioni Obiettivo Convergenza (Campania, Puglia, Calabria e Sicilia) potenzialmente destinatari di interventi di efficientamento energetico finanziati attraverso il Programma Operativo Interregionale "Energie rinnovabili e risparmio energetico" 2007-2013 - POI Energia.

Attraverso il citato Protocollo d'Intesa, si è attivata una collaborazione interistituzionale volta a facilitare l'individuazione di interventi finanziabili, in coerenza con le finalità del Programma, che abbiano come obiettivo l'ottimizzazione del sistema energetico delle strutture aeroportuali individuate.

Parte fondamentale del progetto è anche la creazione di un database contenente elementi informativi sulle strutture aeroportuali analizzate che verrà costantemente aggiornato al fine di disporre di un quadro complessivo del livello prestazionale energetico delle strutture esaminate.

Obiettivo generale dell'iniziativa è quello di individuare, analizzare, classificare e monitorare il livello prestazionale, dal punto di vista energetico, di tutte le strutture aeroportuali delle quattro Regioni Obiettivo Convergenza.

In attuazione del Progetto, nel 2013 è stato stipulato il contratto per l'esecuzione del servizio di diagnosi e certificazione energetica dei 15 aeroporti nazionali dell'obiettivo Convergenza. Il fornitore del servizio ha provveduto ad effettuare gli audit di 1° e 2° livello sugli edifici individuati presso gli aeroporti.

Nel 2013 è stato inoltre sviluppato uno studio di fattibilità per l'individuazione delle opportunità di intervento per la produzione di energia da fonti rinnovabili presso gli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, quale ulteriore attività di notevole rilevanza in quanto finalizzata a porre le basi dell'autonomia energetica degli aeroporti considerati. Sulla base del predetto studio verrà realizzato, nell'ambito del Progetto, un impianto "pilota" di produzione da Fonte Energetica Rinnovabile (FER) presso l'aeroporto di Pantelleria, costituito dall'integrazione dell'impianto fotovoltaico esistente con un impianto mini-eolico e con un sistema di accumulo di energia elettrica.

Va messo in evidenza come il progetto dell'ENAC costituisce il primo e fondamentale step volto a rendere realizzabile, in piena sintonia con il MATTM, l'apertura di rilevanti linee di finanziamento per gli aeroporti interessati, gestite dal predetto MATTM e afferenti al POI Energia.

Il Progetto si pone in linea di continuità e di piena coerenza con l'insieme

articolato di iniziative (Patto per l'ambiente) finalizzate alla definizione di una nuova coscienza ambientale nell'approccio ai problemi di gestione, pianificazione e progettazione dello sviluppo aeroportuale. Il Progetto consentirà, inoltre, la diffusione di una maggiore consapevolezza in materia di efficienza energetica tra le società di gestione delle strutture aeroportuali tramite la realizzazione di attività di disseminazione e la creazione di un portale web ad hoc e l'organizzazione di un convegno nazionale sul tema.

Le attività dell'ENAC in ambito ambientale riguardano principalmente:

- l'inquinamento acustico;
- l'inquinamento gassoso.

Queste attività vengono svolte prevalentemente in ambito aeroportuale dalle Commissioni aeroportuali, come da DM 31 ottobre 1997, per ciò che riguarda l'inquinamento acustico e in ambito internazionale nel caso di emissioni gassose.

Nel periodo in esame è continuato il monitoraggio delle attività delle Commissioni aeroportuali demandate prioritariamente alla definizione delle procedure antirumore e della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale. A fronte delle 37 Commissioni aeroportuali, istituite dall'ENAC ai sensi del decreto citato, solo 22 hanno portato all'approvazione della zonizzazione acustica, prevista all'unanimità; l'Ente rende noto che gli aeroporti sui quali la Commissione è stata istituita coprono, da soli, il 98% del traffico commerciale italiano.

Dall'analisi effettuata, è evidente, che il processo per arrivare, in seno alle Commissioni aeroportuali, all'approvazione della zonizzazione acustica su diversi aeroporti, è ancora in fase di stallo.

È intenzione dell'Ente, anche in accordo alla normativa vigente in materia di trasparenza, arrivare a pubblicare una relazione annuale che fotografi la situazione acustica sui principali aeroporti nazionali.

L'approvazione da parte del Parlamento europeo del Regolamento di settore, prevista per i prossimi mesi, costituirà una significativa svolta. Tale Regolamento, i cui lavori, per conto dell'Italia, sono stati seguiti direttamente dall'ENAC comporterà necessariamente una rivisitazione della normativa nazionale di settore.

Per quanto riguarda l'inquinamento gassoso l'ENAC, con il contributo dei principali stakeholder del settore, ha completato la definizione del Piano strategico nazionale per la riduzione delle emissioni di CO₂. Il Piano è stato redatto secondo le indicazioni fornite dall'ICAO in base alla Risoluzione A37-19 e coordinato, per gli aspetti comuni, con l'ECAC e la Commissione europea. Il documento emesso nel

giugno 2012 è stato trasmesso all'ICAO nei tempi previsti dagli accordi intercorsi in ambito ECAC tra i Direttori Generali delle aviazioni civili.

Tra le iniziative individuate nel piano strategico, in linea con gli indirizzi internazionali ed europei, riveste una particolare rilevanza quella dello sviluppo dei carburanti alternativi che vede l'Ente agire da facilitatore nel far convergere le eccellenze nazionali su iniziative comuni.

In tale ambito, oltre a sfruttare le sinergie contemplate dal protocollo di intesa firmato nel 2011 dall'ENAC con l'Autorità dell'aviazione civile spagnola, l'Ente ha siglato un protocollo di intesa con il World Energy Council Italia (WEC) per realizzare un forum dedicato ai carburanti alternativi biosostenibili e alle innovazioni tecnologiche in materia. Tale Forum denominato Italian Sustainable Aviation Fuel Forum (ISAFF) vede la partecipazione dei principali Stakeholders nazionali del settore quali università, aeroporti, operatori aerei, produttori di carburanti ed istituzioni con lo scopo di confrontarsi sulle tematiche ed arrivare a definire iniziative concrete prevalentemente a carattere nazionale in linea con gli obiettivi europei di Horizon 2020 e gli indirizzi della Strategic Research Initiative (SRIA) nazionale.

Un'ulteriore iniziativa dell'ENAC in ambito nazionale è stata l'introduzione di specifici requisiti ambientali nel Regolamento per la certificazione dei prestatori di servizi handling aeroportuali, già richiesto nella normativa nazionale e internazionale di riferimento.

Dal 2014 in poi, ciascun handler dovrà dotarsi di un sistema di gestione ambientale, in vista di un miglioramento delle proprie prestazioni in tale ambito.

Da ultimo, è stata rivista la sezione dei Contratti di Programma riguardante gli indicatori ambientali, da sottoscrivere con le società di gestione aeroportuale.

È stato individuato un metodo che tiene conto delle peculiarità ambientali di ciascun aeroporto, avente caratteristiche di flessibilità che consentono di migliorare gli aspetti più carenti di concretezza che consentono di misurare l'effettivo conseguimento degli obiettivi ambientali concordati, in modo tale da giustificare il sistema tariffario premiante previsto.

Sempre con il fine di minimizzare le emissioni dovute alla combustione dei carburanti e limitarne l'impatto sul cambiamento climatico, l'ENAC prende inoltre parte ad iniziative e programmi internazionali quali: Clean sky, Cielo Unico Europeo, Emission Trading System europeo.

4.6.1 Il "Wildlife Strike"

Per "wildlife strike" si intende l'impatto violento tra un aeromobile e uno o più volatili o altre specie di fauna selvatica, con conseguenze più o meno gravi, sia in termini di sicurezza della navigazione che di costi economici correlati all'evento.

Per quanto riguarda il 2013, i dati in possesso dell'ENAC sono ancora provvisori e quindi suscettibili di variazioni. Per il momento, nel 2013, risulta ci siano stati 958 impatti sotto i 300 piedi (ambito aeroportuale) e 114 impatti sopra i 300 piedi, per un totale di 1.072 impatti.

Se i dati relativi al 2013 venissero in seguito confermati, ciò sarebbe in linea con il trend negativo del fenomeno degli anni passati.

Il 2012 aveva infatti visto un aumento considerevole del numero degli impatti (+20%) mentre, per contro, il volume di traffico commerciale aveva subito una leggera contrazione.

4.7 La pianificazione aeroportuale

I recenti atti normativi, afferenti al cosiddetto federalismo demaniale, hanno stabilito che, tramite specifici decreti attuativi del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono individuati i beni statali che possono essere attribuiti a titolo non oneroso a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni che sono tenuti a garantirne la massima valorizzazione funzionale. Fra questi rientrano gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze.

L'Ente, nel corso del 2012, ha avviato un'attività preliminare di scambi informativi, coinvolgendo direttamente tutti i presidenti delle Regioni ove sono situati aeroporti di aviazione generale, con l'obiettivo di affrontare le modalità e la tempistica per definire gli interessi degli enti locali su detti scali.

L'ENAC è responsabile della conduzione operativa e diretta di circa 50 aeroporti per i quali gestisce le risorse e gli spazi aeroportuali nel rispetto degli standard di sicurezza. I più importanti aeroporti a gestione diretta sono Lampedusa, Pantelleria, Roma Urbe e Bresso. Nell'ambito di questi si segnalano, in particolare, gli importanti lavori realizzati, anche grazie a finanziamenti comunitari (PON Trasporti 2000/2006), per lo sviluppo operativo e funzionale degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria.

Con il Protocollo di legalità, sottoscritto il 26 maggio 2008, è proseguita la collaborazione tra l'ENAC e la Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo di Trapani – al fine di prevenire i tentativi di infiltrazione mafiosa negli appalti pubblici.

L'accordo prevede che, nel corso dell'esecuzione dei lavori presso l'aeroporto di Pantelleria, siano adottate alcune specifiche procedure in caso di subappalti, per garantire la trasparenza delle attività e delle imprese affidatarie. Sono state condotte delle verifiche sulla corretta applicazione della normativa vigente a tutela dei lavoratori e dei dipendenti, in mancanza della quale l'Ente avrebbe potuto rescindere il contratto di appalto.

Nell'ambito del programma delle opere infrastrutturali previsti sull'aeroporto di Pantelleria, l'ENAC ha realizzato il prolungamento della R.E.S.A.⁴⁵, l'area di sicurezza oltre la fine della pista, per una migliore utilizzazione della pista di volo e l'interramento della strada perimetrale comunale Bukkuram adiacente lo scalo.

L'aeroporto ha visto l'Ente, attraverso le proprie strutture tecniche e professionali, impegnato nella progettazione, nell'appalto delle opere e nella direzione dei lavori fino al collaudo finale. Gli interventi compiuti, oltre ad accrescere la capacità operativa dello scalo, ne hanno innalzato ulteriormente gli standard di sicurezza, adeguandoli alla normativa internazionale ICAO di riferimento.

Nell'ambito del programma delle opere infrastrutturali previsti sull'aeroporto di Lampedusa, l'ENAC ha realizzato:

- la nuova aerostazione passeggeri, i parcheggi auto e l'ampliamento del piazzale aeromobili;
- l'adeguamento delle infrastrutture di volo alla normativa ICAO e la sistemazione della viabilità interna.

In prossimità della pista di volo insisteva, a ridosso della recinzione aeroportuale, la strada comunale denominata Cavallo Bianco. Al fine di aumentare la sicurezza delle operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili, l'ENAC ha chiesto al Comune di Lampedusa la cessione di una superficie di terreno pari a 6.500 mq.

⁴⁵ Adeguamento R.E.S.A. (Runway End Safety Area) per pista di volo 08/26 testata 26

Committente: ENAC

Lavori: Prolungamento della R.E.S.A. della pista di volo RWY 08/26, installazione del nuovo sentiero di avvicinamento, deviazione e tombamento della strada comunale Bukkuram

Impresa appaltatrice: Scebas srl; Contratto: del 23.12.2010

Responsabile Unico del Procedimento: Professionisti ENAC

Finanziamento: Scheda PON ENAC PN 15; Importo di progetto esecutivo appaltato: € 7.163.011,82

Importo contrattuale: Euro 5.419.104,16 (al netto del ribasso d'asta del 29,352% comprensivi di Euro 247.268,00 quali oneri per la sicurezza).

Consegna dei lavori: 12.07.2011. Fine lavori: Dicembre 2013.

L'amministrazione comunale ha ceduto all'ENAC, a titolo gratuito ed in via definitiva, l'area richiesta, a condizione che le spese relative alla deviazione della strada in argomento fossero a carico dell'Ente.

I lavori, tuttora in corso di realizzazione, oltre a permettere di incrementare la sicurezza delle operazioni di atterraggio e decollo degli aeromobili, consentono di eliminare le limitazioni che penalizzavano la pista di volo per la presenza dei veicoli che transitavano sul vecchio tracciato stradale.

Allo stesso tempo l'Ente si occupa anche dello sviluppo delle infrastrutture degli scali di cui è gestore; in particolare ha provveduto all'espletamento di procedure di gara e alla stipula dei relativi contratti nonché all'esecuzione di lavori in più aeroporti di aviazione generale quali: Asiago, Bresso, Lugo di Romagna, Pavullo, Capua, Roma Urbe, Ravenna, Fano, Palermo Boccadifalco.

4.7.1 Il Piano Nazionale Aeroporti

Il Piano Nazionale degli Aeroporti si fonda sulle seguenti strategie:

- classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali;
- aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti e salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;
- sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;
- limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;
- realizzazione dei soli aeroporti di Viterbo nel Lazio, per accogliere il traffico che sarà delocalizzato da Ciampino, e a Grazzanise, in Campania, per sostenere gli sviluppi che non saranno compatibili con Napoli Capodichino;
- nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, dovranno essere valutate

opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;

- elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
- attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità sostenibili di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato.

Dall'evoluzione delle elaborazioni programmatiche rimane tra l'altro confermata la considerazione di questa Corte relativa al fatto che una soddisfacente risposta alla futura domanda di traffico non può non essere condizionata dalla realizzazione delle infrastrutture attinenti alle altre forme di trasporto, prevalentemente ferro/gomma, per attuare un'efficace intermodalità con l'aria⁴⁶.

A seguito di un'attività di studio ed analisi condotta dall'ENAC negli ultimi anni relativamente alle caratteristiche e potenzialità del sistema aeroportuale nazionale, l'Ente aveva elaborato nel 2012 la propria proposta di Piano Nazionale degli aeroporti presentata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sulla base di tale proposta e con l'obiettivo di ottemperare alle previsioni dell'art. 698 del Codice della Navigazione, nel 2013 il Ministero vigilante ha avviato la redazione della versione definitiva di tale Piano, per la quale l'Ente ha fornito il supporto specialistico richiesto.

Una volta definita la versione finale del Piano, l'ENAC curerà la redazione del rapporto preliminare ambientale necessario per l'avvio della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

In base all'informativa presentata il 26 marzo 2014 in Consiglio dei ministri dal titolare dei Trasporti nel Piano nazionale degli aeroporti attualmente sono previsti undici aeroporti strategici (tra cui Fiumicino, Malpensa e Venezia) e ulteriori 26 scali di interesse nazionale⁴⁷ anche meno dei piani dei ministri delle due precedenti compagini

⁴⁶ Cfr. precedente relazione par. 6.1 Atti Parlamentari, XVI Leg., Doc. XV n.423

⁴⁷ Nel bacino del Nord-Ovest l'aeroporto strategico è Milano-Malpensa, mentre sono di interesse nazionale Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia e Cuneo. Nel bacino Nord-Est è strategico l'aeroporto di Venezia, sono di interesse nazionale Verona, Treviso e Trieste. Nel Centro-Nord strategici sono Bologna e Pisa Firenze (a condizione che le toscane realizzino una gestione unica), mentre di interesse nazionale sono Rimini, Parma e Ancona. Nel Centro Italia strategico è Roma Fiumicino, mentre sono di interesse nazionale Roma Ciampino, Perugia e Pescara. Per la Campania strategico è Napoli, mentre di interesse nazionale è Salerno. Nel bacino di traffico Mediterraneo/Adriatico è strategico Bari, sono di interesse nazionale Brindisi e Taranto. Nel bacino Calabria è strategico lo scalo Lamezia, sono di interesse nazionale Reggio Calabria e Crotona. Nella Sicilia Orientale è Catania di interesse strategico, mentre Comiso è di interesse nazionale. Nella Sicilia Occidentale è Palermo di interesse strategico, mentre Trapani, Pantelleria

governative.

Dovrebbe procedersi, alla rimeditazione della situazione degli scali attuali, non pochi dei quali espongono dati assolutamente carenti quanto a movimento passeggeri e/o merci, indice presumibile di una loro superfluità almeno in uno dei due settori.

Dovrebbe altresì procedersi alla realizzazione delle infrastrutture attinenti alle altre forme di trasporto, per attuare un'efficace intermodalità con la maggior parte almeno degli aeroporti.

4.8 La regolazione dello spazio aereo

4.8.1 Il sistema di prestazioni

Il 2013 è stato il secondo anno del primo periodo di riferimento del sistema di prestazioni dei servizi di navigazione aerea (Regolamento [UE] n. 691/2010).

Il sistema di prestazioni, introdotto nel 2009 dal secondo pacchetto del Cielo Unico Europeo, ha creato un sistema di prestazioni economiche, operative, ambientali e di sicurezza di livello comunitario. Inoltre ha abbandonato il principio del recupero integrale dei costi della fornitura dei servizi, istituendo un sistema nel quale i fornitori di servizi condividono parzialmente i rischi di traffico con gli operatori aeronautici.

In osservanza del Regolamento, ogni Stato, nel 2011, ha predisposto il Piano Nazionale delle Prestazioni che descrive il contributo di ciascuno Stato membro al raggiungimento degli obiettivi europei nelle quattro aree essenziali di prestazione: sicurezza, ambiente, capacità ed efficienza economica. L'ENAC ha predisposto il Piano per l'Italia che è stato adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2011 e che ha ricevuto formale approvazione dalla Commissione europea nel dicembre 2012.

Ecco una sintesi delle quattro aree:

- **Sicurezza**, nel primo periodo di riferimento l'Europa richiede il monitoraggio dei tre obiettivi europei: efficienza del sistema di gestione della sicurezza, uso del sistema di stima del Risk Assessment Tool (RAT) e applicazione della Just Culture. L'Italia è tra i pochi Stati che pubblica gli indici di sicurezza, con i trend attesi per il periodo di riferimento, delle tre principali categorie di eventi:

e Lampedusa. In Sardegna è strategico lo scalo di Cagliari, sono di interesse nazionale quelli di Olbia e Alghero.

perdita di separazione, incursioni di pista ed eventi Air Traffic Management (ATM).

- **Ambiente**, il perseguimento degli obiettivi europei si basa sul Gestore della Rete europea (Network Manager). In particolare, a livello nazionale viene perseguita l'applicazione del Flight Efficiency Plan (FEP) che permetterà sostanziali risparmi alle compagnie aeree con rilevanti diminuzioni delle emissioni gassose nell'atmosfera.
- **Capacità**, l'Italia conferma indici di puntualità per quanto riguarda il volo in rotta con prestazioni che vanno oltre gli obiettivi europei.
- **Efficienza economica**, per il triennio 2012-2014 l'ENAC, l'ENAV e l'Aeronautica Militare mantengono fermi i costi in termini reali. Il Piano Nazionale delle Prestazioni fissa un periodo di riferimento di tre anni, in accordo al Regolamento (CE) n. 691/2010, nel quale la tariffa determinata di rotta rimane immutata e il rischio di traffico è diviso tra Prestatore di Servizi di Navigazione Aerea e operatori.

Anche nel 2013 si è confermato un trend negativo nel traffico aereo sul territorio nazionale, con una ulteriore diminuzione, per la rotta, di circa il 3% che sommato alla performance del 2012 porta la diminuzione del traffico, stimato nel Piano di Performance, al 7,8%. Rispetto al consuntivo del 2012 la diminuzione è stata dello 0,3%.

La riduzione di traffico in Terminale ha subito una diminuzione del 3,8% rispetto al consuntivo 2012.

L'ENAC ha messo a punto un sistema di verifica dell'attuazione del Piano al fine di garantire la rispondenza oggetto di vigilanza da parte della Commissione europea.

Nel 2013, l'ENAC ha partecipato alla definizione dei nuovi Regolamenti (390 e 391/2013) sui sistemi di prestazione e tariffe destinati a regolare il secondo periodo di riferimento (RP2, Reference Period 2).

Nell'ambito dell'iniziativa Cielo Unico Europeo l'ENAC ha assicurato l'inizio della fase di implementazione con l'Aeronautica Militare e l'ENAV del progetto Functional Air Block (FAB) Blue Med.

Il progetto mira alla realizzazione di uno spazio aereo transnazionale esteso a tutto il Mediterraneo Sud-Orientale con Malta, Grecia e Cipro. Infatti, dopo la firma a Limassol (Cipro) dell'Accordo fra gli Stati aderenti, nel 2013 sono iniziate le attività dei vari organismi del Blue Med Governing Board, NSA Committee, ANSP Committee e Civil-Military Committee che sviluppano tutte le attività di cooperazione previste nell'Accordo.

Al progetto, in qualità di partner associati, partecipano anche Egitto, Tunisia e Albania, con la prospettiva di aderirvi completamente, recependo e applicando la normativa comunitaria di settore. Nel 2013 è stata ammessa, in qualità di osservatore, anche lo Stato di Israele.

Nell'ambito del Functional Aerospace Block, nel 2013 l'ENAC ha assunto la presidenza del Governing Board, il massimo organo di Blue Med, registrando la messa a punto e la conclusione dell'accordo tra le autorità dell'Aviazione civile dei quattro membri effettivi per lo svolgimento delle attività di supervisione.

4.8.2 La gestione dello spazio aereo

Nel 2013 l'ENAC ha cooperato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al processo di transito dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica Militare all'ENAV negli aeroporti militari passati al demanio aeronautico e all'Istruttoria del Contratto di Programma 2010-2013 ENAV-Stato.

Occorre anche ricordare l'attività finalizzata all'apertura dell'aeroporto di Comiso e all'acquisizione di ENAV del servizio di controllo di aeroporto.

I compiti di regolazione dello spazio aereo includono anche gli aspetti di pianificazione e gestione.

L'ENAC, pertanto, provvede all'istituzione, alla modifica o alla cancellazione di zone dello spazio aereo per motivi di sicurezza, di ordine pubblico, militari, di ambiente e territorio o anche operativi.

Nel 2013 sono stati emessi oltre 150 provvedimenti di restrizione dello spazio aereo italiano per periodi superiori a 90 giorni e decine di provvedimenti temporanei, nonché oltre un centinaio di autorizzazioni al sorvolo di zone proibite per motivi legati al Lavoro aereo.

4.8.3 Attività normativa

Nel 2013 è stata pubblicata la Circolare ATM-05° "Eventi e attività speciali interessanti il trasporto aereo", con lo scopo di definire, per ogni evento o attività speciale, criteri e procedure per:

- richieste di pubblicazioni di informazioni aeronautiche da parte dei soggetti interessati;
- richieste di emissione di NOTAM.

Inoltre, nell'ambito del dibattito aperto per la competenza e responsabilità degli operatori, l'ENAC ha elaborato e pubblicato la Circolare ATM-07 "Avvicinamento a vista: compiti, attribuzioni e responsabilità" in cui sono esplicitati i ruoli e le conseguenti responsabilità del Pilota responsabile e del personale ATC (Controllore del Traffico Aereo), nella richiesta e nel rilascio dell'autorizzazione ad effettuare un avvicinamento a vista (visual approach).

Particolare attenzione è stata riservata alla regolamentazione delle operazioni in presenza di nube di cenere vulcanica, essendo l'Italia uno dei Paesi europei con il maggior numero di vulcani attivi.

Nel 2013 è continuata la significativa azione dell'ENAC a supporto della Rappresentanza permanente presso l'Unione europea nella discussione dei regolamenti applicativi dell'iniziativa Cielo Unico Europeo, della seconda espansione delle competenze EASA al settore ATM/ANS e di SESAR.

In particolare va segnalata l'intensa opera a sostegno della preparazione dei Regolamenti (UE) n. 390/2013 (sistema di prestazioni), n. 391/2013 (sistema tariffe) e n. 409/2013 (sostegno all'applicazione del regolamento SESAR).

In ambito EUROCONTROL l'ENAC ha assicurato:

- la funzione di Vice Presidente del Provisional Council, organo di governo;
- la partecipazione alla Commissione sulla Regolamentazione della Sicurezza (Safety Regulation Commission) e al relativo Gruppo di Coordinamento, all'Agency Advisory Body (AAB), allo Standing Committee on Finance (SCF) e all'Enlarged Committee for route charges;
- la partecipazione al gruppo di regolazione EASA a cui partecipano le autorità europee nel settore ATM/ANS denominato Thematic Advisory Group ATM/ANS;
- la partecipazione alla SESAR JU per lo sviluppo della piattaforma tecnologica SESAR.

4.8.4 Il contenzioso

Si ricorda che:

l'art.687 del Codice della Navigazione definisce l'ENAC quale unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.

In tale ambito, ai sensi del successivo art. 690, l'ENAC provvede al recepimento degli "Annessi⁴⁸ ICAO⁴⁹", in via amministrativa e per singole materie, mediante l'emanazione di propri regolamenti tecnici.

L'attività di recepimento affidata ad ENAC dal legislatore nazionale non si esaurisce nella mera operazione di traduzione degli Annessi, ma sottintende una particolare capacità tecnica al fine di rendere fruibili le indicazioni fornite dall'ICAO dalla realtà aeroportuale italiana⁵⁰.

Nel corso degli anni in esame, la Direzione Affari Legali e Contenzioso si è occupata di numerose controversie riguardanti le attività istituzionali dell'Ente, con particolare riguardo alle funzioni esercitate dell'ENAC in materia di regolazione dell'aviazione civile e della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.

Per quanto concerne la materia degli aeroporti, in recepimento dell'Annesso 14 ICAO e in attuazione dei disposti contenuti nel Codice della Navigazione, l'ENAC ha pubblicato il "Regolamento per l'esercizio e la costruzione degli aeroporti (ultima edizione: emendamento 7 del 20.10.2011). Il testo regolamentare contiene, tra l'altro, norme specifiche sull'imposizione di vincoli alla proprietà privata per la salvaguardia e l'incolumità delle comunità che risiedono nei comuni limitrofi ai sedimi aeroportuali, in caso di danni derivanti dall'attività aeronautica. In merito, si è andata sviluppando una nutrita serie di contenziosi concernenti l'assetto del territorio. Posto, infatti, che il Codice della Navigazione, recentemente novellato, agli artt. 707 e ss., ha, da un lato, attribuito all'ENAC la competenza a individuare le zone da sottoporre a vincoli nelle aree limitrofe agli aeroporti e, dall'altro, ha stabilito che i Comuni adottino i Piani di rischio nel rispetto del Regolamento ENAC che ha ampliato le c.d. zone di tutela lungo

⁴⁸ Gli Allegati Tecnici alla Convenzione di Chicago, meglio conosciuti come "Annessi ICAO", sono i documenti più importanti attraverso cui l'ICAO pubblica la propria attività normativa. Gli annessi contengono sia regole la cui adempienza è obbligatoria per gli Stati aderenti (*Standard Practices*), sia raccomandazioni (*Recommended Practices*) la cui applicazione è auspicata ai fini della standardizzazione mondiale.

⁴⁹ L'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (in inglese International Civil Aviation Organization, ICAO) è un'agenzia autonoma delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro e ordinato.

⁵⁰ Tali indicazioni sono il frutto del combinato disposto dei principi e degli elementi tecnici reperibili sia nel testo stesso della Convenzione di Chicago sia negli allegati (cc.dd. Annessi) sia, infine, nei documenti associati di carattere prettamente tecnico con i quali sono stati approfonditi particolari temi aeronautici.

le piste di volo, sono sorti contrasti con gli Enti locali, quali Comuni e Province, che, nell'ambito della pianificazione urbanistica, devono uniformarsi alle disposizioni dell'Ente, adattando i propri strumenti urbanistici. In particolare, la modifica del capitolo 9, paragrafo 6, del *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti* ha rideterminato le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, che si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, mitigando il rischio connesso alle attività aeronautiche attraverso la limitazione della presenza umana e l'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti. Tali misure sono diversamente graduate in relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, individuando diverse zone di tutela, distinte in tre settori omogenei e prevedendo, per ciascuna zona, vincoli alla edificazione e definendo le attività compatibili.

Con riferimento al periodo preso in considerazione, si deve altresì segnalare la problematica della trattazione delle controversie intraprese dagli operatori aerei avverso il contratto di programma stipulato "in deroga" tra ENAC e la SEA nel secondo semestre del 2011. Difatti, a fronte della necessità e urgenza di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale aventi un traffico superiore a 8 milioni di passeggeri annui, l'ENAC è stato autorizzato, ex art.17, comma 34 bis, D.L. n. 78/2009, convertito in L. n. 102/2009, a stipulare contratti di programma "in deroga" alla normativa vigente, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore aeroportuale. In particolare, i ricorrenti lamentano, in genere, che tale contratto di programma comporterebbe un ingiustificato aumento delle tariffe aeroportuali.

La Struttura legale, come negli anni precedenti, è stata altresì notevolmente impegnata con le controversie promosse dai gestori aeroportuali avverso l'attività regolatoria e dai vettori aerei avverso le sanzioni irrogate dall'ENAC sulla base del reg.(CE) n.261/2004. Il citato regolamento, infatti, predispone una rafforzata protezione dei passeggeri coinvolti in disservizi del trasporto aereo prevedendo, a carico dei vettori aerei, un obbligo standardizzato di assistenza gratuita nei confronti di tutti i passeggeri coinvolti nel disservizio. In particolare, è stata instaurata una serie di cause in opposizione a seguito di opposizione a ordinanze-ingiunzione, adottate nei confronti delle compagnie aeree per violazione dei diritti di passeggeri ai sensi del predetto reg. (CE) n.261/2004.

Infine, si è sviluppato un corposo contenzioso amministrativo vertente sul provvedimento d'urgenza del Direttore generale dell'ENAC, anticipatorio del

Regolamento Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra, emanato dal Consiglio di amministrazione, anch'esso impugnato, e sul provvedimento di limitazione all'accesso dei prestatori dei servizi di assistenza a terra, adottato per l'aeroporto di Venezia.

4.9 L'attività internazionale

Nel perseguire i propri fini istituzionali, l'ENAC, nel quadro normativo vigente e nella dinamica evoluzione del trasporto aereo, è costantemente impegnato a presidiare i diversi fori internazionali di settore.

Di importanza rilevante per la missione dell'Ente è il rispetto dell'attuazione degli impegni, definiti in ambito internazionale, che richiedono il successivo puntuale recepimento normativo nei relativi ambiti nazionali, nei settori strategici del trasporto aereo quali: lo sviluppo dell'aviazione civile, la safety, la security, la tutela dell'ambiente, la protezione del passeggero e la qualità dei servizi.

L'ENAC, a tal fine, anche su delega e in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel corso del periodo in esame, ha partecipato attivamente alle numerose attività proprie dell'UE, dell'EASA⁵¹, di Eurocontrol, dell'ECAC e dell'ICAO, rappresentando anche il sistema Paese.

⁵¹ L'EASA (European Aviation Safety Agency), fin dalla sua costituzione avvenuta nel 2002, garantisce attraverso un corpo regolamentare unico per la Comunità, un livello di sicurezza adeguato e uniforme a tutti i cittadini della UE.

Per gli aeromobili che ricadono nelle categorie identificate nel Regolamento Basico (CE) n. 216/2008, l'EASA agisce il ruolo di regolatore di tutti gli ambiti della sicurezza del volo e, per la navigabilità, quale autorità di certificazione dei prodotti aeronautici per tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

L'ENAC, trasformando la propria autonomia regolamentare in forme di partecipazione ai processi comunitari, garantisce il supporto qualificato alle attività di regolamentazione e certificazione in raccordo con gli indirizzi del governo italiano e in rappresentanza degli interessi nazionali.

Per quanto concerne l'applicazione delle norme, vanno evidenziati due distinti profili: il primo di responsabilità EASA, relativo alla certificazione di tipo degli aeromobili e all'approvazione delle organizzazioni di progetto; il secondo di competenza delle autorità nazionali, relativo alla certificazione delle imprese e delle persone che sono sotto la giurisdizione nazionale.

4.10 L'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi

Con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 febbraio 2010, n. 9841 l'ENAC è stato autorizzato a costituire l'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi, struttura rivolta a gestire le situazioni di crisi, in coordinamento con gli altri soggetti pubblici competenti⁵², con il compito anche di curare gli aspetti gestionali e organizzativi nel caso di eventi di particolare rilevanza e/o gravità riguardanti il settore del trasporto aereo. All'Ufficio è stata affidata anche la gestione del Cerimoniale di Stato dell'aeroporto di Roma Fiumicino.

A partire dalla sua istituzione⁵³ sono state realizzate molteplici attività, finalizzate all'acquisizione del necessario know how nel settore del Crisis Management, che hanno permesso la formalizzazione dell'Esigenza Operativa dell'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi, nella quale sono state definite le due componenti dell'USC.GE (Sala Situazioni e Sala Decisionale), nonché le funzioni e le posizioni operative, l'architettura di sistema, i sistemi TLC/EAD e la connettività, il controllo di configurazione e il supporto logistico.

È stato implementato il sistema informatico che permette una funzionalità h24 della Sala Crisi, inizialmente limitata a h12. Tale sistema permette, inoltre, la gestione e la tracciabilità degli eventi, anche attraverso un'interfaccia con il sistema GIS di localizzazione dell'evento. Sempre attraverso il sistema informatico, sono gestite le informazioni in ingresso e in uscita e sono stati creati canali telefonici diretti con i principali interlocutori istituzionali in materia di gestione della crisi.

La Sala Crisi dell'ENAC ha compiti di supporto, in pieno coordinamento con le varie Direzioni Aeroportuali dell'Ente dislocate sul territorio, ai vari soggetti che istituzionalmente svolgono la funzione di emergenza cosiddetta attiva.

L'azione di sensibilizzazione verso l'esterno, unitamente alle attività di allestimento in senso lato della Sala Crisi ha permesso all'ENAC di gestire tempestivamente e adeguatamente le emergenze occorse nel periodo in esame in ambito aeronautico, quali:

⁵² Sono in essere collaborazioni continuative con la Sala Crisi e il Contact Center del Dipartimento della Protezione Civile, con la Sala Crisi Trasporti e il Centro Operativo Guardia Costiera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l'Unità di Crisi del Ministero degli Affari Esteri, con la Sala Situazione Viminale (PS), con il Centro Operativo Viminale (VVF) e con la Prefettura del Ministero dell'Interno, con l'Unità di crisi presso la Direzione Centrale della Polizia Criminale (DCPC), con la Sala situazioni SMA-COA dell'Aeronautica Militare, con la Sala ACC e SCM dell'ENAV e con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo.

⁵³ L'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi è pienamente operativo dall'ottobre 2010.

- l'eruzione del vulcano islandese Grimsvötn;
- l'emergenza nucleare giapponese a seguito del terremoto, in collaborazione con il Ministero della Salute;
- il rientro incontrollato dei satelliti NASA UARS (23-24 settembre 2011) e ROSAT (22-23 ottobre 2011), al fine di valutare l'eventuale emissione di NOTAM di warning o di chiusura dello spazio aereo;
- le varie eruzioni dell'Etna con le connesse attività di raccordo tra le Direzioni Aeroportuali coinvolte e le Direzioni Centrali dell'Ente interessate;
- l'evento meteo neve che ha interessato in modo particolare le regioni del Centro e del Nord Italia e che ha richiesto il continuo monitoraggio delle infrastrutture aeroportuali, attraverso lo scambio di informazioni con le Direzioni Aeroportuali dell'Ente interessate, e il successivo invio di report periodici al MIT;
- il terremoto in Emilia Romagna attraverso la partecipazione ai vari Comitati operativi per le emergenze indetti dal Dipartimento della Protezione Civile;
- la crisi della compagnia aerea Wind Jet che si è concretizzata in un'attività di coordinamento con le diverse compagnie aeree per l'organizzazione del piano di riprotezione dei passeggeri;
- l'atterraggio di emergenza del volo AZ063 avvenuto a Roma Fiumicino il 29.9.2013;

La direttiva del Dipartimento della Protezione Civile, che recepisce il regolamento (UE) 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari, vede l'ENAC, attraverso l'attività di coordinamento dell'Ufficio Sala Crisi e Gestione Eventi, fortemente coinvolto nella gestione delle emergenze conseguenti a un incidente aereo.

La Sala Crisi, nel periodo in esame, è stata inoltre impegnata nell'attività di supporto al Cerimoniale di Stato ENAC presso l'aeroporto di Roma Fiumicino e nello svolgimento di periodiche esercitazioni nell'ambito della protezione civile⁵⁴.

⁵⁴ Nell'ambito delle attività per la pianificazione dell'intervento delle componenti e strutture operative del Servizio Nazionale di Protezione Civile è stata coinvolta, a livello di sistema, nell'evento esercitativo nazionale di rischio sismico "Nord Est 2013", volto a verificare la risposta, sia a livello periferico che centrale delle componenti e strutture del Sistema di Protezione Civile, con particolare attenzione al flusso delle informazioni e alla risposta in termini di soccorso tecnico/sanitario in condizioni di emergenza. L'evento si è tenuto il 3 settembre 2013 presso la Sala Italia del Dipartimento della Protezione Civile. Infine, la Sala Crisi ha preso parte all'esercitazione organizzata dall'Unione europea "TWIST" (Tidal Wave In Southern Tyrrhenian Sea) del 24 ottobre 2013, sul rischio maremoto nel Mar Mediterraneo durante la quale è stata simulata una frana del vulcano sottomarino Palinuro con innesco di un'onda di maremoto che ha interessato la costa salernitana, in particolare l'area portuale di Salerno.

5 I risultati contabili della gestione

5.1 La gestione finanziaria

I conti consuntivi degli esercizi finanziari in esame risultano impostati in coerenza con i relativi bilanci di previsione, elaborati in applicazione del D.P.R. n.97 del 2003, tenendo conto della ripartizione delle entrate e delle spese per centri di responsabilità amministrativa.

Gli schemi, i modelli e i criteri contabili adottati nella redazione dei documenti in esame risultano, pertanto, conformi a quelli riportati in allegato e stabiliti dal citato D.P.R. n.97/2003, anche se non sono state ancora introdotte quelle innovazioni tecniche che avrebbero dovuto consentire al sistema informativo dell'Ente di elaborare una contabilità analitica per centro di costo e la rilevazione dei fatti di gestione aventi rilievo economico-patrimoniale.

Di seguito si riporta la tabella con gli estremi dei provvedimenti di approvazione dei consuntivi in esame:

ENAC - approvazione bilanci consuntivi

	Relazione Collegio Revisori	Delibera Consiglio Amministrazione	Approvazioni ministeriali
2011	05/06/2012	n.23 del 3/7/2012	nota MEF n.68490 del 3/8/2012 decreto interministeriale (MIT-MEF) n.412 del 19/11/2012
2012	09/05/2013	n.18 del 9/5/2013	nota MEF n.52891 del 19/6/2013 decreto interministeriale (MIT-MEF) n.368 del 7/10/2013
2013	18/06/2014	n.24 del 18/6/2014	nota MEF n.72246 del 12/9/2014

Si rileva, per gli esercizi in esame, il mancato invio da parte dell'Ente della versione gestionale del rendiconto finanziario (art.51 reg. cit.).

5.2 Il conto del bilancio

5.2.1 Il riepilogo finanziario

Nel seguente prospetto vengono rappresentati i dati relativi alle gestioni finanziarie degli esercizi in esame, posti a confronto con il 2010:

ENAC - Conto finanziario

ENTRATE	2010	2011	var. % '11/'10	2012	var. % '12/'11	2013	var. % '13/'12
Entrate Contributive	618.175	614.107	-0,7	627.383	2,2	577.767	-7,9
Trasferimenti correnti	66.733.132	62.874.725	-5,8	51.556.681	-18,0	73.818.219	43,2
Altre Entrate	84.327.537	95.999.156	13,8	70.680.731	-26,4	96.659.123	36,8
Totale entrate correnti	151.678.844	159.487.989	5,1	122.864.795	-23,0	171.055.109	39,2
Alienaz. beni e riscoss. crediti	176.694	1.380.705	681,4	2.603.246	88,5	1.790.705	-31,2
Trasferimenti in c/capitale	37.438.020	35.607.175	-4,9	14.245.622	-60,0	24.852.918	74,5
Totale entrate in c/capitale	37.614.714	36.987.881	-1,7	16.848.869	-54,4	26.643.623	58,1
Partite di giro	57.924.477	52.478.536	-9,4	46.364.508	-11,7	44.633.846	-3,7
Totale partite di giro	57.924.477	52.478.536	-9,4	46.364.508	-11,7	44.633.846	-3,7
TOTALE ENTRATE	247.218.035	248.954.406	0,7	186.078.171	-25,3	242.332.578	30,2

USCITE	2010	2011	var. % '11/'10	2012	var. % '12/'11	2013	var. % '13/'12
Uscite correnti	140.453.851	128.490.830	-8,5	94.440.422	-26,5	131.822.178	39,6
Uscite in c/capitale	62.038.967	72.963.190	17,6	31.243.965	-57,2	56.066.821	79,4
Partite di giro	57.924.477	52.478.536	-9,4	46.364.508	-11,7	44.633.846	-3,7
TOTALE USCITE	260.417.295	253.932.556	-2,5	172.048.895	-32,2	232.522.845	35,1

avanzo/disavanzo finanz.	-13.199.260	-4.978.150	62,3	14.029.277	381,8	9.809.733	-30,1
---------------------------------	--------------------	-------------------	------	-------------------	-------	------------------	-------

avanzo/disavanzo parte corren.	11.224.993	30.997.159	176,1	28.424.373	-8,3	39.232.931	38,0
---------------------------------------	-------------------	-------------------	-------	-------------------	------	-------------------	------

avanzo/disavanzo in c/capitale	-24.424.253	-35.975.309	-47,3	-14.395.096	60,0	-29.423.198	-104,4
---------------------------------------	--------------------	--------------------	-------	--------------------	------	--------------------	--------

Il riepilogo per titoli del rendiconto finanziario evidenzia, per il triennio in esame, risultati altalenanti: il 2011, nonostante il miglioramento del 62,3% rispetto al 2010, registra un disavanzo pari ad € 4.978.150, il 2012, viceversa, registra un avanzo pari ad € 14.029.277 (+381,8% sul 2011) ed il 2013 che limita l'avanzo ad € 9.809.733 (-30,1% sul 2012). Tutti gli esercizi registrano un avanzo nella gestione di parte corrente e un disavanzo della gestione in c/capitale.

5.2.2 Le entrate

La tabella che segue, espone in modo analitico, i dati delle entrate correnti:

	2010		2011			2012			2013		
	Importi	% sul tot.	Importi	% sul tot.	var.% '11/'10	Importi	% sul tot.	var.% '12/'11	Importi	% sul tot.	var.% '13/'12
Aliquote contributive	618.175	0,4	614.107	0,4	-0,7	627.383	0,5	2,2	577.767	0,3	-7,9
Trasferimenti Stato	55.623.028	36,7	48.034.551	30,1	-13,6	51.548.747	42,0	7,3	65.340.184	38,2	26,8
Trasferimenti Regioni	11.110.104	7,3	14.840.174	9,3	33,6	7.934	0,0	-99,9	8.478.035	5,0	106.762,9
Entrate da vendita beni e prest. servizi	22.005.481	14,5	23.228.836	14,6	5,6	22.389.635	18,2	-3,6	22.254.585	13,0	-0,6
Redditi e proventi patrimoniali	161.039	0,1	389.425	0,2	141,8	168.288	0,1	-56,8	181.655	0,1	7,9
Poste corrett. e compens. di uscite corr.	512.147	0,3	74.158	0,0	-85,5	154.778	0,1	108,7	191.126	0,1	23,5
Entrate non class.li in altre voci	61.648.870	40,6	72.306.736	45,3	17,3	47.968.030	39,0	-33,7	74.031.756	43,3	54,3
TOTALE	151.678.844	100,0	159.487.989	100,0	5,1	122.864.795	100,0	-23,0	171.055.109	100,0	39,2

Come si osserva dalla tabella sopra esposta, il risultato complessivo delle entrate correnti si attesta ad € 159.487.989 nel 2011, in aumento del 5,1% rispetto al 2010, ad € 122.864.795 nel 2012, in diminuzione del 23,0% rispetto al 2011 per poi passare ad € 171.055.109 nel 2013 con un aumento del 39,2% sull'esercizio che precede.

Va sottolineato come il totale delle entrate corrente risulti ascrivibile, quasi esclusivamente, alle seguenti voci: trasferimenti statali, trasferimenti regionali, entrate derivanti da vendita beni e prestazione servizi ed entrate non classificabili in altre voci.

I trasferimenti dello Stato rappresentano il 30,1% sul totale delle entrate correnti nel 2011, il 42,0% nel 2012 ed il 38,20% nel 2013. In particolare, tali trasferimenti, nel 2011 si attestano ad € 48.034.551 con una flessione del 13,6% rispetto al 2010, nel 2012 si attestano ad € 51.548.747 con un aumento del 7,3% rispetto al 2011 mentre nel 2013 subiscono una impennata del 26,8% attestandosi ad € 65.340.184.

Occorre specificare che gli importi sopra riportati non esauriscono tutti i trasferimenti statali di parte corrente in quanto una parte consistente di essi viene

inserita in bilancio tra le entrate non classificabili in altre voci (si veda la specifica tabella alla voce "Contributo Stato ex L. n.248/2005").

Il trasferimento delle Regioni, nel 2011 rappresenta il 9,3% del totale delle entrate correnti, nel 2012 diminuendo drasticamente del 99,9% rappresenta solo lo 0,01% mentre nel 2013 attestandosi ad € 8.478.035 rappresenta il 4,96%.

Nel 2011 i trasferimenti regionali (pari complessivamente ad € 14.840.174) sono relativi per € 4.245.500 alla quota a carico della Regione Sicilia per gli oneri di servizio pubblico riferiti alle rotte da e per le isole minori, per € 10.586.806 per gli oneri di servizio pubblico riferiti alle rotte da e per la Sardegna i cui costi sono integralmente a carico della Regione Autonoma della Sardegna nonché per € 7.868 quale trasferimento da parte della Provincia Autonoma di Bolzano destinato al controllo di gestione della rotta Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa.

Nel 2012 l'importo di € 7.934, è relativo al trasferimento dalla Provincia Autonoma di Bolzano destinato al controllo di gestione della rotta Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa.

Nel 2013 i trasferimenti regionali (pari complessivamente ad € 8.478.035) sono relativi per € 8.450.101,88 alla quota a carico della Regione Sicilia per gli oneri di servizio pubblico riferiti alle rotte da e per le isole minori, nonché per € 27.933,55 al trasferimento da parte della Provincia Autonoma di Bolzano destinato al controllo di gestione della rotta Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa.

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e prestazioni di servizi, rappresentano nel 2011 il 14,6%, nel 2012 il 18,2% e nel 2013 il 13,01% del totale entrate correnti.

Tale tipologia di entrate sono riconducibili, per la maggior parte, a prestazioni di servizi (€ 23.224.465 nel 2011, € 22.387.586 nel 2012 ed € 22.253.021 nel 2013) e, per la parte residuale, alla vendita del libro registro e dei regolamenti tecnici (€ 4.371 nel 2011, € 2.049 nel 2012 ed € 1.563,81 nel 2013).

Al fine di fornire un quadro completo delle entrate derivanti dalle attività e dalle prestazioni effettuate si riporta la seguente tabella di raffronto suddivisa per categorie di fatturato:

ENAC - Fatturazione relativa ad entrate derivanti da prestazione di servizi

	2010		2011			2012			2013		
	Importi	% sul tot.	Importi	% sul tot.	var.% '11/'10	Importi	% sul tot.	var.% '12/'11	Importi	% sul tot.	var.% '13/'12
Diritti sorveglianza delle costruzioni aeronautiche	4.240.128	19,3	4.523.040	19,5	6,7	4.594.074	20,52	1,6	4.567.165	20,52	-0,6
Diritti per prestazioni per conto EASA	627.054	2,9	463.314	2,0	-26,1	693.614	3,10	49,7	532.371	2,39	-23,2
Diritti sorveglianza di costruzione ed esercizio di aeroporti e relative infrastrutt.	2.474.797	11,3	3.427.717	14,8	38,5	2.995.706	13,38	-12,6	2.303.256	10,35	-23,1
Diritti sorveglianza sugli aeromobili in esercizio	10.125.132	46,0	9.587.441	41,3	-5,3	9.029.986	40,33	-5,8	9.161.521	41,17	1,5
Diritti per licenze e certificazione imprese e personale	1.500.173	6,8	1.346.518	5,8	-10,2	1.463.473	6,54	8,7	1.948.957	8,76	33,2
Diritti sulle importazioni	1.129.705	5,1	1.486.759	6,4	31,6	1.098.316	4,91	-26,1	1.493.015	6,71	35,9
Diritti accessori	267.544	1,2	709.948	3,1	165,4	633.248	2,83	-10,8	463.010	2,08	-26,9
Diritti sulla sorveglianza delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	66.126	0,3	68.022	0,3	2,9	111.314	0,50	63,6	21.378	0,10	-80,8
Diritti sulla sorveglianza delle imprese per controlli di sicurezza	253.776	1,2	305.496	1,3	20,4	305.133	1,36	-0,1	228.608	1,03	-25,1
Art. 8 (diritti e recuperi)	1.311.903	6,0	1.306.211	5,6	-0,4	1.462.722	6,53	12,0	1.533.740	6,89	4,9
TOTALE	21.996.337	100,0	23.224.465	100,0	5,6	22.387.586	100,00	-3,6	22.253.021	100,00	-0,6

Le entrate non classificabili in altre voci, con il 45,3% nel 2011, il 39,0% nel 2012 ed il 43,28% nel 2013, rappresentano, assieme ai trasferimenti statali, la voce di entrata percentualmente prevalente nell'ambito delle entrate correnti.

Il prospetto che segue fornisce un quadro dettagliato delle entrate non classificabili in altre voci:

ENAC - Entrate non classificabili in altre voci

	2010		2011			2012			2013		
	Importi	% sul tot.	Importi	% sul tot.	var.% '11/'10	Importi	% sul tot.	var.% '12/'11	Importi	% sul tot.	var.% '13/'12
Canoni gestioni aeroportuali	21.627.296	29,9	29.358.177	40,6	35,7	33.725.543	70,3	14,9	57.805.373	120,5	71,4
Corrispettivi per servizi di controllo e sicurezza ex DM 13/7/2005	662.156	0,9	1.029.571	1,4	55,5	621.216	1,3	-39,7	1.059.353	2,2	70,5
Contributo Stato ex L. n.248/2005	38.305.763	53,0	40.942.005	56,6	6,9	12.104.675	25,2	-70,4	11.000.000	22,9	-9,1
Sanzioni da violazione a regolamenti UE o al C.d.N.	854.497	1,2	672.800	0,9	-21,3	1.206.312	2,5	79,3	463.565	1,0	-61,6
Altre voci residuali	199.157	0,3	304.183	0,4	52,7	310.285	0,6	2,0	3.703.466	7,7	1.093,6
TOTALE	61.648.870	100,0	72.306.736	100,0	17,3	47.968.030	100,0	-33,7	74.031.756	154,3	54,3

Ai sensi dell'art.11 decies della Legge 248 del 2 dicembre 2005, i canoni di concessione dovuti all'ENAC dai gestori aeroportuali, come è noto, sono stati ridotti del 75%. Nell'anno 2011 si è determinato un incremento del 35,75% di tali entrate rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'entrata in vigore dei contratti di programma per le società di gestione degli aeroporti di Napoli, Pisa, Bari e Brindisi.

Nell'anno 2012 si è determinato un incremento del 14,88% di tali entrate rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'entrata in vigore del contratto di programma per la società di gestione dell'aeroporto di Bologna, nonché per conguagli dovuti dai gestori aeroportuali a seguito della quantificazione dei canoni a determinazione avvenuta dei dati di traffico definitivi.

Nell'anno 2013 si è determinato un incremento del 71,4% di tali entrate rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'entrata in vigore dei contratti di programma per le società di gestione degli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Venezia e Catania. Conseguentemente, in attuazione del meccanismo previsto dalla L. n.248/2005, è stato ridotto il trasferimento dello Stato a compensazione delle minori entrate ad € 11.000.000.

La tabella che segue, espone in modo analitico, i dati delle entrate in conto capitale:

ENAC - Entrate in c/capitale

	2010		2011			2012			2013		
	Importi	% sul tot.	Importi	% sul tot.	var.% '11/'10	Importi	% sul tot.	var.% '12/'11	Importi	% sul tot.	var.% '13/'12
Alienaz. immobiliz. tecniche						34.004	0,2		2.493	0,0	-92,7
Riscossione crediti	176.694	0,5	1.380.705	3,7	681,4	2.569.243	15,2	86,1	1.788.212	6,7	-30,4
Trasferimenti Stato	37.438.020	99,5	35.607.175	96,3	-4,9	14.245.622	84,5	-60,0	24.852.918	93,3	74,5
TOTALE	37.614.713	100,0	36.987.881	100,0	-1,7	16.848.869	100,0	-54,4	26.643.623	100,0	58,1

Le entrate in c/capitale registrano complessivamente nel 2011 una lieve diminuzione, pari a -1,7%, che fa attestare le stesse all'importo di € 36.987.881, una diminuzione molto marcata nel 2012, pari a -54,4%, che le riduce ad € 16.848.869 ed un incremento del 58,1% nel 2013 che le fa attestare ad € 26.643.623.

Come si osserva dalla tabella sopra esposta, tali oscillazioni sono dipese quasi esclusivamente dai trasferimenti statali, che rappresentano la parte proporzionalmente maggiore delle entrate per investimenti (il 96,3% nel 2011, l'84,5% nel 2012 ed il 93,3% nel 2013), ed in via marginale dalla voce "Riscossione crediti" che ha registrato un aumento sia nel 2011 (+681,4%) che nel 2012 (+86,1%) ed una diminuzione nel 2013 del 30,4%.

In merito ai trasferimenti in conto capitale da parte dello Stato, l'ENAC rappresenta nuovamente l'inadeguatezza dello stanziamento statale finalizzato agli interventi infrastrutturali sugli aeroporti di cui alle leggi n.139/'92, n.135/'97, n.194/'98, n.388/'00, n.166/'02, e successive modificazioni. Come è noto tali stanziamenti sono destinati al pagamento delle obbligazioni giuridiche già perfezionate con gli istituti di credito. Fino ad oggi tale carenza di risorse è stata colmata attraverso l'utilizzo delle somme aventi la stessa finalizzazione trasferite negli esercizi precedenti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto ad impegnare:

- per il 2011 uno stanziamento pari a € 22.685.158, a fronte di un fabbisogno annuo stabilito in € 23.746.000 circa;
- per il 2012 ed il 2013 uno stanziamento pari a € 12.746.853, a fronte di un fabbisogno annuo stabilito in € 21.946.000 circa;

Lo stanziamento sul bilancio dell'Ente è stato integrato nel 2011 con € 9.304.273 e nel 2012 con € 1.498.769 per somme impegnate dall'ex D.G.A.C. per interventi infrastrutturali sull'aeroporto di Milano Malpensa di cui alla Legge n.449/'85 andate in perenzione, per le quali è stato richiesto il riaccreditamento in relazione allo stato di avanzamento dei relativi lavori. Nel 2013 lo stanziamento sul bilancio dell'Ente è stato

integrato con € 1.607.135 per somme impegnate dall'ex D.G.A.C. per interventi infrastrutturali sull'aeroporto di Venezia andate in perenzione, per le quali è stato richiesto il riaccreditamento in relazione allo stato di avanzamento dei relativi lavori.

Da ultimo si aggiunge che nell'esercizio 2011 è stato accertato l'importo di € 3.117.744 per l'anticipazione PON ReM 2007/2013 quota comunitaria e relativo cofinanziamento nazionale per adeguamento infrastrutture air side aeroporto di Palermo ed € 500.000 quali contributi comunitari reti TEN-T per studio di fattibilità aeroporto Catania.

5.2.3 Le uscite

La tabella illustra la situazione complessiva delle uscite correnti:

ENAC - Uscite correnti

	2010		2011			2012			2013		
	Importi	% sul tot.	Importi	% sul tot.	var.% '11/'10	Importi	% sul tot.	var.% '12/'11	Importi	% sul tot.	var.% '13/'12
Organi dell'Ente	893.910	0,6	866.486	0,7	-3,1	693.509	0,7	-20,0	626.918	0,5	-9,6
Personale in servizio	86.236.722	61,4	74.871.204	58,3	-13,2	69.342.497	73,4	-7,4	66.799.994	50,7	-3,7
Acquisto beni di consumo e servizi	17.601.837	12,5	20.794.269	16,2	18,1	18.388.711	19,5	-11,6	18.141.998	13,8	-1,3
Trasferimenti passivi	941.568	0,7	776.583	0,6	-17,5	758.753	0,8	-2,3	708.459	0,5	-6,6
Oneri finanziari	5.685	0,0	7.364	0,0	29,5	11.769	0,0	59,8	30.586	0,0	159,9
Oneri tributari	622.047	0,4	761.725	0,6	22,5	683.345	0,7	-10,3	753.488	0,6	10,3
Poste corrett. e compens. di entrate corr.	700.843	0,5	414.385	0,3	-40,9	233.452	0,2	-43,7	199.798	0,2	-14,4
Uscite non classific. in altre voci	33.049.354	23,5	29.586.411	23,0	-10,5	3.916.004	4,1	-86,8	44.147.438	33,5	1.027,4
Oneri personale in quiescenza	401.885	0,3	412.403	0,3	2,6	412.382	0,4	0,0	413.500	0,3	0,3
TOTALE	140.453.851	100,0	128.490.830	100,0	-8,5	94.440.422	100,0	-26,5	131.822.178	100,0	39,6

Le uscite correnti, a causa del sostenuto decremento in valori assoluti, delle voci "Oneri per il personale in servizio" (-13,2% sul 2010) e "Uscite non classificabili in altre voci" (-10,5% sul 2010), si attestano nel 2011 ad € 128.490.830, in diminuzione dell'8,5% rispetto al 2010.

Nel 2012, la ulteriore riduzione delle due voci sopra richiamate ("Oneri per il

personale in servizio”, -7,4% sul 2011; “Uscite non classificabili in altre voci”, -86,8% sul 2011) unite alla riduzione della voce “Acquisto beni di consumo e servizi” (-11,6% sul 2011) hanno determinato una nuova complessiva diminuzione, pari al 26,5%, che fa attestare le uscite correnti ad € 94.440.422.

Nel 2013 le uscite correnti subiscono un incremento del 39,6% a causa, quasi esclusivamente, della voce “Uscite non classificabili in altre voci” che attestandosi ad € 44.147.438 aumentano notevolmente rispetto al dato del 2012. Gli “Oneri per il personale in servizio” risultano in ulteriore contrazione del 3,7% portandosi ad € 66.799.994.

Le principali voci di spesa per acquisto di beni di consumo e servizi sono relative ad:

- € 4.259.607 nel 2011, € 3.509.614 nel 2012 ed € 3.137.468 nel 2013, per la locazione delle sedi dell’Ente;
- € 1.615.104 nel 2011, € 1.711.063 nel 2012 ed € 1.208.650 nel 2013, per illuminazione, riscaldamento e pulizia uffici per le sedi dell’Ente;
- € 554.507 nel 2011, € 390.568 nel 2012 ed € 405.668 nel 2013, per manutenzione mobili, macchine, locali e impianti;
- € 859.498 nel 2011, € 713.313 nel 2012 ed € 547,482 nel 2013, per spese postali, telegrafiche, telefoniche;
- € 2.799.928 nel 2011, € 3.582.604 nel 2012 ed € 3.798.117 nel 2013, per spese di funzionamento del sistema informatico;
- € 2.821.679 nel 2011, € 2.565.201 nel 2012 ed € 2.294.535 nel 2013, per premi di assicurazione. L’onere principale è riferito al contratto di assicurazione per la copertura assicurativa dei rischi della Responsabilità Civile Aeronautica e della Responsabilità Civile Generale con La Assicurazioni Generali in Coassicurazione con INA Assitalia;
- € 1.918.088 nel 2011, € 1.317.122 nel 2012 ed € 1.560.454 nel 2013, per la manutenzione di impianti ed infrastrutture aeroportuali relativi a spese sostenute sugli aeroporti a gestione diretta, in particolare presso le sedi aeroportuali di Roma Urbe, Pantelleria e Lampedusa;
- € 2.564.492 nel 2011, € 2.795.942 nel 2012 ed € 3.475.025 nel 2013, per esercizio e funzionamento degli aeroporti a gestione diretta. Nel capitolo sono ricompresi anche gli oneri riguardanti le prestazioni per il servizio antincendio espletato sull’aeroporto di Roma Urbe e il servizio di security svolto sugli scali di Lampedusa e Pantelleria;

- € 1.136.000 nel 2011, spese per beni di consumo e servizi progetto POIn Energie a seguito della sottoscrizione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del protocollo attuativo per la realizzazione e gestione del Progetto "Efficientamento energetico e ottimizzazione del sistema delle strutture aeroportuali presenti nelle Regioni Obiettivo Convergenza" approvato con DD n. SEC-DEC-2011-0000502 del 30 maggio 2011;
- € 691.733 nel 2011, € 445.061 nel 2012 ed € 440.625 nel 2013, per assistenza tecnica e prestazioni di servizi per le attività istituzionali;
- € 184.239 nel 2011, € 157.765 nel 2012 ed € 145.106 nel 2013 per esercizio, manutenzione e riparazione automezzi. La spesa è relativa per € 64.420 nel 2011, per € 36.913 nel 2012 e per € 32.209 nel 2013 alle autovetture di servizio della Direzione Generale e per € 119.819 nel 2011, per € 120.852 nel 2012 e per € 112.897 nel 2013 alle autovetture non di rappresentanza, presenti presso le sedi periferiche per effettuare le necessarie verifiche nel sedime aeroportuale relativamente allo stato delle piste e delle recinzioni aeroportuali.
- € 297.370 nel 2011, € 363.622 nel 2012 ed € 268.403, per la sicurezza sui luoghi di lavoro.

L'analisi delle "spese non classificabili in altre voci" risulta dal prospetto che segue:

ENAC - Uscite non classificabili in altre voci

	2010		2011			2012			2013		
	Importi	% sul tot.	Importi	% sul tot.	var.% '11/'10	Importi	% sul tot.	var.% '12/'11	Importi	% sul tot.	var.% '13/'12
Oneri di servizio pubblico per convenzioni sulle rotte da e per la Sicilia, Sardegna, Crotone e Bolzano.	30.858.274	93,4	24.765.517	83,7	-19,7	772.080	19,7	-96,9	9.674.313	21,9	1.153,0
Rimborsi a favore dello Stato per violazione di Regolamenti CE e disposizioni del Cod. Navigaz. di competenza dell'Erario, nonché per il versamento del contenimento spesa pubblica	2.115.675	6,4	662.127	2,2	-68,7	1.198.973	30,6	81,1	454.287	1,0	-62,1
Versamento al'Erario delle riduzioni di spesa	75.405	0,2	1.914.023	6,5	2.438,3	1.944.952	49,7	1,6	2.318.839	5,3	19,2
Finanziamento gara per oneri servizio pubblico triennio 2014-16 collegamenti Pantelleria e Lampedusa									30.000.000	68,0	
Oneri contenzioso			2.000.000	6,8				-100,0	1.700.000	3,9	
Altre voci			244.744	0,8				-100,0			
TOTALE	33.049.354	100,0	29.586.411	100,0	-10,5	3.916.004	100,0	-86,8	44.147.438	100,0	1.027,4

La diminuzione dell'86,8% registrata nel 2012 dalle uscite non classificabili in altre voci è imputabile alla drastica riduzione (-96,9%) della voce "Oneri di servizio pubblico per convenzioni stipulate sulle rotte da e per la Sicilia, Sardegna e Crotone" e al venir meno degli oneri derivanti dal contenzioso.

Il dato complessivo del 2013 (€ 44.147.438 con un aumento del 1.027,4% sul 2012) è da imputare rispettivamente alle voci "Oneri di servizio pubblico per convenzioni sulle rotte da e per la Sicilia, Sardegna, Crotone e Bolzano" e "Finanziamento gara per oneri servizio pubblico triennio 2014-16 collegamenti Pantelleria e Lampedusa".

La seguente tabella illustra la situazione complessiva delle uscite in conto capitale:

ENAC - Uscite in c/capitale

	2010		2011			2012			2013		
	Importi	% sul tot.	Importi	% sul tot.	var.% '11/'10	Importi	% sul tot.	var.% '12/'11	Importi	% sul tot.	var.% '13/'12
Acquisiz. beni uso durevole ed opere immob.	10.305.957	16,6	15.130.871	20,7	46,8	9.815.203	31,4	-35,1	6.248.016	11,1	-36,3
Acquisizione immobilizz. tecniche	2.916.053	4,7	2.225.144	3,0	-23,7	2.683.139	8,6	20,6	2.184.754	3,9	-18,6
Concessioni crediti, anticipazioni e finanziamenti per interventi infrastrutturali negli aeroporti	44.817.017	72,2	51.107.175	70,0	14,0	14.245.623	45,6	-72,1	39.134.051	69,8	174,7
Indenn. anzianità personale cessato	3.999.940	6,4	4.500.000	6,2	12,5	4.500.000	14,4	0,0	8.500.000	15,2	88,9
TOTALE	62.038.967	100,0	72.963.190	100,0	17,6	31.243.965	100,0	-57,2	56.066.821	100,0	79,4

Le uscite in conto capitale, sono per la quasi totalità connesse agli impegni per la realizzazione di infrastrutture negli aeroporti sia in gestione diretta che dati in concessione. Il vincolo posto ai finanziamenti in parola ha generato un consistente ammontare di residui di stanziamento nell'assenza di concrete iniziative di spesa. Gli impegni assunti, salvo eccezioni relative a spese obbligatorie, sono contenuti nei limiti delle previsioni di bilancio.

5.3 Vincoli legislativi per il contenimento delle spese

Il contenimento della spesa delle pubbliche amministrazioni, prevista da diverse norme, ha interessato anche le gestioni 2011, 2012 e 2013 dell'ENAC.

5.3.1 Auto di servizio

Nelle tabelle seguenti, relative alla spesa effettivamente sostenuta dall'ENAC per le autovetture di servizio⁵⁵, si evidenzia che, come peraltro rappresentato dal MEF e dal Collegio dei revisori dei conti, il limite di spesa stabilito dalla norma sia stato rispettato:

ENAC - vincoli legislativi di spesa per gli esercizi 2011, 2012 e 2013

AUTOVETTURE	spesa di riferimento consuntivo 2009	limite di spesa ex DL n.78/2010 convertito in L. n.122/2010	consuntivo 2011	consuntivo 2012
	46.141,8	36.913,5	*64.419,9	36.913,0

*nel 2011 la spesa relativa alle autovetture eccede il limite di contenimento di cui all'art.6 c.14 L. n.122/2010, tenuto conto della deroga prevista dalla norma citata che consente il superamento del limite per il solo 2011

AUTOVETTURE	spesa di riferimento consuntivo 2011	limite di spesa ex art.5, comma 2, L. n.135/2012	consuntivo 2013
	64.419,9	32.210,0	32.209,0

Nel 2011, la spesa relativa alle autovetture di servizio della Direzione Generale, pari ad € 64.419,92, eccede il limite di contenimento di cui all'art.6, c. 14, L. n.122/2010 (€ 36.913,46) tenuto conto della deroga prevista dalla norma citata, che prevede il superamento del limite per solo tale anno, in relazione agli oneri derivanti da contratti pluriennali in corso di esecuzione.

Occorre rilevare che, alla spesa relativa alle auto di servizio riferite alla Direzione Generale, si affianca anche la spesa, pari ad € 119.819 nel 2011 ad € 120.852 nel 2012 e ad € 112.897 nel 2013, per l'esercizio, la manutenzione e riparazione degli automezzi e mezzi speciali. Tale spesa è relativa alle autovetture non di rappresentanza e ai mezzi speciali, presenti presso le sedi periferiche per effettuare le necessarie verifiche nel sedime aeroportuale relativamente allo stato delle piste e delle recinzioni aeroportuali. Si tratta di mezzi dotati di particolari accorgimenti per consentire la circolazione all'interno delle aree aeroportuali. Inoltre su questo capitolo sono spesi anche gli oneri per il funzionamento del mezzo antincendio presente

⁵⁵ La norma (art.6, comma 14, L. n.122/2010) prevede che per il biennio 2011 e 2012, la spesa non deve essere superiore all'80% della spesa sostenuta nel 2009; la norma (art.5, comma 2 L. n.135/2012) prevede che per l'esercizio 2013 la spesa non deve essere superiore al 50% della spesa sostenuta nel 2011;

sull'aeroporto dell'Urbe e quelli a disposizione per il trasporto dei carrelli porta barelle sugli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa. Trattandosi di mezzi direttamente connessi con l'operatività aeroportuale non sono assoggettati ai vincoli di cui alla Legge n.122/2010.

5.3.2 Manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili

Le seguenti tabelle, nel rappresentare la spesa effettuata dall'ENAC per la manutenzione degli immobili⁵⁶, con la differenziazione tra quella ordinaria e quella straordinaria, forniscono evidenza che, come peraltro rappresentato dal MEF e dal Collegio dei revisori dei conti, la prescrizione normativa, per il triennio in esame, è stata assolta:

ENAC - vincoli legislativi di spesa per gli esercizi 2011, 2012 e 2013

2011	Manutenzione straordinaria	Manutenzione ordinaria	Totale	Vincolo L.244/'07 come modificato dall'art.8 L. n.122/2010
Immobili di proprietà	339.784,5	92.323,6	432.108,1	565.627,8
Immobili in locazione sedi di Roma		92.974,4	92.974,4	418.167,5
TOTALE	339.784,5	185.297,9	525.082,5	983.795,2

2012	Manutenzione straordinaria	Manutenzione ordinaria	Totale	Vincolo L.244/'07 come modificato dall'art.8 L. n.122/2010
Immobili di proprietà	340.000,0	169.317,5	509.317,5	574.764,6
Immobili in locazione sedi di Roma		91.525,6	91.525,6	582.419,4
TOTALE	340.000,0	260.843,1	600.843,1	1.157.184,0

2013	Manutenzione straordinaria	Manutenzione ordinaria	Totale	Vincolo L.244/'07 come modificato dall'art.8 L. n.122/2010
Immobili di proprietà	405.400,0	174.110,3	579.510,3	581.560,3
Immobili in locazione sedi di Roma		83.883,4	83.883,4	552.419,4
TOTALE	405.400,0	257.993,7	663.393,7	1.133.979,7

⁵⁶ La norma (art.2, commi 618 e 623, L. n. 244/2007 come modificato dall'art. 8, comma 1, L. n.122/2010) prevede che le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili utilizzati dalle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e dagli enti ed organismi pubblici non possono superare la misura del 2% del valore dell'immobile o dell'1% nel caso di interventi di sola manutenzione ordinaria.

5.3.3 Acquisto di mobili ed arredi

La norma (art.1, comma 141, L. n.228/2012) prevede che, negli anni 2013 e 2014, le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione⁵⁷, nonché le autorità indipendenti e la Commissione nazionale per le società e la borsa (CONSOB), non possono effettuare spese di ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta in media negli anni 2010 e 2011 per l'acquisto di mobili e arredi, se non destinati all'uso scolastico e dei servizi all'infanzia, salvo che l'acquisto sia funzionale alla riduzione delle spese connesse alla conduzione degli immobili.

La seguente tabella evidenzia la spesa sostenuta dall'ENAC per l'acquisto di mobili e arredi nel 2013:

ENAC - vincoli legislativi di spesa per il 2013			
	spesa di riferimento media 2010-2011	limite di spesa ex art.1, comma141, L. n.228/2012	consuntivo 2013
ACQUISTO MOBILI ED ARREDI	467.359,1	93.471,8	36.913,3

5.3.4 Compensi agli organi e organismi anche monocratici e missioni ⁵⁸

La riduzione, è stata applicata agli organi dell'Ente e all'Organismo interno di valutazione. Per il Comitato consultivo tecnico economico e giuridico è stata prevista la gratuità dell'incarico. Per il Direttore Generale, tenuto conto che il decreto di fissazione del compenso (DI dell'1.10.2010) è intervenuto in data successiva all'emanazione della norma di contenimento, l'Ente ha ritenuto che il compenso in questione già abbia scontato la riduzione di cui alla legge n.122/2010.

Con deliberazione n.13/2014 il CdA ha preso atto di quanto comunicato dal Presidente in merito alla decisione di rinunciare all'indennità di carica e pertanto da novembre 2013 non è stato corrisposto il relativo compenso.

- la norma (art. 6, comma 12, L. n.122/2010) prevede il contenimento della spesa per missioni nei limiti del 50% della spesa sostenuta nel 2009 con esclusione di

⁵⁷ Come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 n. 196/2009, e successive modificazioni.

⁵⁸ art. 6, commi 3 e 12, L. n.122/2010.

quelle strettamente connesse ad accordi internazionali ovvero indispensabili per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti ed organismi internazionali o comunitari, nonché per lo svolgimento di compiti ispettivi.

La spesa per missioni è stata:

- nel 2011, pari ad € 3.378.120 di cui € 2.418.000 relativa a missioni ispettive ed estere presso enti ed organismi internazionali o comunitari mentre il rimanente importo di € 960.120 rientra, come peraltro rappresentato dal MEF e dal Collegio dei revisori dei conti, nel limite di contenimento pari ad € 1.904.565;
- nel 2012, pari ad € 2.201.101 di cui € 1.801.343 relativa a missioni ispettive sia nazionali che estere mentre il rimanente importo di € 399.757 rientra, come peraltro rappresentato dal MEF e dal Collegio dei revisori dei conti, nel limite di contenimento pari ad € 1.904.565;
- nel 2013, pari ad € 1.978.345. Tale spesa risulta superiore al limite di contenimento pari ad € 1.904.565 in quanto, come comunicato dall'Ente, relativa principalmente a missioni ispettive sia nazionali che estere.

5.3.5 Contenimento oneri diversi

Nella tabella seguente, che riporta la spesa effettivamente sostenuta dall'ENAC per consulenze, relazioni pubbliche, convegni, pubblicità, rappresentanza e formazione⁵⁹, si evidenzia che, come peraltro rappresentato dal MEF e dal Collegio dei revisori dei conti, il limite di spesa stabilito dalla norma sia stato rispettato:

⁵⁹ La norma (art.6, comma 8, L. n.122/2010) prevede che a decorrere dal 2011 le Pubbliche Amministrazioni non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20% delle spese sostenute nel 2009 per le medesime finalità – la norma (art.6, comma 7, L. n.122/2010) prevede una spesa non superiore al 20% delle spese sostenute nel 2009; la norma (art.6, comma 13, L. n.122/2010) prevede una spesa non superiore al 50% delle spese sostenute nel 2009.

ENAC - vincoli legislativi di spesa per gli esercizi 2011, 2012 e 2013

	spesa di riferimento consuntivo 2009	limite di spesa ex DL n.78/2010 convertito in L. n.122/2010	consuntivo 2011	consuntivo 2012	consuntivo 2013
CONSULENZE	56.676,0	11.335,2	5.623,8	11.335,0	11.335,0
RELAZIONI PUBBLICHE	15.699,1	3.139,8	1.626,2	3.121,8	4.906,8*
CONVEGNI			1.494,4		
PUBBLICITA'	4.800,0	960,0			
RAPPRESENTANZA	8.875,7	1.775,1	1.707,5	1.631,7	
FORMAZIONE	448.905,2	224.452,6	223.881,4	223.953,0	224.422,7

* per il 2013 l'ENAC ha fornito solo il dato aggregato

5.3.6 Versamenti delle somme provenienti da economie di spesa

L'Ente ha provveduto ad effettuare i seguenti versamenti all'entrata del bilancio dello Stato delle somme provenienti dalle economie di spesa:

- € 75.405,19 nel 2011, € 75.405,19 nel 2012 ed € 75.405,19 nel 2013, ex art.61, comma 17, del D.L. n.112/2008 convertito con L. n.133/2008;
- € 1.494.645,83 nel 2011, € 1.494.645,83 nel 2012 ed € 1.494.645,83 nel 2013 ex art.67, comma 6 del D.L. n.112/2008 convertito con L. n.133/2008;
- € 343.972,19 nel 2011, € 374.900,54 nel 2012 ed € 374.900,54 nel 2013, ex art.6, comma 21, del D.L. n.78/2010 convertito con L. n.122/2010;
- € 373.887,30 nel 2013 ex art.1, commi 141 e 142 L. n.228/2012.

5.4 Il conto economico

Nel prospetto di seguito esposto, si riportano le risultanze del conto economico redatto secondo lo schema allegato al D.P.R. n.97/2003:

ENAC - conto economico

	2010	2011	var.% '11/'10	2012	var.% '12/'11	2013	var.% '13/'12
A) VALORE DELLA PRODUZIONE							
- proventi e corrispettivi per produzione prestazioni e/o servizi	90.018.944	87.747.240	-2,5	75.194.914	-14,3	101.136.329	34,5
- altri ricavi e proventi	61.645.202	72.005.424	16,8	47.755.031	-33,7	69.890.453	46,4
TOTALE (A)	151.664.146	159.752.664	5,3	122.949.945	-23,0	171.026.783	39,1
B) COSTI DELLA PRODUZIONE							
- per materie prime, sussidiarie ecc.	656.458	673.332	2,6	566.891	-15,8	492.941	-13,0
- per servizi	45.729.873	40.740.647	-10,9	15.216.151	-62,7	54.536.432	258,4
- per godimento beni di terzi	3.087.162	4.259.607	38,0	3.509.614	-17,6	3.137.468	-10,6
- per il personale	89.307.486	78.322.745	-12,3	72.726.100	-7,1	69.763.374	-4,1
- ammortamenti e svalutazioni	1.815.004	2.100.033	15,7	2.644.707	25,9	2.734.109	3,4
- variazioni rimanenze materie prime ecc.	0	0		0		0	
- accantonamento per rischi	0	0		0		0	
- accantonamenti ai fondi per oneri	0	0		0		10.781.133	
- oneri diversi di gestione	5.688.699	6.538.244	14,9	4.412.046	-32,5	5.696.414	29,1
TOTALE (B)	146.284.681	132.634.607	-9,3	99.075.509	-25,3	147.141.870	48,5
Differenza tra valore e costi della produzione	5.379.465	27.118.057	404,1	23.874.436	-12,0	23.884.913	0,0
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI							
- proventi da partecipazioni	0	0		0		0	
- altri proventi finanziari	14.793	2.059	-86,1	48.645	2.262,8	60.826	25,0
- interessi ed altri oneri finanziari	-5.685	-7.364	-29,5	-11.769	-59,8	-30.586	-59,8
TOTALE (C)	9.108	-5.305	-158,2	36.875	795,1	30.241	795,1
D) RETTIFICHE VALORE ATTIVITA' FINANZ.							
- rivalutazioni	0	0		0		0	
- svalutazioni	0	0		0		0	
TOTALE (D)	0	0		0		0	
E) PROVENTI E ONERI STRAORD.							
- proventi non iscrivibili al quadro A)	0	0		0		0	
- oneri straord. non iscrivibili al quadro B)	0	0		0		0	
- sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo da gestione residui	11.585.694	975.301	-91,6	2.624.081	169,1	2.893.330	10,3
- sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo da gestione residui	0	-379.044		0	100,0	-2.573.330	-100,0
TOTALE (E)	11.585.694	596.257	-94,9	2.624.081	340,1	320.000	-87,8
Risultato prima delle imposte	16.974.266	27.709.008	63,2	26.535.393	-4,2	24.235.153	-8,7
Imposte dell'esercizio	529.031	584.085	10,4	642.520	10,0	592.342	-7,8
Avanzo/Disavanzo economico	16.445.235	27.124.923	64,9	25.892.873	-4,5	23.642.811	-8,7

L'Ente comunica che, in attesa dell'introduzione del sistema di contabilità economica, sono stati imputati a conto economico quali costi, gli impegni di spese correnti assunti nell'anno e quali ricavi, gli accertamenti di entrate correnti.

Premesso quanto sopra, i conti economici relativi agli esercizi oggetto di referto chiudono tutti con un risultato positivo: il 2011, in aumento del 64,9% rispetto al 2010 si attesta ad € 27.124.923, il 2012 in diminuzione del 4,5% rispetto al 2011 si attesta ad € 25.892.873 e il 2013 in ulteriore diminuzione dell'8,7% rispetto al 2012 si attesta ad € 23.642.811.

Detti risultati sono diretta conseguenza del saldo della gestione caratteristica che nel 2011 fa registrare un aumento del 404,1% rispetto al 2010 mentre nel biennio 2012-2013, seppure con una flessione del 12,0% rispetto al 2011, si mantiene poco sotto i 24 milioni di euro.

Per quanto attiene ai ricavi, nell'importo complessivo è incluso il trasferimento dello Stato, comprensivo anche della quota per finanziare le rotte sociali e, solo per il 2011, il trasferimento da parte della Regione Sicilia stabilito dalla legge n.388/2000 per il cofinanziamento degli oneri di servizio pubblico relativi alle rotte convenzionate da e per Trapani, Pantelleria e Lampedusa.

I proventi straordinari sono in relazione alla cancellazione dei residui passivi.

Il costo del lavoro di competenza economica del 2011 è pari ad € 78.322.745, del 2012 è pari ad € 72.726.100 e del 2013 ad € 69.763.374. Tra i costi di produzione sono ricompresi gli oneri di servizio pubblico pari ad € 24.765.517 nel 2011, ad € 772.080 nel 2012 e ad € 39.674.313 nel 2013.

Nel 2013 l'accantonamento al fondo per oneri pari ad € 10.781.133 è relativo al trasferimento del contributo dello Stato di parte corrente finalizzato ad interventi strutturali in conto capitale, di cui € 781.133 ad interventi per la sicurezza aeroportuale ed € 10.000.000 alla delocalizzazione delle abitazioni intercluse nel sedime aeroportuale di Pisa.

Le informazioni sulla situazione economica dell'ENAC sono completate dal quadro di riclassificazione dei risultati economici che si riporta di seguito:

ENAC - quadro di riclassificazione dei risultati economici

	2010	2011	var.% '11/'10	2012	var.% '12/'11	2013	var.% '13/'12
A) Ricavi	151.664.146	159.752.664	5,3	122.949.945	-23,0	171.026.783	39,1
B) Valore della produzione tipica	151.664.146	159.752.664	5,3	122.949.945	-23,0	171.026.783	39,1
Consumi mat. prime e servizi esterni	-49.473.493	-45.673.585	-7,7	-19.292.656	-57,8	-58.166.840	201,5
C) Valore aggiunto	102.190.653	114.079.079	11,6	103.657.289	-9,1	112.859.942	8,9
Costo del lavoro	-89.307.486	-78.322.745	-12,3	-72.726.100	-7,1	-69.763.374	-4,1
D) Margine operativo lordo	12.883.167	35.756.334	177,5	30.931.189	-13,5	43.096.568	39,3
Ammortamenti	-1.815.004	-2.100.033	15,7	-2.644.707	25,9	-2.734.109	3,4
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	0	0		0		-10.781.133	
Saldo proventi ed oneri diversi	-5.688.699	-6.538.244	14,9	-4.412.046	-32,5	-5.696.414	29,1
E) Risultato operativo	5.379.465	27.118.057	404,1	23.874.436	-12,0	23.884.913	0,0
Proventi ed oneri finanziari	9.108	-5.305	-158,2	36.875	-795,1	30.241	-18,0
Rettifiche valore di attività finanziarie	0	0		0		0	
F) Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	5.388.572	27.112.751	403,2	23.911.312	-11,8	23.915.153	0,0
Proventi ed oneri straordinari	11.585.694	596.257		2.624.081	340,1	320.000	-87,8
G) Risultato prima delle imposte	16.974.266	27.709.008	63,2	26.535.393	-4,2	24.235.153	-8,7
Imposte di esercizio	-529.031	-584.085	10,4	-642.520	10,0	-592.342	-7,8
H) Avanzo/disavanzo economico	16.445.235	27.124.923	64,9	25.892.873	-4,5	23.642.811	-8,7

5.5 Il conto del patrimonio

Lo stato patrimoniale dell'ENAC, redatto secondo lo schema previsto dall'art. 42 del D.P.R. 97/2003, viene rappresentato dai seguenti prospetti:

ENAC - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2010	2011	var. % '11/'10	2012	var. % '12/'11	2013	var. % '13/'12
A) CREDITI VERSO LO STATO ED ALTRI ENTI PUBBL. per partecipazione al patrim. iniziale							
Totale A)	0	0		0		0	
B) IMMOBILIZZAZIONI							
<i>I. Immobilizzazioni immateriali</i>							
2) Costi di ricerca, di sviluppo e pubblicità	1.000.000	1.000.000	0,0	1.000.000	0,0	1.000.000	0,0
3) Diritti brevetto e utilizzaz. opere d'ingegno	1.939.691	2.524.194	30,1	2.447.826	-3,0	2.179.210	-11,0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	28.429	74.718	162,8	78.672	5,3	0	-100,0
8) Manutenz. straord. e migliorie beni di terzi	29.849.317	44.402.955	48,8	53.859.423	21,3	55.868.268	3,7
Totale	32.817.437	48.001.867	46,3	57.385.921	19,5	59.047.478	2,9
<i>II. Immobilizzazioni materiali</i>							
1) Terreni e fabbricati	22.575.055	22.333.279	-1,1	22.064.167	-1,2	25.597.522	16,0
4) Automezzi e motomezzi	109.219	76.719	-29,8	45.529	-40,7	55.381	21,6
7) Altri beni	4.029.110	4.387.522	8,9	4.013.716	-8,5	4.119.641	2,6
Totale	26.713.384	26.797.520	0,3	26.123.412	-2,5	29.772.544	14,0
<i>III. Immobilizzazioni finanziarie</i>							
2) Crediti							
d) verso altri	6.710.459	7.337.836	9,3	4.791.515	-34,7	6.628.439	38,3
Totale	6.710.459	7.337.836	9,3	4.791.515	-34,7	6.628.439	38,3
Totale B)	66.241.279	82.137.223	24,0	88.300.848	7,5	95.448.461	8,1
C) ATTIVO CIRCOLANTE							
<i>I. Rimanenze</i>							
Totale	0	0		0		0	
<i>II. Residui attivi</i>							
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	23.969.051	21.315.465	-11,1	22.511.309	5,6	27.408.792	21,8
2) Crediti verso iscritti, soci e terzi	9.952	367	-96,3	1.656	351,1	3.661	121,1
4) Crediti verso lo Stato e altri sogg. pubb.	279.499.101	287.193.548	2,8	279.547.272	-2,7	192.335.761	-31,2
5) Crediti verso altri	8.150.076	8.151.276	0,0	10.633.873	30,5	12.105.392	13,8
Totale	311.628.179	316.660.656	1,6	312.694.109	-1,3	231.853.606	-25,9
<i>III. Attività finanz. non costituenti immobilizz.</i>							
Totale	0	0		0		0	
<i>IV. Disponibilità liquide</i>							
1) Depositi bancari e postali	270.454.109	229.389.573	-15,2	178.732.556	-22,1	296.462.062	65,9
Totale	270.454.109	229.389.573	-15,2	178.732.556	-22,1	296.462.062	65,9
Totale C)	582.082.288	546.050.229	-6,2	491.426.666	-10,0	528.315.667	7,5
D) RATEI E RISCOINTI							
Totale D)	0	0		0		0	
Impegni non inventariati	2.067.722	2.278.230	10,2	3.421.829	50,2	3.837.549	12,1
Totale ATTIVO	650.391.289	630.465.681	-3,1	583.149.342	-7,5	627.601.678	7,6

ENAC - Stato patrimoniale

PASSIVITA'	2010	2011	var.% '11/'10	2012	var.% '12/'11	2013	var.% '13/'12
A) PATRIMONIO NETTO							
VIII.Avanzi (disav.) econ. portati a nuovo	97.096.511	100.041.746	3,0	127.166.669	27,1	153.059.542	20,4
IX.Avanzo (disavanzo) econ. d'esercizio	16.445.235	27.124.923	64,9	25.892.873	-4,5	23.642.811	-8,7
Totale A)	113.541.746	127.166.669	12,0	153.059.542	20,4	176.702.353	15,4
B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE							
Totale B)	0	0		0		0	
C) FONDI PER RISCHI E ONERI							
3) per altri rischi e oneri futuri	193.024	193.024	0,0	193.024	0,0	193.024	0,0
Totale C)	193.024	193.024	0,0	193.024	0,0	193.024	0,0
D) TRATTAMENTO FINE RAPPORTO							
Totale D)	52.420.372	50.520.006	-3,6	48.587.715	-3,8	42.637.971	-12,2
E) RESIDUI PASSIVI							
2) verso banche	238	1.252	427,3	2.191	75,0	2.764	26,1
5) debiti verso i fornitori	37.289.189	47.113.599	26,3	51.044.574	8,3	56.350.695	10,4
8) debiti tributari	3.161.467	3.187.643	0,8	3.303.938	3,6	2.930.864	-11,3
9) debiti verso istituti previdenza	8.197.978	7.821.303	-4,6	7.763.961	-0,7	8.384.653	8,0
10) debiti verso iscritti, soci, terzi per prestaz. dovute	108.103.519	106.133.679	-1,8	82.723.795	-22,1	115.270.675	39,3
12) debiti diversi	327.483.756	288.328.506	-12,0	236.470.602	-18,0	225.128.678	-4,8
Totale E)	484.236.148	452.585.982	-6,5	381.309.061	-15,7	408.068.330	7,0
F) RATEI E RISCOINTI							
2) Risconti passivi							
Totale F)							
Totale PASSIVO e NETTO	650.391.289	630.465.681	-3,1	583.149.342	-7,5	627.601.678	7,6

L'attuale patrimonio immobiliare risulta costituito, oltre che dai beni acquisiti dall'ENAC a far data dal momento della costituzione, dai beni che facevano parte dei patrimoni rispettivamente dell'Ente Nazionale della Gente dell'Aria e del Registro Aeronautico Italiano.

I beni mobili dell'ex D.G.A.C, non ancora acquisiti al patrimonio dell'Ente, sono stati individuati e registrati nell'apposito registro dei beni di terzi in uso gratuito all'Ente ai sensi dell'art.71 del nuovo Regolamento Amministrativo Contabile.

5.5.1 Attività

5.5.1.1 Le immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, inclusi gli oneri accessori.

- i "Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere di ingegno" (pari ad € 2.524,194 nel 2011, ad € 2.447.826 nel 2012 e ad € 2.179.210 nel 2013) comprendono il costo di acquisto di prodotti software applicativi acquistati a titolo di proprietà o di licenza d'uso a tempo indeterminato al netto della quota di ammortamento (pari ad € 534.834 nel 2011, ad € 813.887 nel 2012 e ad € 907.326 nel 2013);
- la voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili", (pari ad € 74.718 nel 2011 e ad € 78.672 nel 2012), al netto della quota di ammortamento (€ 42.433 nel 2011 e ad € 139.869 nel 2012), comprende prodotti software applicativi acquistati a titolo di licenza d'uso a tempo determinato. Nel 2013 l'importo è pari ad € 0 in quanto dette voci risultano completamente ammortizzate;
- la voce "manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi" (pari ad € 44.402.955 nel 2011, ad € 53.859.423 nel 2012 e ad € 55.868.268 nel 2013), riguarda prevalentemente interventi infrastrutturali sugli aeroporti a gestione diretta.

L'incremento relativo agli esercizi 2011 e 2012 è in relazione, principalmente, alla rispettiva annualità di finanziamento del programma triennale 2010-2012 degli interventi sugli aeroporti minori, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente con deliberazione n. 28/2010 del 6 luglio 2010. L'incremento relativo al 2013 è in relazione, principalmente, ad interventi sugli

- aeroporti di Lampedusa, Gorizia, Ferrara e Casale Monferrato;
- le "spese di ricerca e sviluppo" pari ad € 1.000.000 sono finalizzate al programma di ricerca per la realizzazione e sperimentazione di un impianto fotovoltaico a concentrazione per la co-generazione di energia elettrica e termica nell'aerostazione "arrivi" provvisoria di Pantelleria. Detto impianto al termine della sperimentazione entrerà nei beni di proprietà dell'ENAC.

5.5.1.2 Le immobilizzazioni materiali

Il valore della posta "Terreni e fabbricati", aggirandosi sui 22 milioni di euro circa, rimane sostanzialmente stabile nel biennio 2011-2012 mentre nel 2013, con un incremento del 16,0%, si attesta ad € 25.597.522 .

Tale incremento va rinvenuto nelle "Acquisizioni dell'esercizio" il cui importo pari ad € 4.205.400 nel 2013 (€ 339.785 nel 2011 e ad € 340.000 nel 2012), è relativo alla capitalizzazione delle risorse finalizzate alla manutenzione straordinaria effettuata sugli immobili di proprietà.

La voce "automezzi e motomezzi" ha registrato un forte decremento nel 2011 attestandosi ad € 76.719, con una diminuzione del 29,8% sul 2010, ed un ulteriore decremento nel 2012, portandosi ad € 45.529. con una diminuzione del 40,7% sul 2011. Nel 2013 si osserva un incremento del 21,6% che porta tale posta di bilancio ad un valore di € 55.381 (nel 2013 le acquisizioni dell'esercizio sono pari ad € 31.970).

La consistenza della posta "Altri beni" risulta costituita dalla voce "Mobili e macchine da ufficio" a cui va detratto il corrispondente fondo di ammortamento.

Gli ammortamenti sono stati determinati applicando le aliquote stabilite dal Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze 22 aprile 2004 "Manuale dei Principi e Regole contabili del sistema unico di contabilità economica delle pubbliche amministrazioni", come, peraltro, già recepito nel nuovo Regolamento Amministrativo Contabile dell'Ente.

5.5.1.3 Le immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite dalla quota capitale di mutui e prestiti per il personale dipendente finalizzata negli scorsi esercizi finanziari al netto dei rimborsi già introitati e del credito accertato nei confronti di dipendenti per i mutui erogati, nonché dai depositi cauzionali presso terzi per la locazione delle sedi dell'Ente.

5.5.1.4 Attivo circolante

L'attivo circolante, negli esercizi in esame, è costituito:

- dalle disponibilità liquide, pari a € 229.389.573 nel 2011 ad € 178.732.556 nel 2012 e ad € 296.462.062 nel 2013, quale saldo risultante a credito alla data di chiusura dell'esercizio sul conto corrente bancario presso la Banca d'Italia;
- da crediti per € 316.660.656 nel 2011, per € 312.694.109 nel 2012 e per € 231.853.606 nel 2013.

La maggioranza dei crediti (il 90,69% nel 2011, l'89,40% nel 2012 e l'82,96% nel 2013) è relativo a crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici per trasferimenti da ricevere, mentre la parte residua (il 10% circa sia nel 2011 che nel 2012 e il 17% circa nel 2013) si riferisce a crediti per prestazioni di servizio.

Parte di questi ultimi (il 21% nel 2011, il 20% circa nel 2012 e il 16% circa nel 2013) sono relativi a crediti verso società oggetto di procedure concorsuali (fallimento, amministrazione straordinaria, ecc.) seguite dalla Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso, per le quali risultano essere stati espletati tutti gli atti previsti per l'inserimento nelle rispettive situazioni patrimoniali.

5.5.2 Passività

5.5.2.1 Patrimonio netto

Il patrimonio netto, come si osserva dalla tabella precedente, mostra un progressivo incremento negli esercizi in esame raggiungendo la massima entità nel 2013 con € 176.702.353.

5.5.2.2 Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Nella tabella seguente si rappresenta analiticamente la movimentazione del Fondo di trattamento di fine rapporto:

ENAC - Fondo indennità personale

	2010	2011	2012	2013
a) Fondo al 1° gennaio	53.408.785	52.420.372	50.520.006	48.587.715
b) maturato buonuscita trasferito da altre amministrazioni	0	8.082	22.922	125.136
c) Indennità di anzianità liquidate	3.999.940	4.500.000	4.500.000	8.500.000
d) Accantonamento al Fondo Sirio				1.484
e) Accantonamento	3.011.527	2.591.552	2.544.787	2.423.636
Fondo al 31 dicembre (a+b-c+d+e)	52.420.372	50.520.006	48.587.715	42.637.971

La quota annuale di accantonamento (lett. d) viene correttamente imputata a conto economico.

5.5.2.3 Fondo per rischi e oneri futuri

Il Fondo rischi e oneri futuri, pari a € 193.024, è relativo al fondo residui perenti istituito negli scorsi esercizi finanziari ai sensi dell'art.17 del Regolamento amministrativo contabile dell'Ente. Il fondo medesimo non ha registrato movimentazioni nel corso degli esercizi in esame.

5.5.2.4 Debiti

L'ammontare complessivo dei debiti (pari ad € 452.585.982 nel 2011, ad € 381.309.061 nel 2012 e ad € 408.068.330 nel 2013) risulta composto:

- per il 63% circa nel 2011, il 62% circa nel 2012 e il 55% circa nel 2013, da debiti diversi in relazione ai trasferimenti aventi vincolo di destinazione degli stanziamenti del capitolo 7740 del bilancio dello Stato "Trasferimenti a favore di Enac " e dei fondi comunitari (quota nazionale e quota comunitaria) iscritti in capitoli di spesa in conto capitale del bilancio dell'Ente con riferimento al diverso oggetto della spesa o alla diversa legge di finanziamento;
- per il 23% circa nel 2011, il 22% circa nel 2012 e il 28% circa nel 2013, da debiti verso iscritti, soci e terzi per prestazioni dovute di cui la posta più significativa afferisce ai residui per oneri di servizio pubblico;
- per il 10% circa nel 2011, il 13% circa nel 2012 e il 14% circa nel 2013, da debiti verso fornitori per spese di funzionamento dell'Ente il cui pagamento di norma viene regolarizzato nei primi mesi dell'esercizio successivo e per manutenzione e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali.

5.6 La situazione amministrativa

Il prospetto seguente illustra la situazione amministrativa dell'Ente:

ENAC - Situazione amministrativa

	2010		2011		2012		2013	
<i>Consistenza cassa inizio esercizio</i>		246.449.611		270.454.109		229.389.573		178.732.556
Riscossioni								
c/competenze	118.822.903		161.378.173		138.719.331		225.451.928	
c/residui	170.811.488	289.634.391	82.164.712	243.542.885	51.325.386	190.044.718	95.147.824	320.599.752
Pagamenti								
c/competenze	174.351.254		163.116.016		125.146.864		121.117.198	
c/residui	91.278.638	265.629.892	121.491.404	284.607.420	115.554.871	240.701.735	81.753.048	202.870.246
<i>Consistenza cassa fine esercizio</i>		270.454.109		229.389.573		178.732.556		296.462.062
Residui attivi:								
di esercizi precedenti	183.233.049		229.084.423		265.335.270		214.972.955	
dell'esercizio	128.395.130	311.628.179	87.576.233	316.660.656	47.358.840	312.694.109	16.880.650	231.853.606
Residui passivi:								
di esercizi precedenti	398.170.108		361.769.443		334.407.030		296.662.683	
dell'esercizio	86.066.039	484.236.148	90.816.540	452.585.982	46.902.031	381.309.061	111.405.647	408.068.330
Avanzo/disavanzo d'amm.ne		97.846.141		93.464.247		110.117.604		120.247.338

Dal prospetto che precede si evidenziano i seguenti dati:

- la consistenza del fondo di cassa che, al termine del 2011, risulta pari ad € 229.389.573 (in diminuzione del 15,2% sul dato del 2010), al termine del 2012 risulta pari ad € 178.732.556 (in diminuzione del 22,1% sul dato del 2011) mentre al termine del 2013 si attesta ad € 296.462.062 (con un aumento del 65,9% sul dato del 2012);
- l'avanzo di amministrazione, il cui ammontare a fine esercizio 2011 risulta pari ad € 93.464.247 (in diminuzione del 4,5% sul dato del 2010) mentre a fine 2012 risulta pari ad € 110.117.604 (in aumento del 17,8% sul dato del 2011) per poi attestarsi nel 2013 ad € 120.247.338 (in aumento del 9,2% sul dato del 2012).

In base alle vigenti disposizioni contabili è possibile procedere ad utilizzare solo ed esclusivamente la parte di avanzo certo ed esigibile. A tale proposito, l'Ente

comunica che, dal riscontro sulle singole partite che formano l'avanzo in esame, una parte pari a € 4.469.828 non può essere finalizzata in quanto è riferita a poste contabili attive costituite da crediti di difficile riscossione, in particolare si tratta di residui attivi derivanti da prestazioni fatturate a soggetti per i quali sono state attivate procedure fallimentari con insinuazione nei rispettivi riparti, tali procedure comportano tempi piuttosto lunghi ed esiti alquanto incerti relativamente alla possibilità di recupero delle somme.

Stante le considerazioni sopra sviluppate, l'avanzo di amministrazione disponibile viene rideterminato:

- nel 2011, in € 88.994.419 e risulta finalizzato per € 64.299.712 con delibera n.58 del 21.12.2011. La rimanente quota pari ad € 24.694.707 viene finalizzata nel seguente modo:
 - € 1.762.301 a copertura del disavanzo di competenza del bilancio di previsione 2012;
 - € 1.900.000 programma investimenti informatici;
 - € 1.000.000 a titolo cautelativo viene accantonato per poter dare seguito al progetto presentato in Consiglio di Amministrazione riferito ai lavori di adeguamento della sede di Castro Pretorio 118;
 - € 20.000.000 per rivalutazione trattamento di fine rapporto, necessaria per l'avvio della previdenza integrativa suscettibile di determinare un consistente esborso finanziario connesso al trattamento di fine rapporto dei dipendenti. La necessità di dare copertura all'accantonamento del fondo per il TFR, è apparsa necessaria alla luce della costituzione, nel 2011, del Fondo SIRIO (fondo istituito tra le OO.SS e la parte datoriale pubblica costituita anche dall'ENAC) che consentirà, a partire dal 2012 di raccogliere premi per forme di pensione integrativa tra i dipendenti.
- nel 2012, in € 105.647.777 e risulta finalizzato per € 64.299.712 con delibera n.58 del 21.12.2011. La rimanente quota pari ad € 41.348.065 viene finalizzata nel seguente modo:
 - € 1.000.000 viene accantonato per poter dare seguito al progetto presentato in Consiglio di Amministrazione riferito ai lavori di adeguamento di parte della sede di Castro Pretorio 118;
 - € 20.000.000 per rivalutazione trattamento di fine rapporto;
 - € 3.702.362 credito accertato nei confronti di dipendenti per mutui erogati;
 - € 2.300.000 sentenza n. 8604/2012 del Tribunale di Milano, nel giudizio promosso per ottenere il pagamento dei compensi per le prestazioni professionali

svolte dai difensori dei funzionari ENAC, nel procedimento penale relativo al disastro aereo avvenuto nell'aeroporto di Linate nell'anno 2001. L'Avvocatura dello Stato, pur rimettendo alle determinazioni finali dell'Ente il proporre l'impugnazione della sentenza, evidenzia che in ogni caso, trattandosi di sentenza immediatamente esecutiva, si dovrà provvedere al pagamento delle somme con riserva di ripetizione all'esito della proposizione dell'impugnazione;

- € 3.500.000 per mutui al personale;
- € 2.800.000 a titolo cautelativo, per poter dar corso a lavori di ristrutturazione dei restanti piani della sede di Castro Pretorio 118.

Per il rimanente importo disponibile, pari a circa 8 milioni di euro, è stato chiesto al Consiglio di Amministrazione il mandato finalizzato all'individuazione di interventi, nell'ambito di una rimodulazione del piano triennale degli investimenti, volti al miglioramento in termini di sicurezza degli aeroporti gestiti direttamente da ENAC.

- l'avanzo di amministrazione 2013, pari ad € 120.247.338, è stato rideterminato in € 115.777.510 per effetto di crediti di difficile esazione per i quali sono in corso procedure fallimentari. La finalizzazione di tale avanzo è stata approvata dal C.d.A. con delibera n.28/2014 sulla base della proposta fatta dal Direttore Generale. Di seguito si indicano alcune di dette finalizzazioni:

- € 30.000.000 quale fondo per l'acquisto della proprietà dell'edificio di via Gaeta 3, sede dell'Ente ed attualmente in regime di locazione;
- € 18.000.000 per la definizione di un nuovo programma di interventi per il triennio 2014-2016;
- € 2.000.000 per concessione mutui e prestiti al personale dipendente;
- € 1.000.000 per il piano di formazione triennale;
- € 42.000.000 per il TFR;
- € 150.000 per le attività ed interventi nel settore aeronautico connessi al semestre di Presidenza italiana dell'UE;
- € 320.000 per la realizzazione di un impianto pilota di produzione di energia da fonti rinnovabili presso l'aeroporto di Pantelleria (nell'ambito dell'aggiornamento del piano finanziario del progetto "Efficientamento Energetico e Ottimizzazione del Sistema delle Strutture Aeroportuali presenti nelle Regioni Obiettivo Convergenza" finanziato interamente dal MATTM a valere sul FESR.

5.7 L'andamento dei residui

5.7.1 I Residui attivi

5.7.1.1 Dati di sintesi

La situazione complessiva dei residui attivi, nel triennio in esame, viene rappresentata dalla tabella che segue.

ENAC - Situazione residui

RESIDUI ATTIVI	2010	2011	var.% '11/'10	2012	var.% '12/'11	2013	var.% '13/'12
Residui al 1° gennaio	354.044.537	311.628.179	-12,0	316.660.656	1,6	312.694.109	-1,3
Residui eliminati	0	379.044		0	-100,0	2.573.329	
Residui riscossi	170.811.488	82.164.712	-51,9	51.325.386	-37,5	95.147.824	85,4
Risultato gestione residui	183.233.049	229.084.423	25,0	265.335.270	15,8	214.972.956	-19,0
Residui esercizio	128.395.130	87.576.233	-31,8	47.358.840	-45,9	16.880.650	-64,4
Residui al 31 dicembre	311.628.179	316.660.656	1,6	312.694.109	-1,3	231.853.606	-25,9

Tra i dati esposti, si evidenzia la forte oscillazione dei residui riscossi; infatti, da € 170.811.488 del 2010 si passa ad € 82.164.712 del 2011 (con un decremento del 51,9% sull'esercizio precedente) per scendere ad € 51.325.386 del 2012 (con un decremento del 37,5% sull'esercizio precedente) e poi attestarsi ad € 95.147.824 nel 2013 (con un incremento dell'85,4% sull'esercizio precedente).

Si sottolinea peraltro la diminuzione dei residui formati nell'esercizio: da € 128.395.130 del 2010, passando per € 87.576.233 del 2011, si riducono ad € 47.358.840 del 2012 e ad € 16.880.650 nel 2013.

Il MEF-RGS, con nota n.35580 del 24.04.2012, ha comunicato che, in relazione ai trasferimenti in conto capitale, non ha trovato corrispondenza nei residui perenti dello Stato la somma di € 379.044. Pertanto, l'Ente ha predisposto il provvedimento di cancellazione del residuo attivo e del correlato residuo passivo (si veda nella tabella che precede la colonna relativa al 2011).

Per effetto della loro complessiva gestione, i residui attivi, al termine del 2012, si mantengono sostanzialmente sul valore registrato nel biennio 2010-2011 mentre nel 2013, registrando una forte contrazione, si attestano ad € 231.853.606.

5.7.1.2 L'analisi

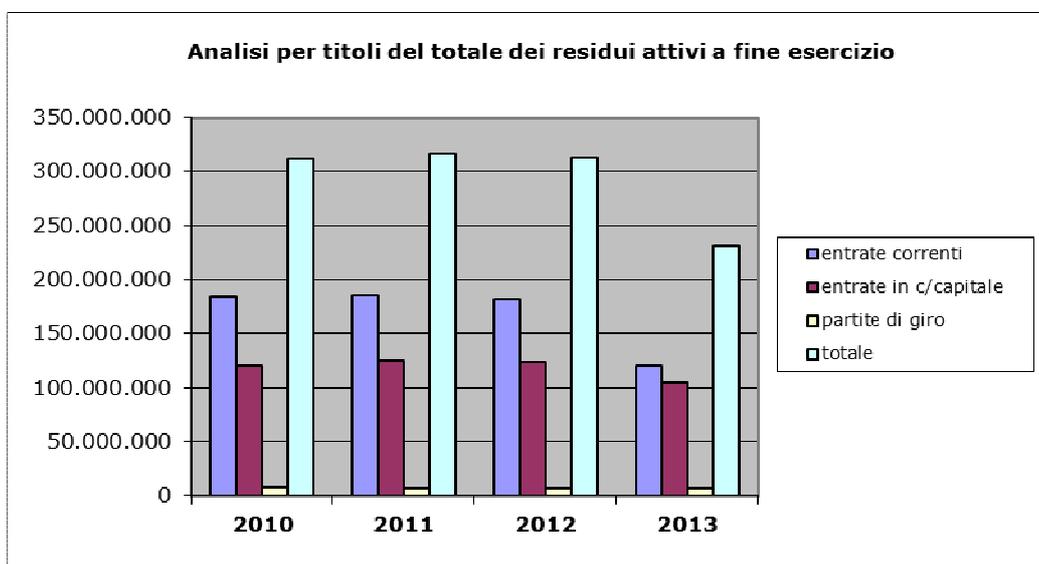
Le voci maggiormente significative dei residui attivi, al termine di ciascun esercizio in esame, attengono ad:

- € 103.232.755 per il 2011 ad € 91.128.080 per il 2012 e ad € 36.501.796 per il 2013, ai trasferimenti di parte corrente dello Stato;
- € 93.391.909 per il 2011 ad € 93.391.909 per il 2012 e ad € 73.121.987 per il 2013, al trasferimento in conto capitale dello Stato;
- € 6.070.417 per il 2011 ad € 2.425.537 per il 2012 e ad € 5.556.337 per il 2013, al trasferimento della Regione Sicilia degli oneri di servizio pubblico;
- € 3.793.226 per il 2011 e ad € 2.804.965 per il 2012, al trasferimento della Regione Sardegna degli oneri di servizio pubblico;
- € 49.036.433 per il 2011 ad € 61.141.108 per il 2012 e ad € 49.036.433 per il 2013, quale contributo ai sensi della Legge n.248/2005;
- € 21.281.275 per il 2011 ad € 22.496.474 per il 2012 e ad € 27.393.176 nel 2013, quali residui relativi alle fatture per prestazioni di servizio;
- € 23.170.857 per il 2011 e ad € 20.053.114 per il 2012, per contributi comunitari e relativo cofinanziamento nazionale relativi ad interventi infrastrutturali sugli aeroporti;
- € 1.530.000 per il 2012 e ad € 989.208 per il 2013, al trasferimento da parte del Ministero dell'Ambiente per POIn Energie.

La successiva tabella, accompagnata da grafico, illustra la distribuzione per titoli della massa totale dei residui attivi:

ENAC - Analisi per titoli del totale dei residui attivi a fine esercizio

RESIDUI ATTIVI	2010	2011	2012	2013
TIT. I - Entrate correnti	183.468.711	185.461.284	182.157.308	120.138.108
TIT. II - Entrate in c/capitale	120.545.931	124.730.541	123.967.183	105.144.084
TIT. IV - Partite di giro	7.613.537	6.468.831	6.569.618	6.571.414
TOTALE	311.628.179	316.660.656	312.694.109	231.853.606



5.7.2 Residui passivi

5.7.2.1 Dati di sintesi

La situazione complessiva dei residui passivi, nel triennio in esame, viene rappresentata dalla tabella che segue:

ENAC - Situazione residui

RESIDUI PASSIVI	2010	2011	var.% '11/'10	2012	var.% '12/'11	2013	var.% '13/'12
Residui al 1° gennaio	501.034.440	484.236.148	-3,4	452.585.982	-6,5	381.309.061	-15,7
Residui eliminati	11.585.694	975.301	-91,6	2.624.081	169,1	2.893.330	10,3
Residui pagati	91.278.638	121.491.404	33,1	115.554.871	-4,9	81.753.048	-29,3
Risultato gestione residui	398.170.108	361.769.443	-9,1	334.407.030	-7,6	296.662.683	-11,3
Residui esercizio	86.066.039	90.816.540	5,5	46.902.031	-48,4	111.405.647	137,5
Residui al 31 dicembre	484.236.147	452.585.982	-6,5	381.309.061	-15,7	408.068.330	7,0

Tra i dati esposti, si evidenzia quello relativo ai residui pagati, che dopo un forte incremento nel 2011 (+33,1% rispetto al 2010 ad € 121.491.404), registrano un decremento piuttosto marcato nei due esercizi successivi: € 115.554.871 nel 2012 (con un decremento del 4,9% sull'esercizio precedente) ed € 81.753.048 nel 2013 (con un decremento del 29,3% sull'esercizio precedente).

Si sottolinea inoltre la netta diminuzione dei residui formati nel corso del 2012 (€ 46.902.031 con un -48,4% rispetto al 2011) e la altrettanto netta crescita degli stessi nel 2013 (€ 111.405.647 con un +137,5% rispetto al 2012).

Per effetto della loro gestione, il volume totale dei residui passivi, registra una sensibile contrazione al termine di ciascun esercizio del biennio 2011-2012: da € 484.236.147 del 2010, si passa, con una diminuzione del 6,5%, ad € 452.585.982 del 2011, per arrivare con una ulteriore diminuzione del 15,7%, ad € 381.309.061 del 2012. Di contro il 2013 evidenzia un incremento del 7,0% che fa attestare il totale dei residui ad € 408.068.330.

5.7.2.2 L'analisi

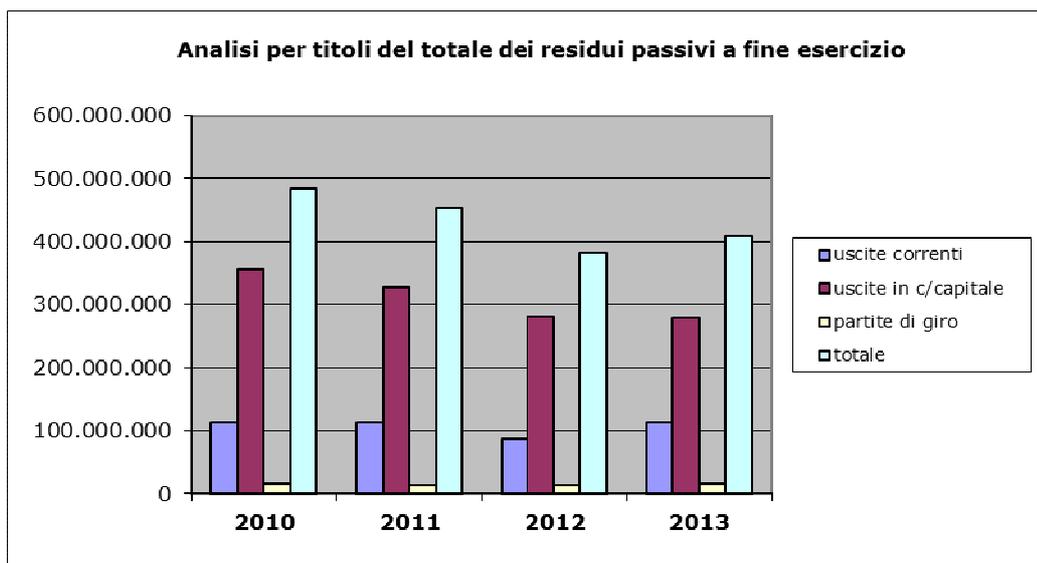
Le voci maggiormente significative dei residui passivi, al termine di ciascun esercizio in esame, attengono ad:

- € 20.003.879 nel 2011 ad € 23.326.793 nel 2012 e ad € 28.641.773 nel 2013, per oneri in favore del personale;
- € 10.512.206 nel 2011 ad € 8.973.367 nel 2012 e ad € 10.717.260 nel 2013 per spese relative all'acquisto di beni e di servizi;
- € 60.145.926 nel 2011 ad € 36.009.755 nel 2012 e ad € 30.462.455 nel 2013, per oneri di servizio pubblico;
- € 30.000.000 concernenti il finanziamento per il triennio 2014-2016 della gara per oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei con Pantelleria e Lampedusa in relazione al trasferimento statale;
- € 13.106.417 nel 2011 ad € 9.169.567 nel 2012 e ad € 7.838.735 nel 2013, per spese per liti ed arbitraggi, risarcimento ed accessori;
- € 5.500.000, sia nel 2011 che nel 2012 e ad € 3.031.000 nel 2013, per interventi di cui all'art. 2, c. 236, L. n.244/2007;
- € 35.843.809 nel 2011 ad € 41.585.936 nel 2012 e ad € 45.032.792 nel 2013, per spese in conto capitale relative all'acquisizione di beni di uso durevole e per interventi infrastrutturali su aeroporti a gestione diretta;
- € 282.190.957 nel 2011 ad € 232.310.716 nel 2012 e ad € 218.883.583 nel 2013, per impegni correlati ai finanziamenti per le opere infrastrutturali sugli aeroporti;
- € 6.100.106 nel 2011 ad € 4.122.484 nel 2012 e ad € 6.207.694 nel 2013, per la concessione di mutui al personale;
- € 3.674.498 nel 2011 ad € 3.998.759 nel 2012 e ad € 8.770.875 nel 2013, per indennità di anzianità al personale cessato dal servizio;
- € 12.737.736 nel 2011 ad € 13.032.299 nel 2012 e ad € 15.322.886 nel 2013, per partite di giro.

La successiva tabella, accompagnata da grafico, illustra la distribuzione per titoli della massa totale dei residui passivi:

ENAC - Analisi per titoli del totale dei residui passivi a fine esercizio

RESIDUI PASSIVI	2010	2011	2012	2013
TIT. I - Uscite correnti	112.631.587	112.038.877	86.258.867	113.850.499
TIT. II - Uscite in c/capitale	356.305.457	327.809.370	282.017.896	278.894.945
TIT. IV - Partite di giro	15.299.102	12.737.736	13.032.298	15.322.886
TOTALE	484.236.147	452.585.982	381.309.061	408.068.330

**5.7.3 Considerazioni finali sui residui**

Per quanto riguarda i residui attivi (costituiti per la maggior parte da crediti vantati verso lo Stato), si rileva la sensibile contrazione della loro massa globale al termine del 2013 (-25,9% rispetto al 2012), pertanto si invita l'Ente a proseguire nell'attività tesa a verificare la permanenza dei presupposti giuridici necessari al mantenimento nelle scritture contabili e nel bilancio e dunque a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali.

A tale proposito, l'Ente ha comunicato di aver interessato i ministeri vigilanti, nel corso degli esercizi in esame, al fine di effettuare un riscontro con le partite contabili iscritte nel bilancio dello Stato in relazione all'esigibilità di crediti per trasferimenti statali.

L'Ente comunica inoltre, la creazione di un apposito gruppo di lavoro, con il compito di effettuare una ricognizione dei residui attivi derivanti da prestazioni

istituzionali, al fine di richiedere il saldo delle fatture emesse e di procedere all'emissione dei relativi decreti ingiuntivi nei confronti dei soggetti morosi.

Per quanto riguarda i residui passivi (costituiti per la maggior parte da debiti diversi), non può non rilevarsi, dopo una loro contrazione nel 2012, un incremento della loro massa globale nel 2013 (+7% rispetto al 2012). A tale proposito, analogamente a quanto affermato per i residui attivi, si invita l'Ente a proseguire l'attività tesa a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali.

Da ultimo, come dato critico, si evidenzia l'esistenza di partite creditorie e debitorie riferite ad esercizi anche anteriori al 2000.

6 Conclusioni

6.1 Profili gestionali

L'ENAC svolge sia funzioni di organo di garanzia e vigilanza sia compiti di partecipazione alla programmazione, di intervento finanziario e di gestione diretta nella articolata realtà degli scali aeroportuali italiani⁶⁰.

Come s'è detto il D.L. "Decreto Liberalizzazioni" all'art.36 prevedeva l'istituzione di uno specifico organo collegiale l'Autorità indipendente di regolazione dei trasporti (ART)⁶¹, che opera in piena autonomia, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali.

La norma ripropone la questione del ruolo e del contenuto delle attività attribuite alle Autorità amministrative indipendenti che, come è noto, non possono svolgere i compiti di amministrazione attiva rivolti alla cura ed alla selezione dell'interesse pubblico prevalente.

Dalla contemporanea esistenza di due diversi strumenti di regolazione - i contratti di programma ed i modelli tariffari - deriva la necessità ed urgenza di individuare una procedura coordinata che eviti duplicazioni di competenze, il tutto nel rispetto degli specifici ruoli istituzionali e delle diverse finalità dei due strumenti di regolazione sopra richiamati.

L'Ente ha assolto anche nel triennio di riferimento al proprio ruolo, implementando nell'esercizio dei propri compiti amministrativi e tecnici il già segnalato sviluppo di procedure e tecnologie avanzate, nonché l'azione di informazione all'utenza agli operatori aeroportuali e, più in generale, alla collettività.

Peraltro anche gli annuali rapporti sulla situazione degli aeroporti italiani, rimangono adeguata fonte per ogni approfondimento settoriale del sistema aeroportuale anche in relazione alle realtà ed ai temi che con esso si interfacciano quali ad esempio la situazione delle infrastrutture esterne agli aeroporti.

Cade il riferimento critico della precedente relazione in merito alla mancata attivazione da oltre un decennio del Comitato consultivo degli operatori e utenti, ormai non più statutariamente previsto.

Per altro profilo, deve segnalarsi con riferimento alla nuova composizione dell'OIV, come sia ora venuta meno l'anomalia segnalata in precedenza, di soggetti già componenti del Servizio di controllo interno per oltre un decennio, chiamati anche

⁶⁰ L'indicazione analitica dei diversi compiti e funzioni dell'Ente è al Cap. 1 di questa relazione.

⁶¹ Insediata il 17 settembre 2013 (con sede in Torino).

nella prima composizione nuovo organismo.

Deve invece negativamente evidenziarsi il permanere del funzionamento in composizione ridotta del C.d.A. dal giugno del 2011 a tutt'oggi, non essendosi da allora proceduto alla nomina del componente dimissionario.

6.2 Profili finanziari

Dal punto di vista finanziario le gestioni in esame fanno registrare dei risultati discontinui, infatti il 2011 registra un disavanzo pari ad € 4.978.150 (risultato, tuttavia, in miglioramento del 62,3% rispetto al 2010); i due esercizi successivi 2012 e 2013, espongono rispettivamente un avanzo pari ad € 14.029.277 (+381,8% sul 2011) e ad € 9.809.733 (-30,1% sul 2012).

Come nel passato, anche le gestioni in esame risultano condizionate dai trasferimenti statali sia di parte corrente (questi rappresentano infatti il 30,1% del totale delle entrate correnti nel 2011, il 42,0% nel 2012 ed il 38,2% nel 2013), che in conto capitale (questi rappresentano infatti il 96,3% del totale delle entrate in c/capitale nel 2011, l'84,5% nel 2012 ed il 93,3% nel 2013).

Occorre specificare che, ai trasferimenti statali di parte corrente vanno aggiunte anche quelle somme che l'Ente contabilizza in bilancio, nell'ambito delle "entrate non classificabili in altre voci", alla voce "Contributo Stato ex L. n.248/2005", (si veda la specifica tabella). Se si volesse tenere conto anche di tali contributi la percentuale dei trasferimenti statali in rapporto al totale delle entrate correnti salirebbe al 44,4% nel 2011, al 47,2% nel 2012 ed al 41,9% nel 2013.

La riduzione del personale in servizio registrata nel triennio in esame, ha determinato una contrazione dei relativi oneri. Questi si sono attestati nel 2011 ad € 74.871.204 (con una diminuzione del 13,2%, rispetto al 2010) nel 2012 ad € 69.342.497 (con una diminuzione pari al 7,4% rispetto al 2011) per poi ridursi ancora nel 2013 ad € 66.799.994 (con una diminuzione pari al 3,7% rispetto al 2012).

Complessivamente gli oneri per il personale in servizio, escluso il TFR, rappresentano il 58,3% del totale delle spese correnti nel 2011, il 73,4% nel 2012 ed il 50,7% nel 2013.

Le disposizioni normative finalizzate al contenimento della spesa delle pubbliche amministrazioni, come peraltro affermato dal Collegio dei revisori dei conti, sono state sostanzialmente rispettate da ENAC.

Nel 2011, la spesa relativa alle autovetture di servizio della Direzione Generale, pari ad € 64.419,92, eccede il limite di contenimento (pari ad € 36.913,46) di cui all'art.6, c. 14, L. n.122/2010 tenuto conto della deroga prevista dalla norma citata, che prevede il superamento del limite per solo tale anno, in relazione agli oneri derivanti da contratti pluriennali in corso di esecuzione.

I conti economici relativi agli esercizi oggetto di referto chiudono tutti in avanzo: il 2011, in aumento del 64,9% rispetto al 2010, si attesta ad € 27.124.923, il 2012 in diminuzione del 4,5% rispetto al 2011, si attesta ad € 25.892.873, il 2013 in diminuzione dell'8,7% rispetto al 2012, si attesta ad € 23.642.811.

Detti risultati sono diretta conseguenza del saldo della gestione caratteristica che, con un risultato pari ad € 27.118.057, registra nel 2011 un aumento del 404,1% rispetto al 2010 mentre il 2012 e il 2013 si mantengono, seppure con una flessione del 12,0%, poco al di sotto di € 24 milioni circa.

Il patrimonio netto mostra, nel triennio in esame, un progressivo incremento che raggiunge la sua massima entità nel 2013 con € 176.702.353 (+15,4% rispetto al 2012). Nel 2010 si era attestato ad € 113.541.746.

L'esame della situazione amministrativa evidenzia quanto segue:

- la consistenza del fondo di cassa al termine dell'esercizio 2011 risulta pari ad € 229.389.573 (in diminuzione del 15,2% sul dato del 2010), al termine del 2012 risulta pari ad € 178.732.556 (in diminuzione del 22,1% sul dato del 2011) mentre al termine del 2013 risulta pari ad € 296.462.062 (in aumento del 65,9% sul dato del 2012);
- l'ammontare dell'avanzo di amministrazione a fine esercizio 2011 risulta pari ad € 93.464.247 (in diminuzione del 4,5% sul dato del 2010), a fine 2012 risulta pari ad € 110.117.604 (in aumento del 17,8% sul dato del 2011) mentre al termine del 2013 risulta pari ad € 120.247.338 (in aumento del 9,2% sul dato del 2012).

Per quanto riguarda i residui attivi (costituiti per la maggior parte da crediti vantati verso lo Stato), si rileva la sensibile contrazione della loro massa globale al termine del 2013 (-25,9% rispetto al 2012). Si invita l'Ente a proseguire nell'attività tesa a verificare la permanenza dei presupposti giuridici necessari al mantenimento nelle scritture contabili e nel bilancio e dunque a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali.

Per quanto riguarda i residui passivi (costituiti per la maggior parte da debiti diversi), non può non rilevarsi, dopo una loro contrazione nel 2012, un incremento della loro massa globale nel 2013 (+7% rispetto al 2012). A tale proposito, analogamente a quanto affermato per i residui attivi, si invita l'Ente a proseguire

l'attività tesa a contenerne l'ammontare entro limiti fisiologici al fine di evitare l'insorgere di patologie gestionali.

Da ultimo, come dato critico, si evidenzia l'esistenza, tra i residui, di partite creditorie e debitorie riferite ad esercizi anche anteriori al 2000.