

nell'ottobre del 2000, facendosi però carico anche delle inchieste avviate a partire dal 1° giugno 2000 dall'allora Ministero dei trasporti e della navigazione.

Il mandato dei suddetti organi è scaduto il 14 ottobre 2004. Successivamente, allo scadere del periodo di *prorogatio* di 45 giorni previsto dalla legge n. 444/1994, in attesa del perfezionamento dell'iter di nomina dei nuovi organi, con dPCM 6 dicembre 2004, il Presidente uscente dell'Agenzia è stato nominato Commissario straordinario della medesima, a decorrere dal 27 novembre 2004, con tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione. Il dPCM in questione è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 20 gennaio 2005⁸. Successivamente sono stati nominati il Presidente e tre dei componenti del Collegio, mentre la procedura di nomina si deve ancora concludere per il quarto componente.

* *

Le riunioni degli organi collegiali sono state complessivamente:

ORGANO	2001	2002	2003	2004
Collegio	15	12	9	7
Collegio revisori dei conti	7	10	6	7

Alle suddette riunioni del Collegio vanno aggiunte le 2 riunioni convocate con gli organi di controllo nel mese di dicembre 2004 dal Commissario straordinario.

Il Collegio nel 2003 ha adottato 105 deliberazioni, nel 2004 le deliberazioni sono state 98.

Il Commissario straordinario nelle due citate riunioni del dicembre 2004 ha adottato 16 deliberazioni commissariali.

Per l'anno 2003 la spesa complessivamente sostenuta per gettoni di presenza per riunioni degli Organi e dei Gruppi di lavoro ammonta a 13.944 euro; per l'anno 2004 la suddetta spesa ammonta a 9.548 euro.

4. Personale

La struttura organizzativa dell'Agenzia si articola su tre Dipartimenti: il Dipartimento logistico amministrativo; il Dipartimento inchieste tecniche; il Dipartimento studi e ricerche.

Al 31.12.2003 erano in servizio 23 unità (con copertura dell'organico del 42% circa), come segue: settore amministrativo 16 unità; settore tecnico investigativo 7 unità (di cui tre con contratto di lavoro a tempo determinato).

Al 31.12.2004 le unità in servizio erano rimaste 23, con copertura dell'organico invariata: è solo da registrare l'aumento di un' unità nel settore amministrativo (17 unità) e la riduzione di un'unità nel settore tecnico investigativo (6 unità. Di cui due con contratto di lavoro a tempo determinato). In chiara contraddizione, questo, rispetto alla prioritaria

⁸ Con dPCM 15 dicembre 2004 il compenso mensile lordo del commissario straordinario è stato fissato in euro 7.747.

esigenza dell'Ente di potenziare il settore tecnico, che è da considerarsi come quello più propriamente "produttivo".

Per quanto riguarda i livelli economici del personale, tenuto conto delle progressioni economiche intervenute nel corso del 2004, 2 unità sono C5, 6 sono C4, 3 sono C3, 11 sono C2 e 1 è A1.⁹

La dotazione organica al 31.12.2004, a seguito della rideterminazione effettuata per effetto della legge finanziaria 2003, era quella risultante dalla seguente tabella.

⁹ I livelli C4 e C5 costituiscono due ulteriori livelli orizzontali di progressione economica biennale dei livelli giuridici C3. Due ulteriori livelli orizzontali di progressione economica biennale sono previsti anche per i livelli giuridici C1.

PROSPETTO RIDETERMINAZIONE DOTAZIONE ORGANICA

QUALIFICHE DIRIGENZIALI		
AREA DIRIGENZIALE	DIRIGENTE	3
TECNICI INVESTIGATORI	C3	12
AREE E POSIZIONI GIURIDICHE		
AREA TECNICO OPERATIVA	C3	11
FUNZIONARI TECNICI	C1	5
AREE E POSIZIONI GIURIDICHE		
AREA AMMINISTRATIVA	C3	2
C	C1	14
B	B1	6
A	A1	2
TOTALE COMPLESSIVO		55

Non è ancora stato adottato il regolamento del personale¹⁰.

¹⁰ L'uso delle carte di credito aziendali da parte del personale investigativo è disciplinato dal relativo Regolamento, adottato nel giugno 2001. Parimenti, nel giugno 2001 è stato emanato il Regolamento disciplinante le missioni in Italia e all'estero.

Il costo complessivo (totale generale A+B) è stato il seguente¹¹:

COSTO DEL LAVORO							
(in migliaia di euro):	2001		2002		2003		2003/2002 Variazione in percentuale
	Importo	%	Importo	%	Importo	%	
Stipendi	254	60	782	66	996	64	27,37
Indennità e rimborso missioni	37	9	88	8	93	6	5,68
Oneri previdenziali e assistenziali	83	19	238	20	305	20	28,15
Compensi per lavoro straordinario	24	6	37	3	29	2	-21,62
Compensi incentivanti produttività *	0	0	0	0	93	6	
totale (A)	398		1145		1516		32,40
Accantonamento al fondo t.f.r.	19 ¹²	4	17	1	19	1	11,76
Spese per mensa	8	2	25	2	36	2	44,00
totale (B)	27		42		55		30,95
Totale (A+B)	425	100	1187	100	1571	100	32,35

*Nel 2003 è stato corrisposto per la prima volta il compenso per la produttività che ha compreso anche gli arretrati riferiti agli anni 2001 - 2002.

Tale costo si riflette in misura percentuale diversa se riferita a quanto assorbe delle entrate correnti (a) ovvero incide sulle uscite correnti (b), anche se la forbice si è nel 2003 ulteriormente ristretta.

Percentuale di incidenza del costo del lavoro su a) entrate correnti, b) su uscite correnti.

Anno	(a)	(b)
2001	8,22%	31,82%
2002	24,06%	40,62%
2003	33,68%	47,59%

(a) accertamento entrate correnti 4.664

(b) impegnato spese correnti 3.301

Il costo unitario medio del personale e del lavoro risultano dalla seguente tabella:

¹¹ A questi importi andrebbe aggiunta anche la spesa per il servizio di navetta, per complessivi euro 23.100 (18.926 nel 2002). L'Ente non ritiene, però, che tale spesa debba essere direttamente ricompresa nel conteggio del costo del lavoro in quanto del servizio hanno beneficiato (e beneficiano) non solo i dipendenti, ma anche i componenti degli organi dell'Agenzia, nonché consulenti ed esperti.

¹² Si tratta di un importo risultante anche da precedenti quote vincolate e da rettifiche e non è quindi direttamente raffrontabile con l'analoga voce per il 2002, il cui importo, infatti, risulta inaspettatamente inferiore.

COSTO DEL PERSONALE E DEL LAVORO (in migliaia di euro)				
	2001	2002	2003	2003/2002
a) costo del personale (totale A):	398	1145	1516	+32,4%
b) costo del lavoro (totale generale A+B):	425	1187	1562	+31,6%
c) Personale in servizio (numero persone)	11	21	23	+9,5%
d) costo unitario medio del personale (a/c)	36,18	54,52	65,91	+20,9%
e) costo unitario medio del lavoro (b/c)	38,64	56,52	67,91	+20,2%

Nel 2003 si è avuta, come si vede, un'ulteriore notevole lievitazione del costo del lavoro, in termini sia complessivi che unitari. Il costo complessivo del lavoro è aumentato del 32%, per effetto della crescita degli stipendi (+27,37%, da 782 a 996 mila euro), ma anche degli oneri previdenziali ed assistenziali (+28,15%, da 238 a 305 milioni) e delle indennità e rimborso missioni (+5,69%, da 88 a 93 milioni). I compensi incentivanti la produttività (93 milioni) sono stati corrisposti per la prima volta nel 2003, mentre i compensi per lavoro straordinario sono diminuiti del 21,62%.

In termini unitari, il costo complessivo è lievitato di oltre il 20% rispetto all'anno precedente, quando si era peraltro già avuto un aumento di oltre il 46%. Tale variazione si spiega in parte come conseguenza dell'assunzione di due nuove unità di tecnici investigatori (gennaio 2003 e marzo 2003), il cui livello retributivo (67.139 euro all'anno) è di gran lunga più elevato della media del restante personale. A ciò si aggiungono gli effetti dell'applicazione nel maggio 2003 del primo contratto integrativo ANSV, con il passaggio dell'indennità professionale dal 12 al 24%, con decorrenza 1° gennaio 2002, con la conseguente corresponsione anche dei relativi arretrati. L'applicazione del contratto integrativo ha dato corso anche alle progressioni economiche orizzontali, con decorrenza 1° luglio 2003, per 5 dipendenti da C2 a C3 e, con decorrenza dalla data di assunzione e corresponsione dei relativi arretrati, per 6 unità da C4 a C5.¹³

L'AGENZIA, nel convincimento che il blocco delle assunzioni a tempo indeterminato imposto dalle leggi finanziarie possa creare comprensibili difficoltà per lo svolgimento delle inchieste tecniche nonché per lo svolgimento dell'attività di studio e di indagine a fini di prevenzione, ha deliberato nel 2003 l'avvio di una selezione per il reclutamento di altre 5 unità di personale tecnico investigativo a tempo determinato (2 unità esperte di pilotaggio

¹³ Vedi precedente nota n. 10.

professionistico di aeromobili, 2 unità esperte di ingegneria aeronautica, una unità esperta di controllo e gestione del traffico aereo), per far fronte alle più impellenti esigenze operative. La selezione in questione si è conclusa sul finire del 2004.

Per completezza si segnala altresì che nel 2004 si è anche conclusa la contrattazione integrativa relativa agli anni 2003 e 2004.

* * *

Nell'anno 2003 l'Agenzia si è avvalsa complessivamente di otto consulenti (rispetto ai sette del 2002), con durata differenziata dell'incarico, destinati sia a supportare l'area amministrativo-contabile, sia quella tecnica. Uno dei suddetti consulenti è stato nominato sulla base di quanto previsto dal d.lgs. n. 626/1994. Per tali consulenze, l'Ente ha sostenuto nell'esercizio 2003 un onere complessivo di competenza di euro 185.409, con una riduzione del 5,9% rispetto al 2002 e con 54.591 euro di economie rispetto alle previsioni. Specificatamente, sono stati impegnati euro 152.221 per consulenti impiegati a supporto dell'attività tecnica ed euro 33.188 per consulenze finalizzate al funzionamento generale dell'Agenzia nel settore amministrativo.

E' continuato, quindi, l'ampio ricorso all'apporto di consulenti, che non si è, peraltro, fermato neppure nell'anno 2004, quando l'Agenzia si è avvalsa complessivamente di sette consulenti (cui vanno aggiunti due collaboratori tecnici per i quali era solo previsto il rimborso delle spese sostenute), con durata differenziata dell'incarico, destinati sia a supportare l'area amministrativo-contabile, sia quella tecnica. Uno dei suddetti consulenti è stato nominato sulla base di quanto previsto dal d.lgs. n. 626/1994. Per tali consulenze l'Agenzia ha sostenuto nell'esercizio 2004 un onere complessivo di competenza superiore del 37% a quello del 2003 (euro 210.795), anche se ci sono stati 29.205 euro di economie rispetto alle previsioni. Specificatamente, sono stati impegnati euro 160.657 per consulenti impiegati a supporto dell'attività tecnica ed euro 50.138 per consulenze finalizzate al funzionamento generale dell'Agenzia nel settore amministrativo.

Pur se il ricorso alle consulenze si può in buona parte ancora spiegare con l'incompleta copertura dei posti in organico per le ragioni prima analizzate (limitazioni normative all'assunzione di personale proprio) e per la conseguente persistente mancanza all'interno dell'Ente di alcune professionalità specifiche ed essenziali per il funzionamento dell'Ente stesso, si ribadiscono le riserve espresse in proposito nei precedenti referti (relazioni 2000, 2001 e 2002), in cui è stata richiamata la giurisprudenza della Corte in tema di consulenze. Si ribadisce altresì come non appaia ulteriormente ammissibile il ricorso alle consulenze per quanto in particolare attiene all'espletamento della funzione amministrativo-contabile. Insieme con il ricorso ai contratti a tempo determinato, la strada maestra da seguire per il futuro non può che essere quella - prima illustrata - di prospettare nelle sedi competenti l'esigenza di riconoscere la situazione di "stato nascente" dell'Agenzia come rientrante fra le indifferibili esigenze di particolare rilevanza ed urgenza da prioritariamente considerare ai fini dell'autorizzazione ad effettuare assunzioni in deroga a tempo indeterminato.

5. Attività

I fondamentali compiti dell'Agenzia consistono nel condurre le inchieste tecniche relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi nel settore dell'aviazione civile; nonché nello svolgimento di attività di studio e di indagine per migliorare la sicurezza del volo: il tutto nell'ottica di prevenire ulteriori incidenti ed inconvenienti e non di accertare colpe ovvero responsabilità personali.

Va rilevato che l'Agenzia riferisce che continuano a persistere problemi — sia pure ridimensionati rispetto al passato — nel circuito della comunicazione degli eventi relativi alla sicurezza del volo (ivi compresi gli incidenti e gli inconvenienti gravi), dovuti ormai prevalentemente agli stessi operatori del comparto aviazione civile, che non sempre o non tempestivamente segnalano ai soggetti istituzionali a ciò preposti per legge (che poi dovrebbero portarli a conoscenza dell'Agenzia stessa) gli eventi in cui sono incorsi, mettendo conseguentemente a rischio il regolare ed efficace svolgimento delle inchieste di competenza dell'Agenzia medesima. Quanto testé detto vale soprattutto per il settore dell'aviazione turistico-sportiva.

5.1. Inchieste ed attività di studio e di indagine

Nell'esercizio 2003 l'Agenzia è venuta a conoscenza di ben 358 eventi relativi alla sicurezza del volo ed ha aperto complessivamente 83 inchieste tecniche, di cui: 66 per incidenti e 17 per inconvenienti gravi (mancati incidenti). I rimanenti 275 eventi segnalati, classificati come inconvenienti, sono confluiti nella banca dati, a fini statistici e di ricerca.

Con riferimento alle 83 inchieste, va precisato che 58 di esse riguardano velivoli, 16 elicotteri e 9 alianti.

Per quanto concerne le 58 inchieste relative a velivoli, 19 hanno riguardato l'aviazione commerciale (17 trasporto pubblico, 2 lavoro aereo) e 39 l'aviazione generale (38 il comparto dell'aviazione turistico-sportiva, una un volo prova).

Relativamente alle 16 inchieste riguardanti gli elicotteri, 14 sono riferibili all'aviazione commerciale (2 trasporto pubblico, 12 lavoro aereo), mentre le restanti 2 sono riferibili all'aviazione generale.

Relativamente, infine, alle 9 inchieste riguardanti gli alianti, i cui eventi sono tutti ricompresi nell'ambito dell'aviazione turistico-sportiva, si rileva che il maggior numero di episodi è avvenuto durante i mesi estivi, ossia in concomitanza con la ripresa dell'attività di volo.

Complessivamente, nel corso del 2003, l'Agenzia ha deliberato 25 relazioni d'inchiesta relative ad incidenti e 10 rapporti d'inchiesta (8 per inconveniente grave, 2 per inconveniente). Sono state altresì emanate 23 raccomandazioni di sicurezza ed emessi 3 messaggi di allerta in corso di inchiesta.

Altrettanto intensa è stata l'attività investigativa relativa agli incidenti occorsi ad aeromobili in Italia ed all'estero (dove l'Agenzia opera con un suo rappresentante accreditato).

Si può anticipare che l'attività si è ulteriormente espansa nel 2004, anno in cui l'Agenzia è venuta a conoscenza di oltre 400 eventi relativi alla sicurezza del volo ed ha aperto complessivamente 108 inchieste tecniche di cui: 68 per incidenti e 40 per inconvenienti gravi (mancati incidenti).

L'Agenzia ha inoltre accreditato propri investigatori in 9 inchieste aperte da omologhe autorità investigative straniere in occasione di 7 incidenti e 2 inconvenienti gravi occorsi all'estero ad aeromobili di costruzione o immatricolazione italiana ovvero ad operatori aerei nazionali.

Per quanto riguarda la tipologia degli aeromobili oggetto di 116 delle 117 inchieste seguite dall'Agenzia, va specificato che 78 inchieste riguardano velivoli ad ala fissa (73 in Italia e 5 all'estero), 20 elicotteri (16 in Italia e 4 all'estero), 18 alianti; la 117ª inchiesta riguarda un evento riferito ai sistemi di controllo del traffico aereo.

Complessivamente, nel corso del 2004, l'Agenzia ha deliberato 39 relazioni d'inchiesta relative ad incidenti e 8 rapporti d'inchiesta relativi ad inconvenienti gravi. Sono state altresì emanate 46 raccomandazioni di sicurezza ed emessi 4 messaggi di allerta in corso di inchiesta.

Da segnalare che all'inizio del 2004 l'Agenzia ha deliberato la relazione finale d'inchiesta relativa all'incidente occorso l'8 ottobre 2001 nell'aeroporto di Milano Linate, il più grave dell'aviazione civile italiana. Le 18 raccomandazioni di sicurezza emanate complessivamente dall'Agenzia a seguito del suddetto incidente hanno trovato positivo riscontro a livello nazionale ed internazionale, in quanto i provvedimenti suggeriti contribuiranno a migliorare sensibilmente la sicurezza del volo.

In relazione all'attività di studio e di indagine, va segnalato che sia nel 2003 che nel 2004 l'Agenzia ha continuato a concentrare la sua attenzione soprattutto sul problema delle *runway incursion* (occupazioni indebite di pista)¹⁴, che destano particolare preoccupazione a livello mondiale. Dal novembre 2004, l'ICAO ha definito tale tipologia di eventi come "*Qualsiasi accadimento in un aeroporto che comporti la presenza non corretta di un aeromobile, veicolo o persona nell'area protetta comprendente la superficie destinata all'atterraggio ed al decollo degli aeromobili stessi*", ampliando conseguentemente il precedente concetto di *runway incursion*.

¹⁴ Proprio in relazione al problema in questione - in ordine al quale l'Agenzia sta continuando ad acquisire informazioni soprattutto per quanto concerne la situazione italiana, anche attraverso confronti con le istituzioni e gli operatori del settore aeronautico - c'è da segnalare che la relazione finale d'inchiesta deliberata dall'Agenzia relativa all'incidente di Milano Linate dell'8 ottobre 2001 è stata ripresa dalle più accreditate pubblicazioni internazionali specializzate, come ad esempio la rivista ufficiale dell'ICAO (International Civil Aviation Organization).

In attesa del recepimento ufficiale in sede nazionale della suddetta definizione e della tassonomia standard prevista dall'ICAO per tale tipo di eventi, nella stesura dei suoi Rapporti informativi l'Agenzia si è attenuta alla definizione ed alla classificazione adottata dalla FAA statunitense e che è la seguente:

- **Categoria A** (la separazione diminuisce ed i protagonisti applicano un'estrema azione correttiva per evitare la collisione);
- **Categoria B** (la separazione diminuisce ed esiste la probabilità di collisione);
- **Categoria C** (la separazione diminuisce, ma il tempo e la distanza sono tali che è possibile evitare una collisione potenziale);
- **Categoria D** (scarsa/nessuna probabilità di collisione, anche se esistono le caratteristiche di *runway incursion*).

Da parte dell'Agenzia è stata introdotta un'ulteriore Categoria, denominata **N**, che comprende tutti quegli eventi, segnalati come probabili *runway incursion*, per i quali, tuttavia, non è stato possibile acquisire le informazioni necessarie per procedere alla loro corretta classificazione.

Tabella riassuntiva delle *runway incursion* anni 2001-2002-2003-2004

CLASSIFICAZIONE	N	D	C	B	A	INCIDENTE	Totali
ANNO 2001		5	1	12	1	1	20
ANNO 2002			3	5			8
ANNO 2003	19	3	3	3			28
ANNO 2004	1	4	8	7	1		21
Totali	20	12	15	27	2	1	77

Come si può vedere dalla tabella riassuntiva, il maggior numero di *runway incursion* si sono avute nel 2003 (28) ed il minimo nel 2002 (8), mentre nel 2001 e nel 2004 la frequenza delle occupazioni indebite di pista è stata praticamente la stessa (rispettivamente 20 e 21). Il 2003 si segnala anche per la particolarità della registrazione di ben 19 eventi rientranti nella categoria residuale N, per i quali, cioè, non è stato possibile acquisire le informazioni necessarie per procedere alla loro corretta classificazione secondo le categorie FAA.

Gli anni in cui il livello di rischio è risultato più elevato sono quello iniziale e quello finale del quadriennio, in quanto nel 2001 e nel 2004 gli inconvenienti da considerarsi immediatamente come gravi (eventi rientranti nelle Categorie A e B) sono stati, rispettivamente, 13 ed 8.

In base alle analisi condotte dall'Agenzia, i fattori ricorrenti e sistemici all'origine delle occupazioni indebite di pista sono i seguenti:

- non ottimale configurazione aeroportuale;

- non rispetto della normativa ICAO in materia di procedure e di segnaletica;
- mancanza di adeguati sistemi antintrusione (*stop bar*).

Inoltre, secondo i dati pubblicati da Eurocontrol, nel 60% dei casi di *runway incursion* uno dei fattori contributivi è altresì rappresentato da fraintendimenti nelle comunicazioni radio terra-bordo-terra.

La possibilità di ottenere dagli interventi correttivi risultati soddisfacenti anche in tempi brevi sembra in qualche modo evidenziata dalla diminuzione significativa di eventi occorsi nel 2004 sull'aeroporto di Roma Fiumicino (11 casi segnalati nel 2003, 3 casi segnalati nel 2004).

L'AGENZIA rileva anche i c.d. *airprox* (sottoseparazione fra aerei in volo), definiti dall'ICAO come "Qualsiasi situazione in cui, a giudizio del pilota o del personale addetto ai servizi del traffico aereo, la distanza fra aeromobili così come la loro posizione e velocità relative siano state tali da poter compromettere la sicurezza degli stessi aeromobili coinvolti". Anche questi eventi, in funzione della gravità del rischio, sono classificati in ordine decrescente di rischio, in quattro classi di rischio — dalla **Classe A** (*risk of collision*, rischio di collisione) alla **Classe D** (*risk not determined*, livello di rischio non determinato).

Gli eventi segnalati di questo tipo sono stati 36 nel 2003 e 44 nel 2004. Nel 2003 ne sono stati esaminati 17, e di questi nessuno è rientrata nella classe di rischio più elevata (A — rischio di collisione), uno è risultato di classe B (sicurezza non assicurata), 5 di classe C (assenza di rischio di collisione) e 6 di classe D (rischio non determinato). I rimanenti 5 eventi esaminati non erano configurabili come *airprox*, in quanto non è stata riscontrata la sussistenza di condizioni di sottoseparazione.

Nel 2004 gli eventi esaminati ammontano a 33 (su 44 segnalati): per uno è stato valutato un rischio di classe A (rischio di collisione), per 7 un rischio di classe B, per 21 un rischio di classe C (nessun rischio di collisione) e per 4 un livello di rischio non determinato (classe D).

All'origine dei predetti eventi si conferma, come causa prevalente, il fattore umano. Più in particolare, le cause degli eventi esaminati sono risultate:

- inadeguata separazione fra aeromobili a causa della valutazione non corretta da parte dei preposti al controllo del traffico aereo delle traiettorie seguite dagli aeromobili o carenza nel coordinamento e nella gestione delle stesse;
- mancato rispetto delle procedure operative nella condotta del volo;
- mancata o tardiva ricezione o attuazione da parte degli equipaggi di volo delle autorizzazioni emanate dal controllo del traffico aereo.

Nell'ambito dell'attività di indagini dell'Agenzia è peraltro emerso che i Centri di controllo regionali di Padova e di Brindisi (ed in parte anche il Centro di controllo regionale di Milano) non sono ancora dotati di sistemi STCA (*Short Term Conflict Alert*).

5.2. Rapporti con gli altri Enti aeronautici

Per quanto concerne i rapporti con le altre istituzioni del settore aeronautico, che sostanzialmente si sono mantenuti buoni, va segnalato, in particolare, il protocollo di intesa concluso nel settembre 2003 tra l'Agenzia e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). Tale protocollo - in analogia con quelli conclusi in precedenza dall'Agenzia con l'ENAV SpA e con l'Aeronautica militare - è finalizzato a dare attuazione alle previsioni del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, in ordine alla segnalazione degli eventi attinenti alla sicurezza del volo. Lo stesso protocollo - senza incidere sul ruolo di terzietà dell'Agenzia - prevede anche una più stretta collaborazione tra i due enti a livello nazionale ed internazionale, con reciproco scambio di informazioni e di esperienze:

Più recentemente, sul finire del 2004, l'Agenzia ha altresì avviato l'iter per la revisione ed il miglioramento del protocollo di intesa con l'ENAV SpA, nonché per la conclusione di un protocollo di intesa con l'Aero Club d'Italia. Quest'ultimo protocollo, in particolare, avrà come obiettivo il miglioramento dei livelli di sicurezza del volo nell'ambito dell'aviazione turistica sportiva e del volo da diporto o sportivo.

6. Gestione finanziaria e contabile

6.1. Bilanci (Prospetto n.1)

L'AGENZIA ha approvato nei termini (29 aprile 2004) il conto consuntivo ed ha osservato i termini¹⁵ per l'approvazione del bilancio di previsione, come si desume dal sottostante prospetto n. 1:

PROSPETTO N. 1		2003
bilancio di previsione	Delibera AGENZIA	28/11/02
	pronuncia P.C.M.	16/05/03
1 ^a var.	Delibera AGENZIA	30/04/03
	pronuncia P.C.M.	10/09/03
2 ^a var.	Delibera AGENZIA	24/07/03
	pronuncia P.C.M.	31/10/03
3 ^a var.	Delibera AGENZIA	30/10/03
	pronuncia P.C.M.	16/02/04

Il conto consuntivo 2003 è stato corredato da tutti gli allegati previsti dal d.P.R. n.696/1979 e dal "Regolamento per l'amministrazione e la contabilità" dell'Ente; l'impostazione dei bilanci è stata, inoltre, adeguata agli schemi prescritti.

* *

Il servizio di cassa è affidato, previa convenzione annuale, ad un Istituto bancario scelto in base a procedura concorsuale.

6.2. Scostamenti (Prospetti n. 2 e n. 3).

L'analisi degli scostamenti tra previsioni e consuntivo è centrale nell'esame del rendiconto finanziario, in quanto un'impostazione delle previsioni aderente alle effettive potenzialità delle entrate ed alle altrettanto effettive necessità di spesa è essenziale per garantire il rispetto del principio della portata autorizzativa del bilancio preventivo. E ciò, a prescindere dal segnale di inadeguata capacità di programmazione e di governo dei processi gestionali che scostamenti eccessivi e persistenti potrebbero pure lasciar supporre.

Nell'esercizio in esame gli scostamenti complessivi, rispetto alle previsioni iniziali, sono stati del -3,1% (-10,55% nel 2002) per gli accertamenti e del - 36,5% (-45% nel 2002) per gli impegni (da -4,083 a -2,684 milioni). La differenza si è tuttavia ridimensionata per

¹⁵ I termini sono il 30 novembre per il bilancio preventivo e il 30 aprile per il conto consuntivo, così come previsto rispettivamente dagli artt. 11 e 17 del "Regolamento per l'amministrazione e la contabilità" (deliberazione Collegio n. 81 del 13.6.2001).

le sole partite correnti (da -3,327 a -2,067 milioni) e per le partite di giro (da +411 a -54 migliaia di euro), mentre si è, invece, allargata per i movimenti in conto capitale (da -345 a -563 migliaia di euro).

L'indice di realizzabilità tra previsioni iniziali e accertamenti (0,97) è prossimo al valore di riferimento (uno) mentre, ben più distante è quello concernente previsioni iniziali e impegni (0,61).

Rispetto alle previsioni definitive, i corrispondenti valori degli scostamenti complessivi risultano quasi nulli per le entrate (-1%), e significativamente ridimensionati per le spese (27,7%), con gli indici di realizzabilità che conseguentemente migliorano sia per gli accertamenti (da 0,97 a 0,99) che per gli impegni (da 0,64 a 0,72).

Il quadro più completo e dettagliato degli scostamenti della gestione di competenza è riportato nei prospetti 2 e 3.

Nel prospetto n. 2 sono riportati gli scostamenti rispetto alle previsioni iniziali:

PROSPETTO N. 2 (in migliaia di euro)

SCOSTAMENTI TRA:	2000	2001	2002	2003
PREVISIONI INIZIALI	3.684	10.613	6.094	5.480
ACCERTAMENTI	3.760	11.611	5.451	5.310
Differenze	76	998	-643	-170
<i>in %</i>	<i>2,06</i>	<i>9,40</i>	<i>-10,55</i>	<i>-3,10</i>
di cui: partite correnti	0	1.550	-232	-116
mov.ti in conto capitale	0	0	0	0
accensioni prestiti	0	-516	0	0
partite di giro	76	-36	-411	-54
SCOSTAMENTI TRA:				
PREVISIONI INIZIALI	7.250	16932	9.074	7359
IMPEGNI	710	11150	4.991	4675
Differenze	-6.540	-5.782	-4.083	-2.684
<i>in %</i>	<i>-90,21%</i>	<i>-34,15%</i>	<i>-45,00%</i>	<i>-36,47%</i>
di cui: partite correnti	-1.985	-4.061	-3.327	-2.067
mov.ti in conto capitale	-4.632	-1.504	-345	-563
estinzione di debiti	0	-181	0	0
partite di giro	77	-36	411	-54

Rispetto alle previsioni **definitive**, gli scostamenti sono i seguenti:

PROSPETTO N. 3 (in migliaia di euro)

SCOSTAMENTI TRA:	2000	2001	2002	2003
PREVISIONI DEFINITIVE	3.723	11.646	5.861	5.362
ACCERTAMENTI	3.760	11.611	5.450	5.310
Differenze	37	-35	-411	-52
<i>in %</i>	0,99	-0,30	-7,01	-0,97
di cui: partite correnti	0	1	0	3
mov.ti in conto capitale	0	0	0	0
partite di giro	37	-36	-411	-55
SCOSTAMENTI TRA:				
PREVISIONI DEFINITIVE	7289	16.204	9.670	6.468
IMPEGNI	710	11.151	4.991	4.675
Differenze	-6.579	-5.053	-4.679	-1.793
<i>in %</i>	-90,26	-31,18	-48,39	-27,72
di cui: partite correnti	-2.294	-2.085	-3.854	-1.458
mov.ti in conto capitale	-4.322	-2.932	-414	-280
partite di giro	37	-36	-411	-55

Detti scostamenti si presentano, quindi, quasi irrilevanti per le *entrate* e attengono, essenzialmente, alle partite di giro; continuano, invece, ad essere assai più marcati per le *spese*, anche se in netta diminuzione rispetto al 2002 (-1,793 milioni rispetto a -4,679). L'Ente, quindi, sembra aver tenuto conto dell'osservazione formulata dalla Corte a commento del rendiconto 2002 sul livello abnormemente elevato degli scostamenti e della necessità, quindi, di un approfondimento in proposito, sulla scorta, peraltro, di quanto rilevato nella relazione dello stesso Collegio dei revisori dei conti.

Sempre per le *spese*, le differenze si riferiscono in maggior parte alle partite correnti (-1.458 milioni) e - diversamente da quanto segnalato per le previsioni iniziali - molto meno ai movimenti in conto capitale, la cui previsione iniziale si è rivelata eccedente per -280 mila euro. Le principali economie si sono registrate nelle *spese* per il personale (circa 647 mila euro), nelle varie voci della categoria IV - acquisto di beni e servizi (290 mila euro), oltre che, come si è visto, nei capitoli di investimento (280 mila euro).

Più in dettaglio, va evidenziato che le economie più significative si registrano:

- per le *spese relative al personale*, dalla sola parziale utilizzazione della quota del F.U.A., stante il sostanziale blocco dell'organico;

- *per le spese di funzionamento*, dalle minori spese sostenute soprattutto sul capitolo 405 delle utenze, a seguito del blocco delle assunzioni del personale con contratto di lavoro a tempo indeterminato imposto dalla Legge Finanziaria;
- *per le spese relative all'acquisizione di professionalità esterne*, dall'opportuno contenimento delle stesse, nonché dal fatto che, per ammissione dello stesso Ente, la previsione sull'apposito capitolo (412) era stata prudenzialmente stimata (era stata, in altri termini, sovrastimata), nella prospettiva del ricorso a specifiche professionalità nel caso di inchieste di particolare complessità;
- *per quanto concerne la quota del fondo di riserva*, dal fatto che non si è presentata la necessità di farvi ricorso;
- *per le spese in conto capitale*, da rinvii ai successivi esercizi, in considerazione degli elementi di preoccupazione emersi in ordine all'esigenza di avere un quadro maggiormente stabilizzato delle entrate e delle spese correnti.

7. Risultati gestionali (Prospetto n. 4).**7.1. In generale**

Dai risultati generali, dall'analisi dei bilanci e dagli indicatori sono desumibili nel 2003 esiti non omogenei, in quanto, a fronte del significativo incremento dell'avanzo finanziario di competenza (+38%), si registra un aumento limitato dell'avanzo di amministrazione (+8,6%), del patrimonio netto (+8,9%) e del saldo finale di cassa (+5,4%), mentre l'utile di esercizio, dopo il dimezzamento del 2002, diminuisce di un ulteriore 40%, per l'incidenza degli oneri finanziari, connessi alle rate di pagamento del mutuo stipulato per l'acquisto dell'immobile, all'ammortamento dello stesso ed agli accresciuti oneri per il personale, dovuti alle ragioni prima analizzate. Infine, in assenza di residui attivi, quelli passivi diminuiscono del 21,4%:

PROSPETTO n. 4¹⁶ (in migliaia di euro)

RISULTANZE GENERALI	2000		2001		2002		2003	
	importo	importo	var. %	Importo	var. %	Importo	var. %	
AVANZO o DISAVANZO (-)								
- di competenza	3.050	460	-84,91	460	0	635	38,04	
- di amministrazione	6.666	7.150	7,27	7.668	7,24	8.330	8,63	
- economico	3.074 ⁽¹⁷⁾	3.840	24,92	1.826	-52,45	1.100	-39,76	
ATTIVITÀ PATRIMONIALI	6.787	17.853	163,05	19.333	8,29	20.051	3,71	
PASSIVITÀ PATRIMONIALI	97	7.311	7.437,11	6.965	-4,73	6.583	-5,48	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE	6.748	7.604	12,69	8.607	13,19	9.068	5,36	
PATRIMONIO NETTO	6.690	10.542	57,59	12.368	17,32	13.468	8,89	
RESIDUI - attivi	39	20	-49,33	0	100,00	0	0	
- passivi	120	474	293,56	939	98,1	738	-21,41	

¹⁶ Nel presente prospetto, e nei successivi, si riportano le risultanze anche dei due precedenti esercizi, per migliore comprensione e più utile raffronto dei dati.

¹⁷ L'Agenzia non aveva redatto nel 2000 il conto economico: il dato è stato, perciò, ricavato per differenza tra il patrimonio netto al 31/12/2000 e quello al 31/12/1999