

presidenti degli aero club, i rappresentanti dei Ministeri vigilanti (Interno, dei Trasporti, della Difesa, dell'Economia e delle Finanze e della Presidenza del Consiglio dei Ministri), di altri soggetti federati, di ognuna delle specialità degli sport aeronautici, del CONI, etc.,. Infine, precisa i procedimenti di elezione e di nomina dei vari organi, pone i principi basilari di amministrazione e di contabilità e adotta un nuovo statuto tipo degli aero club locali.

Il Commissario straordinario, in adempimento alla prescrizione contenuta nel d.P.R. n. 97 del 2003, ed a completamento del riordino istituzionale, ha anche adottato nuove norme per la materia finanziaria e contabile dell'Ente.

4. Struttura dell'Ente

Per la realizzazione dei suoi fini l'Ente, in forza del precedente statuto, si è avvalso degli aero club locali, i quali svolgono, in particolare, attività sportiva, turistica e didattica nei settori del volo a motore, a vela e da diporto, nonché attività sportiva e didattica nei settori dell'aeromodellismo e del paracadutismo. Alcuni aero club svolgono attività didattica anche per la formazione di piloti commerciali e di istruttori di volo. Per lo svolgimento dell'attività di volo sportivo e da diporto (V.D.S.), e relativa didattica, potevano essere aggregate anche associazioni, senza fini di lucro, imprese di navigazione aerea, industriali e commerciali nel settore dell'aeronavigazione, enti turistici ed imprese alberghiere ed ogni altro ente che intendeva incoraggiare lo sviluppo dell'aviazione civile, ma con un rapporto ("aggregazione") sostanzialmente diverso da quello che univa gli aero club all'Ente. Gli aero club sono associazioni private senza fini di lucro, provvisti di patrimonio proprio e di piena autonomia finanziaria, ma, soprattutto, delle capacità tecniche per lo svolgimento delle attività innanzi elencate. Sono legati all'Aero Club d'Italia da un rapporto federativo, che comporta l'obbligo di fissare il proprio ordinamento secondo uno statuto tipo (approvato con il d.P.R. n. 1715/1965, integrato, per quanto riguarda il volo sportivo e da diporto, con d.P.R. n. 569/1988, ed ora rinnovato in concomitanza con l'emanazione del nuovo ordinamento dell'Ente) e di sottoporre i loro bilanci all'approvazione dell'Ae.C.I.. Vengono ammessi alla qualifica di aero club federati dopo un accurata istruttoria e valutazione tecnica e possono essere espulsi se perdono i requisiti minimi di affidabilità; nei casi meno gravi possono essere assoggettati a gestione commissariale.

All'inizio del decennio in esame all'Ente erano federati 93 aero club, due dei quali in gestione commissariale, ed aggregate 100 associazioni esercenti, quasi tutte, il volo a vela. Nel corso di esso alcuni aero club sono stati espulsi ("sfederati"), altri sono receduti, altri posti in liquidazione, cosicché i federati, ridotti ad 88 già alla fine del 1997, sono andati via via diminuendo sino al numero di 81, rilevato alla fine del 2004; le seconde, al contrario, sono andate crescendo sino al numero di 118 a fine 2004.

5. Le principali fonti di entrata

Gli aero club, all'atto della federazione, erano tenuti a versare *"una tantum"* la somma di cinque milioni quale tassa di ammissione. Questa, fissata dal Consiglio federale il 21 settembre 1991 nella misura di lire 6.000.000, e rideterminata in € 3.099 con delibera del 19 aprile 2002, è stata abolita con delibera commissariale del 21 aprile 2004. Gli aero club sono tuttora tenuti a versare, annualmente, una quota di federazione, la quale, da un milione di lire, più lire 60.000 per ogni socio iscritto, venne elevata dal 1° gennaio 2000 (delibera del 20.11.1999) a lire sei milioni (più lire 60 mila per ogni socio), per poi essere ridotta (delibera del 19 aprile 2002) ad € 2.582,29, oltre ad € 31 per ogni socio iscritto; gli altri enti aggregati versano una c.d. *"quota di aggregazione"* che, dall'originaria misura di un milione, venne elevata a lire 2.500.000 dal 1° gennaio 2000, poi rideterminata in € 1.292. Il Consiglio federale, nella riunione del 26 giugno 2003 fissò, a favore degli aero club, che non erano stati mai aggregati o non lo erano stati negli ultimi 3 anni, la quota annuale in € 500, per il primo anno, ed in € 1000 per i due successivi.

Oltre che con le entrate, di cui innanzi, l'Ente realizza i propri fini con i contributi che riceve dai Ministeri della Difesa, dei Trasporti e del Turismo (ora Presidenza del Consiglio dei Ministri), dal Coni ed, eventualmente, da regioni, province e comuni, nonché con i proventi del volo da diporto o sportivo, del nolo dei velivoli e dei servizi resi, quale il rilascio dei documenti di identificazione dei velivoli, degli attestati di idoneità al volo sportivo e da diporto.

6. Gli organi dell'Ente

Secondo lo statuto erano organi del l'Ae.C.I.:

- il Presidente, nominato, in virtù di quanto stabilito dalla legge n. 13 del 12 gennaio 1991, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri dei Trasporti e della Difesa, su designazione dell'Assemblea;
- il vice Presidente, eletto dal Consiglio Federale tra i sei consiglieri nominati dall'Assemblea;
- l'Assemblea, formata dal Presidente dell'Ae. C.I., dai componenti del Consiglio federale e dai presidenti degli Aero-Club locali, o da un loro delegato;
- il Consiglio Federale, organo esecutivo dei deliberati dell'Assemblea, costituito dal Presidente dell'Ae. C.I., da cinque rappresentanti, rispettivamente, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri dei Trasporti, della Difesa, dell'Interno e dell'Economia e delle Finanze; da un rappresentante del CONI, da sei consiglieri eletti dall'Assemblea, da quattro consiglieri eletti dall'Assemblea dei rappresentanti delle varie specialità (volo a motore e turismo, volo a vela, paracadutismo, aeromodellismo), dal Presidente del Registro aeronautico e dal Presidente della Commissione sportiva centrale;
- il Collegio dei revisori dei conti, composto di cinque membri effettivi, ciascuno nominato, rispettivamente, dal Ministero del Tesoro (ora dell'Economia e delle Finanze), con funzione di presidente, dai Ministeri dei Trasporti, della Difesa, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dall'Assemblea dell'Ae. C.I., e da due supplenti nominati, uno dal Tesoro e l'altro eletto dall'Assemblea.
- il Comitato esecutivo, composto dal presidente, dal vice presidente, dai rappresentanti dei Dicasteri vigilanti e da tre consiglieri federali scelti dal Consiglio federale.

Il Presidente, il vice presidente, il Consiglio federale, il Comitato esecutivo ed i revisori, sia effettivi che supplenti, restano in carica quattro anni.

Nel decennio in esame la nomina del presidente, in successione di tempo, è avvenuta molto tempo dopo la scadenza del mandato, cosicché il mandato di ciascuno è durato, di fatto, più di un quadriennio ed è risultato disallineato rispetto a quello indicato dall'Assemblea ed al mandato del vice presidente e del Consiglio federale. Infatti, per il quadriennio successivo al 16 marzo 1995, data di scadenza del presidente uscente, mentre l'Assemblea, nel settembre 1994,

deliberava la designazione *"per il successivo quadriennio"* (anche la precedente nomina era avvenuta in ritardo), il d.P.R. 17.04.1996 confermava il presidente uscente *"..per la durata di un quadriennio"*, vale a dire sino al 16 aprile 2000; e la stessa Assemblea, nell'agosto 1998 (del. N. 8), che scandiva i mandati secondo il puro computo temporale, di quadriennio in quadriennio, già designava il successore per il periodo 1998/2002. Comunque, anche l'ultimo presidente rimaneva in carica per più di quattro anni, sino al 5 febbraio 2001, data di emissione del decreto ministeriale, con il quale veniva nominato *"commissario straordinario...con il poteri previsti dall'attuale statuto per il presidente.."*, di cui si è già riferito innanzi. Tale ultima nomina, benché obiettivamente giustificata dalle circostanze indicate nel provvedimento, sostanzialmente costituisce una proroga dei poteri del presidente uscente, già designato dall'Assemblea sino al 2002, ma con la veste di commissario, vale a dire fiduciario dei Dicasteri vigilanti per le sole funzioni di presidente.

Parallelamente all'elezione del Consiglio federale e del vice presidente è stato, di volta in volta, rinnovato anche il collegio dei revisori dei conti, tranne che nel periodo della gestione commissariale, durante il quale ha funzionato *"in prorogatio legis"*, a norma dell'art. 13, comma 3, lett. b, del d.P.R. n. 419 del 1999, ma con la sola partecipazione dei rappresentanti dei ministeri dell'Economia e delle Finanze e degli altri dicasteri vigilanti.

7. Trattamento economico dei componenti degli organi

Nel corso del decennio in esame alle persone chiamate a far parte degli organi dell'Ente sono stati corrisposti i seguenti compensi, indicati al lordo:

- al presidente ed al vice presidente, un'indennità di carica, determinata dal Ministro dei Trasporti, pari al trattamento annuo del direttore generale di un ente pubblico maggiorato del 20%, per il primo, e pari alla metà di essa, per il secondo, a norma dell'art. 11 della legge n. 78 del 1987 (vedere par. 8);
- al primo commissario straordinario, l'indennità di carica, nella misura già percepita quale presidente; al suo successore, l'indennità nella misura pari allo stipendio del direttore generale, con esclusione dell'indennità di risultato, maggiorato del 20%, fissata con decreto interministeriale del 21 ottobre 2004;
- ai consiglieri federali, per ogni seduta, un gettone di presenza di lire 54.660, rideterminata in € 28,20, fissato dal Consiglio federale, con delibera n. 22/1991, approvata dal Ministero dei Trasporti con decreto del 15 luglio 1989, oltre l'indennità di missione ed il rimborso delle spese di viaggio, nella misura spettante ai dirigenti generali dello Stato;
- ai revisori dei conti un compenso, fissato con decreto del Ministero dei Trasporti n. 32/15 del luglio 1989, di lire 364.000, per il Presidente, lire 273.000 per i membri effettivi e di lire 72.800, per quelli supplenti, più un gettone di presenza per la partecipazione alle riunioni degli organi di amministrazione, pari a quello corrisposto ai componenti dei detti organi. Detto trattamento economico venne modificato con decreto del Ministro dei Trasporti 12 settembre 1996, con effetto 1° giugno 1996, come appresso: lire 630.000, per il presidente, lire 525.000, per i membri effettivi e lire 90.000 per i supplenti. Il gettone di presenza venne fissato di lire 70.000 (€ 36,15, dal 2002).

Nessun compenso fu previsto per i componenti dell'Assemblea.

La tabella, che segue, espone il costo complessivo sostenuto in ognuno degli anni del decennio per gli organi istituzionali:

ANNO²	95	96	97	98	99
Costo	£370.253	£355.155	£380.262	£415.063	£430.473
A N N O	00	01	02	03	04
Costo	£314.328	£432.000	€ 158.825	€ 36.323 ³	€ 271.956

² Le somme sono espresse in migliaia di lire sino all'esercizio 2001; dal 2002 sono espresse in euro.

³ Non comprende l'indennità di carica al commissario straordinario, perché corrisposta nel 2004, dopo il decreto ministeriale del 21 ottobre 2004.

8. Personale

Nel corso del 1995 l'Ente, in ossequio alle disposizioni restrittive emanate per tutte le pubbliche amministrazioni, eseguì la rilevazione dei carichi di lavoro e, sulla base di essa, ridefinì il fabbisogno di personale in 108 dipendenti, che il Ministero dei Trasporti, di concerto con quello del Tesoro (ora dell'Economia e delle Finanze), con decreto 15 luglio 1997, ammise nei limiti di 58 unità. Nel corso del 2003 (delibere 454 e 470 del Consiglio F.), in attuazione delle ristrutturazione prescritta dall'art. 34 della legge n. 289/2002, come illustrata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con le relative istruzioni applicative, adottò la pianta organica, di cui appresso, approvata dai Ministeri vigilanti il 30 giugno 2004, che ridusse, ulteriormente, il fabbisogno a 47 unità.

Pianta organica		
Funzione o area di funzioni	Dotazione di fascia	Dotazione di area
Dirigente		1
Area A:		
- fascia A2	1	
- fascia A3	1	
Totale area A		2
Area B:		
- fascia B1	7	
- fascia B2/B3	10	
Totale area B		17
Area C:		
Fascia C1/C2	10	
Fascia C3	13	
Fascia C4/C5	4	
Totale area C		27
TOTALE ORGANICO		47

Durante il decennio, tuttavia, l'organico ammesso è rimasto in parte vacante, poiché l'Ente ne ha rinviato il completamento al miglioramento delle condizioni economiche e finanziarie generali. Cosicché, la consistenza del personale in servizio è andata man mano riducendosi, passando da un contingente di 48 unità del 1994, a quello di 29 del 2004; il maggior calo si riscontra negli anni tra il 2001 ed il 2004, durante i quali l'Ente ha fatto ricorso anche all'assunzione di due unità *part time*. Al riguardo, i revisori dei conti

osservarono che l'eccessivo assottigliamento del numero dei dipendenti in servizio nuoce agli interessi dell'Ae. C.I., poiché ne riduce la capacità operativa, la quale costituirebbe la causa principale della crisi finanziaria in cui versa, perché non consente di governare e di ridurre il persistente grave stato di sofferenza dei crediti vantati verso gli aero club e di smaltire i residui e, in occasione dell'esame degli ultimi conti consuntivi, i predetti hanno suggerito di evitare il ricorso a costose consulenze esterne, e di procedere alla copertura dei posti vacanti mediante appositi concorsi. Inoltre, hanno raccomandato di creare un apparato capace di definire il costo effettivo di ogni tipo di attività e di riscuotere il relativo prezzo dall'utenza con criteri di economicità e di efficienza⁴.

Nelle tabelle, che seguono, viene esposto, per ciascun anno, il contingente del personale in servizio, il costo complessivo e quello medio sostenuto dall'Ente.

⁴ L'ispettore I.G.F., da una verifica a campione riferita ai mesi di maggio e giugno 2001, ha rilevato una media di assenze giornaliere di 7 dipendenti, su 37 in servizio.

Personale in servizio										
QUALIFICA ⁵	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Direttore Generale	1	1	1	1	1	1	-	1	1	1
Dirigente	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-
IX q.f. (C4)	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
VIII q.f. (C3)	5	5	5	5	5	5	5	9 ⁶	6 ⁷	6 ⁸
VII q.f. (C1)	8	7	6	6	6	6	5 ⁹	8 ¹⁰	8 ¹¹	8 ¹²
(B3)	-	-	-	-	-	-	-	2	3	3
VI q.f. (B2)	14	14	15	15	14	14	11	6 ¹³	2	2
V q.f. (B1)	7	7	7	7	7	7	7 ¹⁴	6	5	7
V q.f. (A3)	5	5	5	5	5	5		1	2	-
(A2)	-	-	-	-	-	-	5	1	-	-
III q.f. (A1)	5	5	4	3	4	3	3	-	-	-
Totale dipendenti	46	45	43	42	43	41	36	34	29	29

Costo del personale			
ANNO	Consistenza media	Costo annuo	Costo medio per unità
1995	46	Lire 2.272.220.000	Lire 49.396.000
1996	45	Lire 2.336.515.000	Lire 51.923.000
1997	43	Lire 2.395.957.000	Lire 55.720.000
1998	42	Lire 2.179.296.000	Lire 51.888.000
1999	43	Lire 2.289.615.000	Lire 53.297.000
2000	41	Lire 2.376.357.000	Lire 57.000.000
2001	35	Lire 2.286.112.000	Lire 65.318.000
2002	33	€ 1.243.252	€ 37.674
2003	29	€ 1.187.238	€ 40.930
2004	29	€ 1.202.723	€ 41.473

Come si può notare, la naturale crescita del costo complessivo del

⁵ Tra parentesi sono riportate le posizioni di inquadramento attribuite in applicazione del C.C.N.L. stipulato il 17 febbraio 1999.

⁶ Il Commissario straordinario con provvedimenti del 19.12.2002 inquadra due dipendenti nella posizione economica C4 con decorrenza dalla data del provvedimento; ma avendo i revisori dei conti ed il Ministero dei Trasporti mosse osservazioni, la decorrenza venne differita al 16 ottobre 2003, previa modifica della pianta organica, con provvedimento assunto dal C.F. all'inizio dell'anno 2005. Nella tabella si riporta, pertanto, la situazione corretta "ex post".

⁷ Di cui 1 in part time.

⁸ Di cui 1 in part time.

⁹ Di cui 1 in part time.

¹⁰ Di cui 1 in part time.

¹¹ Di cui 1 in part time.

¹² Di cui 1 in part time.

¹³ Di cui 1 in part time.

¹⁴ Di cui 1 in part time.

personale viene contenuta omettendo di coprire i posti di organico lasciati liberi dai dipendenti cessati dal servizio. Un sostanzioso aumento si verificò nell'anno 2002, per effetto dell'applicazione del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro.

Il rapporto di lavoro, in virtù della legge n. 70/1975, è disciplinato dal regolamento organico del personale, approvato con decreto interministeriale del 6 gennaio 1982, e dagli accordi nazionali di lavoro del comparto degli enti pubblici non economici. Nel decennio 1995-2004 sono stati applicati ad esso gli accordi stipulati il 1° luglio 1995, il 1° febbraio 1999, il 14 febbraio 2001 ed il 9 ottobre 2003. Il personale, ai fini previdenziali, è iscritto al fondo di assicurazione generale obbligatorio gestito dall'Inps, al quale l'Ente ha versato annualmente i contributi dovuti; per il pagamento del trattamento di fine rapporto accantona ogni anno in apposito fondo la quota maturata, in conformità alla determinazione n. 4/96 della Corte dei conti. La consistenza del detto fondo, alla fine del 2004, ammontava ad € 800.235.

Alla struttura amministrativa dell'Ae. C.I. è preposto, anche secondo il nuovo ordinamento, un direttore generale, che partecipa, con voto consultivo, alle riunioni dell'Assemblea e del Consiglio Federale. Viene nominato da quest'ultimo per un quinquennio ed ha diritto al trattamento economico del dirigente generale statale di livello C, in quanto l'Ae. C.I. è stato classificato quale ente di notevole rilievo dal D.P.C.M. 25 ottobre 1979. Nel corso del decennio in esame sono stati nominati, in successione di tempo, ben sette direttori generali, per periodi inferiori al quinquennio, intervallati da periodi di vacanza del posto (12 maggio 1998-novembre 2001¹⁵; 1° ottobre 2002, luglio 2003; 1° ottobre 2002, 31 gennaio 2003; 26 maggio 2003, 31 ottobre 2003; 5 novembre 2003, 30 aprile 2004; 11 maggio-30 novembre 2004; 1° dicembre 2004, 30 aprile 2005). Il trattamento economico, volta per volta concordato con essi, corrisponde a quello previsto dai C.C.N.L. della categoria. Per gli ultimi sei, in particolare, esso era così composto: € 46.259, quale trattamento base annuo, comprensivo della tredicesima mensilità; € 20.658, anch'esso comprensivo di tredicesima mensilità, quale indennità fissa di posizione; € 18.000, quale parte

¹⁵ Il Consiglio federale sottoponeva il direttore generale a procedimento disciplinare per presunte irregolarità e, a conclusione di esso, nel maggio 2001, dopo una sospensione dal servizio di due mesi, procedeva al suo licenziamento. Ne seguiva controversia dinanzi all'Ufficio Provinciale del Lavoro, conclusasi con accordo transattivo, con il quale l'Ente riconosceva cessato il servizio per dimissioni volontarie e si impegnavano a versare all'ex dipendente la somma di lire 60 milioni a titolo di incentivo all'esodo.

variabile dell'indennità di posizione; € 9.000, quale indennità di risultato. Dalla fine del 1996 è vacante il posto di dirigente. Nel 1999 l'Ente bandì apposito concorso e, a conclusione di esso, procedette alla relativa nomina, ma l'assunto rassegnò le dimissioni dopo meno di sei mesi di servizio.

9. Vigilanza e controllo

Come è stato già detto l'Ente è soggetto alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri della Difesa e dei Trasporti, ma l'effettivo rapporto dialettico intercorre con quest'ultimo dicastero, competente ad esercitare anche vigilanza tecnica, quale l'approvazione dei programmi di didattica del volo e l'istituzione dei relativi corsi, il quale ha esercitato il controllo, esaminando i bilanci preventivi e consuntivi e movendo osservazioni e rilievi ogni qualvolta è venuto a conoscenza di questioni di dubbia legittimità ed invitando l'Ente ad riportare la gestione nei limiti della regolarità. Più di recente, ha censurato l'assunzione del dirigente, di cui innanzi, perché avvenuta a mezzo di bando di concorso pubblicato, dopo la presentazione della domanda, mediante affissione alla porta dell'Ente e sul sito internet (1999), e l'inquadramento di alcuni dipendenti di area C. Il primo rilievo non ebbe pratica conseguenza, poiché, come si è già detto, il funzionario rassegnò le dimissioni dopo meno di sei mesi di servizio; il secondo portò alla rettifica dell'inquadramento, con recupero delle somme pagate in esecuzione del provvedimento rettificato. Più perspicace è stata, invece, la vigilanza dei revisori dei conti i quali, potendo osservare più da vicino l'andamento della gestione, volta per volta ne hanno evidenziato gli aspetti patologici, quale l'anomala massa dei crediti non riscossi, l'eccessivo ammontare dei residui, sia attivi che passivi, etc., e messo in evidenza irregolarità, che hanno stimolato l'intervento del Ministero dei Trasporti. Infine, nella seconda metà dell'anno 2001 l'Ispettorato Generale di Finanza ha eseguito una verifica amministrativo-contabile, nel corso della quale ha rilevato varie irregolarità.

10. Attività istituzionale

I. - Sport aeronautico

In questo settore l'Ente ha continuato a svolgere la tradizionale attività, organizzando gare aeree di Rally, di acrobazie aeree, di velocità, e varie, e partecipando a campionati e gare nazionali ed internazionali di volo a motore, di volo a vela, di paracadutismo, di volo da diporto o sportivo, parapendio ed aeromodellismo, manifestando ottima competitività e riportando pregevoli affermazioni. Meritano di essere segnalate la partecipazione alla coppa del mondo di paracadute aperto (USA, 1996), ai campionati mondiali svoltisi in Croazia e negli USA nel 98, alla seconda edizione del "World air games" svoltasi in Spagna nel 2001¹⁶, ai campionati mondiali disputati nel 2004 in Croazia, USA e Brasile, il record (omologato) di quota con paramotore (3100 s.l.m.) conseguito nella disciplina del volo sportivo nel 1996, nonché, per l'aeromodellismo, la vincita, nel 1995, del record mondiale di altezza per modelli radiocomandati ed a propulsione elettrica con alimentazione mista, e quello di distanza in linea retta e la partecipazione, nel 1998, a sei campionati mondiali. Dal 1999 è presente anche nelle competizioni di volo aerostatico, partecipando ad un campionato mondiale. L'attività complessiva, tuttavia, pur garantendo un alto livello agonistico nelle competizioni sportive aeronautiche internazionale, nel corso del decennio, e soprattutto nella seconda parte, è andata gradualmente riducendosi, soprattutto nelle discipline che richiedono maggiori risorse finanziarie (volo a motore, volo a vela, paracadutismo), in talune delle quali risulta più che dimezzata alla fine del 2004. Nelle tabelle, che seguono, viene rappresentata l'attività svolta in ciascuna disciplina:

¹⁶ Tale tipo di competizione, detta anche "Olimpiadi dell'Aria", organizzata dalla F.A.I. ogni quattro anni, ha avuto solo due edizioni, essendo stata sospesa a causa dei costi eccessivi, non sopportabili per gli aero club nazionali. Nell'edizione 2001 la rappresentanza italiana conquistò 4 medaglie d'oro, 3 d'argento ed 1 di bronzo nelle specialità del parapendio, deltaplano, paracadutismo e volo a vela.

a-Volo a motore

ATTIVITA' E DATI	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Gare aeree di Rally	17	18	17	12	9	8	8	6	4
Gare di acrobazie aeree	9	12	8	7	7	5	6	6	3
Gare di velocità	5	4	2	1	4	1	1	1	1
Gare varie	1	1	1	7	7	3	3	5	-
Licenze sportive FAI rilasciate	122	42	32	21	36	30	48	41	22
Licenze sportive FAI rinnovate	495	216	179	166	176	161	151	152	124
Licenze di comm.rio sportivo rilasciate	10	3	0	0	2	0	1	0	1
Licenze di comm.rio sportivo rinnovate	45	21	11	4	1	4	4	3	4
Licenze FAI di volo aerostatico rilasciate	-	2	3	0	0	0	0	0	0
Licenze FAI di volo aerostatico rinnovate	17	14	4	1	0	0	0	0	0
Licenze FAI elicotteri rilasciate	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Licenze FAI elicotteri rinnovate	0	0	0	0	0	0	0	0	0

b-volo a vela

ATTIVITA' E DATI	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Gare internazionali		1	1	2	3	1	2	2	1	1
Gare nazionali	5	9	7	13	14	20	18	10	11	12
Licenze sportive rinnovate	751	808	436	0	0	0	0	0	0	247
Licenze sportive rilasciate	144	103	48	0	0	0	0	12	0	37
Tessere comm. Sportivo rinnovate	240	248	197	347	74	166	172	272	193	181
Tessere comm. Sportivo rilasciate	45	30	25	41	24	18	53	12	9	5
Licenze FAI rinnovate	0	0	0	347	332	294	303	279	274	0
Licenze FAI rilasciate	0	0	0	41	30	29	53	22	15	0

c-paracadutismo

ATTIVITA' E DATI	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Gare naz.li ed internaz.li	15	10	11	12	52	7	6	6	6	4
Licenze rinnovate FAI	584	635	287	228	387	275	195	190	213	194
Licenze rilasciate FAI	84	118	30	45	26	62	38	62	42	38
Brevetti rinnovati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

d-aeromodellismo

ATTIVITA' E DATI	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Gare internazionali	2	5	5	4	3	6	7	7	10	9
Gare di campionato italiano	40	47	44	44	49	44	50	50	55	42
Licenze FAI rilasciate	140	154	17	25	26	51	34	30	35	57
Licenze FAI rinnovate	1219	1192	418	381	387	415	406	415	415	420
Licenze comm.rio sportivo rinnovate	143	150	109	112	112	91	116	108	98	113
Licenze comm.rio sportivo rilasciate	13	10	5	0	14	10	6	8	13	18
Attestati di aeromodellismo. Rilasciati	423	316	199	127	158	141	141	103	226	451

In quest'ultima specialità sono stati realizzati notevoli progressi nel campo giovanile, soprattutto negli ultimi anni, che hanno avuto come risultato la vincita nei campionati mondiali giovanili di una medaglia d'argento, nel 2003 e una d'oro, nel 2004, nella categoria del volo vincolato.