

e-volo da diporto o sportivo (VDS)

ATTIVITA' E DATI	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Gare senza motore	2	2	3	1	0	0	1	3	3	7
Gare con motore	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0
Licenze FAI rilasciate per volo senza motore	149	136	14	9	3	1	6	8	6	18
Licenze FAI rinnovate per volo senza motore	157	140	52	42	20	19	15	27	37	42
Licenze FAI rilasciate per volo con motore	33	11	10	4	4	3	7	0	2	2
Licenze FAI rinnovate per volo con motore	10	32	5	6	4	3	14	1	12	5
Tessere commiss.rio sport. rilasciate per volo senza motore	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Tessere comm.rio sport. rinnovate per volo senza motore	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tessere di comm.rio sport. rilasciate per volo con motore	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0
Tessera di comm.rio sport. rinnovate per volo con motore	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0

Nelle competizioni internazionali i partecipanti italiani hanno vinto una medaglia d'argento nel volo a vela della classe 18 m, una medaglia d'oro individuale ed il 3° posto a squadre nel volo con apparecchi privi di motore, e due medaglie, una d'argento ed una d'oro, nella specialità del deltaplano.

f-aerostatica

ATTIVITA' E DATI	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Gare	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1
Licenze FAI rinnovate	0	0	0	0	12	11	7	7	9	13
Licenze FAI rilasciate	0	0	0	0	2	1	0	1	4	0
Tessere comm.rio sportivo rilasciate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tessere comm.rio sportivo rinnovate	0	0	0	0	0	0	1	0	9	0

II. - Sostegno allo sport aeronautico

Per le manifestazioni aeree ed a sostegno dell'attività didattica, dello sport aeronautico, sia a vela che a motore, e del volo da diporto e sportivo l'Ae. C.I. ha erogato i contributi, esposti nella tabella, che segue, anche essi in graduale diminuzione dal 1995:

Contributi di sostegno

ANNO	95	96	97	98	99	00	01
(in milioni di lire)	1324	625	624	652	112	510	509,3
ANNO	02	03	04				
(in migliaia di euri)	308,2	176,2	206,9				

Quale forma di incoraggiamento all'esercizio delle attività di volo, dal 2002 ha anche ridotto le tariffe per l'identificazione degli apparecchi e per la convalida dei certificati di abilitazione e di idoneità al volo sportivo e da diporto.

III. - Aerodidattica

E' il settore basilare dell'attività della federazione, perché realizza il principale fine istituzionale, che è la formazione aeronautica della gioventù e la diffusione della relativa cultura, propedeutiche all'esercizio dello sport e del volo da diporto.

Essa è diretta, principalmente, ad addestrare gli allievi idonei alla conduzione di apparecchi, di aerostati e di alianti, con motore o senza motore,

ed all'esercizio del paracadutismo. E' disciplinata dall'art. 16 del regolamento approvato con d.P.R. 5 agosto 1988, n. 404, di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106 e si svolge secondo programmi predisposti dall'Ae. C.I. ed approvati dal Ministero dei Trasporti. I corsi vengono istituiti dall'Ente, che ne stabilisce anche le modalità ed i criteri di svolgimento, anch'essi approvati dal Ministero vigilante, presso scuole organizzate dagli aero club federati (per la conduzione di apparecchi) e dalle associazioni aggregate appositamente certificate (per il volo su alianti e vela) e si concludono con un esame finale alla presenza di un istruttore esaminatore nominato dall'Ae. C.I..

Alla fine del 2004 erano operanti 53 scuole di volo a motore (59, nel 1995) e 22 di volo a vela (invariato, rispetto al 1995), gestite dagli aero club, che hanno svolto 50 corsi (98, nel 1995) di addestramento con apparecchi privi di motore e 119 (71, nel 1995) con apparecchi muniti di motore, in aumento rispetto all'anno 2003; e 21 scuole certificate, delle quali 19 per il volo a motore e due per il volo senza motore. Tra le prime meritano di essere menzionate la Scuola Nazionale Elicotteri di Lugo (S.N.E.), dal 2003 dislocata nelle due sedi di Varese e de l'Aquila, e la scuola per pilota privato e commerciale dell'aero club di Varese, presso le quali possono essere conseguite anche licenze di pilota privato e commerciale per elicotteri ed abilitazioni IFR¹⁷; e, infine, il club centrale di volo a vela di Rieti, per la formazione di sportivi di alta specializzazione. Insieme a quest'ultimo l'Ae. C.I., di recente, ha costituito una società a responsabilità limitata, avente sede in Roma, e con capitale sociale di € 52.756, di cui l'Ae. C.I. ha conferito il 90%, aperta all'adesione anche di altri aero club, società e soggetti, comunque interessati al volo, per l'istituzione e la gestione di una scuola nazionale aeronautica (S.N.A.), presso la quale possano essere formati piloti, sia di apparecchi, che di aeromobili e, comunque, di ogni altro genere di velivolo non militare, e per l'esercizio di attività tecniche e commerciali connesse al volo. Al momento la scuola non è ancora operante e la s.r.l. è ancora in attesa di adesioni.

Nel corso del decennio anche la didattica ha subito un forte ridimensionamento, come si evince dalle tabelle, che seguono, a causa dei costi, in particolare del carburante, e della situazione dell'economia generale, che scoraggiano l'esercizio di tale tipo di sport. Dopo un lungo periodo di

¹⁷ I corsi di pilota commerciale per la conduzione di aerei e di elicotteri e, comunque, di aeromobili che superano i limiti di peso indicati nella tabella A allegata alla legge n. 106/1985, ed i corsi di abilitazione I.F.R. per il volo strumentale vengono svolti sotto la vigilanza dell'ENAC, che rilascia anche i relativi attestati di idoneità.

decremento, tuttavia, dal 2001 ha avuto inizio un graduale recupero. Nelle tabelle, che seguono, vengono esposti, per ciascun anno, il numero dei diplomi rilasciati, il numero degli allievi iscritti alle scuole e, infine, un quadro di sintesi di tutta l'attività didattica svolta nel solo volo sportivo o da diporto.

a-Volo a motore

Tipo di diploma rilasciato	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Attestato allievo pilota	826	797	701	806	745	758	614	456	552	541
Licenza di pilota privato	740	585	398	590	534	541	451	455	248	251
Lic. di pilota commerciale	126	96	56	139	81	148	119	272	23	16
Abilitazione IFR	32	24	33	85	45	64	41	93	23	10
Abilitazione istruttori	51	43	35	38	28	40	35	155	39	6
Lic.pilota privato elicotteri	51	9	22	9	24	13	15	18	3	6
Lic. Pilota comm.le elicotteri	10	8	8	4	3	7	9	8	8	3

b-Volo a vela

A N N O	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Licenze di pilota di aliante	355	192	182	252	211	174	105	110	86	116
Abilitazione di istruttore di volo	10	8	18	5	7	10	1	0	9	1

c-Sintesi della didattica nel volo sportivo o da diporto

Volo S. o da diporto	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Allievi iscritti	3.955	3578	3858	3334	2912	2230	2560	2670	2850	2947
Variazione percentuale	-10	-10	+8	-13	-15	-24	+15	+4	+7	+3
Attestati rilasciati	2.245	2244	2082	1878	1806	1627	1284	1473	1748	1643
Scuole certificate: con apparecchi a motore	8	9	13	7	4	12	1	11	6	19
Scuole certificate con apparecchi senza motore	10	8	2	7	2	3	3	5	3	2
Apparecchi identificati	486	372	360	337	336	308	312	344	304	490

IV - Flotta ed attività di volo

Nel novembre del 1987, l'Ae. C.I. stipulò con il Ministero dei Trasporti una convenzione, con la quale lo Stato si impegnavo a concorrere nella spesa di rinnovo della flotta aerea con un contributo di lire 17 miliardi (€ 8.779.767,28), da erogarsi in tre annualità. Ottenuto il finanziamento, redasse un primo piano di spesa, che sottopose all'approvazione ministeriale, ed acquistò, in tempi diversi, n. 147 apparecchi e n. 4 verricelli, per un costo complessivo di € 13.080.938, utilizzando soltanto € 5.733.336 del finanziamento predetto¹⁸; la parte residua, di € 3.046.431, non è stata ancora utilizzata dal Commissario straordinario, il quale ha ritenuto di demandare agli organi ordinari di amministrazione, una volta ricostituiti, ogni decisione, compresa l'elaborazione di un piano di prosecuzione degli acquisti. Diede gli apparecchi e gli altri strumenti, man mano acquistati, in locazione agli aero club (*"in esercizio"*) per un periodo variabile dai tre ai cinque anni, ad un canone che fosse sufficiente a coprire, alla scadenza del contratto, almeno il 50/60% del costo di acquisto. Pose a carico del locatario le spese di manutenzione straordinaria; e, per garantire l'integrità del capitale pubblico, con il quale tali velivoli erano stati acquistati, stipulò un contratto di assicurazione e provvide a pagare direttamente i relativi premi, con rivalsa sui locatari. Al termine della locazione l'Ae. C.I. usa lasciare gli apparecchi in comodato agli assegnatari, con il medesimo onere della manutenzione straordinaria e del pagamento del premio assicurativo, per poi cederli in proprietà agli stessi alla

¹⁸ L'art. 2 della convenzione prevede che l'Ente avrebbe destinato all'acquisto dei velivoli non solo il contributo ministeriale, ma anche i proventi derivati dalla locazione o alienazione di essi agli aeroclub federati, introitati sul medesimo capitolo di bilancio.

scadenza di un periodo complessivo di circa dieci anni dall'acquisto. Diverso trattamento ha usato per l'Aero Club centrale di volo a vela di Rieti, al quale ha affidati 19 velivoli, destinati all'attività sportiva di alta qualificazione, direttamente in comodato, salvo l'obbligo della manutenzione straordinaria e dell'assicurazione, come innanzi.

Oltre ai velivoli acquistati con i fondi ministeriali e con quelli propri l'Ae. C.I. ha utilizzato anche velivoli dismessi dall'Aeronautica militare, affidandoli, previo opportuna revisione, in comodato agli aero club.

La consistenza complessiva della flotta federale, che comprende, in ciascun degli anni in esame, anche i velivoli di proprietà degli aero club, viene descritta nella tabella, che segue, dalla quale si evince che, dalle 776 unità dell'inizio del decennio, alla fine del 2004 si era ridotta a 588. Il calo più significativo si è avuto tra il 2000 ed il 2004, durante i quali sono scomparsi del tutto i velivoli dell'A.M. e gli elicotteri della scuola nazionale elicotteristi. Conseguenzialmente, è diminuito anche il numero delle ore di volo, passato da 175.547, del 1995, a 113.582, del 2004. Anche il numero di velivoli rimasti in proprietà dell'Ente è sceso, dalle 191 unità del 1995, a quello di 80, della fine del 2004.

Quanto all'acquisto, l'Ente, con contratto stipulato nell'ottobre 1998, commissionò ad una azienda costruttrice, organizzata in s.r.l., la fornitura di 15 velivoli, al prezzo complessivo di lire 3.868.200.000. Nel contratto fu convenuto il pagamento di un acconto pari al 60% del prezzo, denominato "caparra", contro il rilascio di idonea fideiussione. Ma dopo la consegna dei primi due mezzi, l'azienda cessò l'attività, trattenendo l'acconto di lire 1.797.702.000. E l'Istituto fideiussore (debitamente autorizzato all'attività dal Ministero del Tesoro) rifiutò il rimborso degli acconti, opponendo eccezioni proprie del debitore principale. L'Ae. C.I. chiese ed ottenne decreto ingiuntivo dal Presidente del Tribunale di Roma, rimasto ineseguito, perché opposto dal fideiussore; attualmente pende giudizio di cognizione del merito presso il medesimo giudice¹⁹. Risultò, poi, che alla data di stipula del contratto il socio principale dell'azienda venditrice era già in stato di liquidazione e gravato da due procedimenti civili. Altra vicenda è l'acquisto di 4 verricelli, avvenuto nel luglio 1998, e costati lire 630.635.262, per i quali la venditrice, scelta attraverso una procedura non chiara, chiese, ed ottenne la

¹⁹ La s.r.l. venne dichiarata fallita e l'Ente ha anche prodotto domanda di insinuazione del credito nella procedura fallimentare

revisione del prezzo non preventivamente pattuito²⁰. In entrambi gli episodi emerge che l'Ente ha proceduto agli acquisti senza l'osservanza delle norme di contabilità di Stato, omettendo, in particolare, il ricorso alla gara pubblica e l'accertamento dei requisiti di affidabilità del contraente prescelto, nel primo caso, ed erogando somme senza alcun supporto, né giuridico, né contabile, nel secondo.

Composizione della flotta aerea federale										
VOLIVOLI A MOTORE	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
In esercizio agli Ae. C. federali	532	503	463	488	495	445	446	401	442	406
Di proprietà dell'A.M. in esercizio agli Ae.C. federali.	39	39	39	39	39	39	39	79	0	0
Elicotteri in esercizio alla S.N.E.	6	6	6	5	5	5	5	5	0	0
Elicotteri in esercizio ad altro Ae.C. federali	3	1	1	2	1	2	4	3	7	6
ALianti E MOTOALianti										
In esercizio agli Ae. C. federali	177	172	166	156	184	162	169	158	158	157
In comodato all'Ae. C. centrale di volo a vela	19	20	22	22	25	23	18	15	15	19

Dalla successiva tabella si rilevano anche le ore di volo svolte in ciascuno degli anni 1995-2004:

ORE DI VOLO SVOLTE										
	In migliaia									
Ore di volo	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
A motore	120,0	112	103,2	107	106,9	107,7	105,1	99	74	72,1
Alianti	46,2	50,8	54,7	44,4	48,4	46,2	40,2	25,2	32,1	35,3
Motoalianti	2,3	2,8	3	2,5	3,4	4,1	3,1	2,5	2,5	1,3
Traino alianti	7,0	6,7	7,2	6,2	7,1	9,6	5,2	5,1	4,4	4,7
Totale ore di volo	175,5	172,3	168,1	160,1	165,8	167,6	153,6	131,8	113	113,4

V. - Vigilanza sugli aero club e sulle associazioni sportive

L'Ae. C.I. ammette alla federazione gli aero club ed aggrega le associazioni sportive, dopo avere accertato il possesso dei requisiti necessari e valutato la loro idoneità tecnica complessiva; in seguito, vigila sulla loro attività e certifica

²⁰ I verricelli (catapulte per il lancio in quota, da terra, degli alianti) vennero acquistati per diffonderne l'uso, allo scopo di facilitare la pratica del volo a vela. Essi, ricevuti in consegna tra il 1999 ed il 2000, qualche anno dopo vennero assegnati "in prova" gradualmente, man mano che ne veniva fatta richiesta, agli aero club che praticavano tale specialità di volo. Alcuni sodalizi non provvidero neppure al ritiro ed uno, che lo aveva ritirato, lo restituì, poiché non fornito di sufficiente esperienza per il maneggio di macchine molto complesse, che richiedevano severe procedure di sicurezza. Successivamente, vennero riassegnati ad altri aero club i quali, dopo un periodo di prova e di sperimentazione, sono, al momento, in grado di utilizzarli normalmente.

l'idoneità delle scuole a svolgere corsi di addestramento al volo da diporto o sportivo. Nei casi di accertata carenza o irregolarità può pervenire, persino, allo scioglimento del rapporto, c.d. "sfederamento"²¹, per gli aero club, e "disaggregazione", per la associazioni. Più in particolare, il Consiglio federale valuta le proposte di attività sportive, che gli aero club intendono esercitare e può assoggettarli a gestione commissariale quando ricorrono "gravi motivi" o, comunque, quando i loro organi istituzionali non siano in grado di funzionare regolarmente. Il commissariamento è disposto, normalmente, per sei mesi, ma può essere prorogato e si conclude con la ricostituzione degli organi ordinari o con la messa in liquidazione del sodalizio. Per la risoluzione di controversie interne tra gli organi dell'Ente e gli aero club è previsto anche la possibilità di accedere ad un lodo del collegio dei probiviri. La tabella, che segue, evidenzia l'attività di vigilanza che si è manifestata in provvedimenti esterni nei riguardi degli aero club e delle associazioni sportive.

ANNO	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
Aero club federati	93	91	88	83	82	83	82	82	80	81
Aero club commissariati	6	3	3	1	1	0	4	4	0	0
Aero club in liquidazione	0	3	3	3	3	4	3	2	1	1
Aero club "sfederati"	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0
Aero club receduti	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Associazioni aggregate	100	103	84	96	105	101	106	100	111	123
Aggregazioni revocate	10	0	33	6	9	13	0	17	3	8

VI. - Tenuta dei registri e rilascio di documenti.

E' un servizio istituzionale, che la legge affida all'Ae. C.I. nell'interesse della sicurezza del VDS e della pubblica incolumità, e costituisce anche fonte di entrata. Esso consiste nel:

- a) eseguire la verifica degli apparecchi VDS, richiesta dai proprietari, ed iscriverli nel registro previsto dall'art. 5 del d.P.R. n. 404/1988; rilasciare i documenti di identificazione e le targhe per la loro circolazione; annotare i relativi atti di cessione e ritirare il documento, qualora accerti la perdita della corrispondenza alle caratteristiche indicate dalla legge n. 106/1985;
- b) tenere il registro matricolare, previsto dall'art. 753 del codice della

²¹ L'Ente ha fatto ricorso, talvolta, allo "sfederamento" per morosità dell'aero club e talvolta per gli stessi motivi ha utilizzato lo strumento del commissariamento.

navigazione, per l'iscrizione degli alianti liberatori, richiesta dai proprietari, previa verifica, come innanzi;

- c) nominare gli istruttori per l'esame di idoneità degli allievi dei corsi di addestramento alla conduzione degli apparecchi VDS e degli alianti;
- d) rilasciare gli attestati di idoneità al volo e di idoneità a svolgere attività di istruttore di volo e rinnovarli, a richiesta degli interessati²²;
- e) rilasciare, per l'attività agonistica, le licenze ed i brevetti per conto della FAI e le licenze di commissario sportivo.

Le entrate derivante dalla prestazione dei servizi, innanzi descritti, che nel 1995 ammontavano a lire 2.642 milioni, sono andate gradualmente calando, fatta eccezione per l'anno 2002, in cui si verificò un sostanzioso recupero (€ 1.133.530), sino a raggiungere, nel 2004, l'ammontare di € 822.182.

²² Il rinnovo deve essere richiesto ogni due anni per la conduzione degli apparecchi ed ogni anno per l'esercizio dell'attività di istruttore di volo, previa presentazione dei documenti comprovanti la permanenza dei requisiti psicofisici.

11. Bilanci

I bilanci preventivi ed i conti consuntivi, regolarmente redatti, risultano essere stati approvati dall'Assemblea federale, sino al 2002, e dal Commissario straordinario, negli anni 2003/4, in conformità alle disposizioni emanate con il d.P.R. n. 696/1979 e con parere favorevole dei revisori dei conti; hanno sempre ottenuto l'assenso dei ministeri vigilanti salvo qualche rilievo, accettato dagli organi dell'Ente; non sono stati sempre deliberati nei termini di legge. Ai preventivi, talvolta, è stato necessario apportare variazioni, a causa della sopravvenuta riduzione o annullamento dei contributi ministeriali. Nella tabella, che segue, vengono esposte le date di deliberazione dei bilanci preventivi e dei conti consuntivi, con i relativi giudizi espressi dai revisori dei conti ed i provvedimenti dei ministeri vigilanti²³.

Anno	Deliberazione del bilancio		Approvazione ministeriale		Parere revisori conti
	Preventivo	Consuntivo	Preventivo	Consuntivo	
95	29.10.1994	22.06.1996	19.12.1996	19.12.1996	Fav.
96	28.10.1995	19.04.1997	1.12.1997	1.12.1997	Fav., con racc.
97	30.11.1996	23.05.1998	10.01.1997	19.11.1998	Fav
98	31.10.1997	15.05.1999			Fav.
99	31.10.1998	29.04.2000			Fav.
2000	30.10.1999	14.07.2001	14.10.2000		Fav.
2001	21.04.2001	20.04.2002		29.10.2002	Fav.
2002	27.10.2001	21.05.2003		21.11.2004	Con riserva ²⁴
2003	15.11.2002	27.05.2004	8.04.2003	22.07.2005	Fav.
2004	3.12.2003	19.05.2005		9.09.2005	Favor.

L'Ente ha affidato il servizio di tesoreria alla Banca d'Italia, presso la quale tiene in deposito i propri fondi. Ha affidato ad un istituto di credito il servizio di cassa, con apposita convenzione, l'ultima delle quali stipulata il 10 marzo 2005 con durata 1° gennaio 2004-31 dicembre 2007. Il servizio è gratuito, salvo i bonifici esteri, che superino il valore di € 12.500, e consiste nell'incasso, con

²³ Dall'entrata in vigore del d.P.R. n. 439/1999, l'approvazione ministeriale può essere espressa, a norma dell'art.2, anche a mezzo silenzio-assenso, protratto per oltre 30 giorni.

²⁴ Riguarda la questione del reinquadramento del personale, già menzionata. Il Ministero dei Trasporti, dopo complessa istruttoria, aderendo alle osservazioni dei revisori dei conti, invitò l'Ente a revocare il provvedimento ed a recuperare le somme erogate in forza di esso. Il Collegio dei revisori dei conti, preso atto dell'avvenuto accoglimento della richiesta ministeriale, sciolse la riserva nella riunione del 12. maggio 2005

facoltà di rilascio di ricevute liberatorie, di somme su reversali emesse dall'Ente o in assenza di esse, nell'esecuzione di pagamenti correnti, normalmente degli stipendi e delle spese ordinarie, sulla base di ordinativi, e nel custodire valori depositati da terzi per cauzione. La convenzione impone anche al cassiere di comunicare, giornalmente, con apposito modulo, le operazioni eseguite e di tenere aggiornato e custodire il conto riassuntivo del movimento, con i relativi documenti, il quale, a fine anno, viene messo a disposizione dei revisori dei conti per l'esame della situazione di cassa. Presso di esso non vengono tenute giacenze, le quali, di volta in volta, sono trasferite in Tesoreria; e da questa vengono attinti i fondi per fornire le provviste di cassa per i pagamenti.

L'Ente non ha costituito il nucleo di valutazione prescritto dall'art.20.2 del decreto leg.vo n. 29/1993; tuttavia la gestione è stata assiduamente seguita dal collegio dei revisori, che hanno effettuati riscontri, verifiche di cassa e redatto le relazioni ai bilanci preventivi ed ai conti consuntivi, con le quali hanno asseverato i fatti ed i risultati di gestione.

12. La gestione finanziaria

Il decennio in esame è caratterizzato da una graduale diminuzione delle entrate complessive (salvo che per il 2004) e dalla conseguente riduzione della spesa e dell'attività istituzionale; i conti consuntivi, tuttavia, chiudono con lieve avanzo di esercizio, salvo quello afferente il 1995. I risultati di sintesi sono esposti nelle sottostanti tabelle, alle quali faranno seguito più dettagliate notizie.

Conto consuntivo anni 1995/2001						In migliaia di lire	
ANNO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ENTRATE:							
Previsione definitiva	13.645.250	13.069.228	12.072.178	12.447.593	13.146.580	12.135.288	10.181.090
Entrate accertate	12.315.096	11.799.786	11.057.851	11.645.621	12.164.655	11.179.323	8.296.947
SPESE							
Previsione finale	13.645.250	13.069.228	12.072.178	12.447.593	13.146.580	12.135.288	10.181.090
Impegnate	12.444.588	11.733.601	10.650.113	11.339.606	11.481.475	11.023.216	8.254.992
AVANZO O DISAVANZO	-129.492	+66.185	+407.738	+306.015	+683.180	+156.107	+41.955

Conto consuntivo 2002/2004			In euro
ANNO	2002	2003	2004
ENTRATE:			
Previsione definitiva	4.607.623	4.584.211	4.897.796
Entrate accertate	4.300.851	4.180.547	4.594.594
SPESE			
Previsione finale	4.067.623	4.584.211	4.897.796
Impegnate	4.226.215	3.736.488	4.433.075
AVANZO O DISAVANZO	+ 74.636	+444.059	+161.519

I.- Le entrate.

Per tutto il decennio in esame prosegue, gradualmente, il calo delle entrate, iniziato nei primi anni novanta. Tuttavia, la parte più consistente, e più rappresentativa, di esse rimane il contributo del Coni, che è finalizzato allo

sviluppo delle attività giovanili e dell'attività sportiva nazionale ed internazionale, con particolare riguardo alla preparazione olimpica di alto livello. Seguono, in ordine decrescente, i ricavi dalla vendita di beni e servizi, le quote di adesione versate dagli aero club federati e dalle associazioni sportive aggregate ed i contributi ricevuti dallo Stato. Modesta rilevanza hanno i redditi patrimoniali.

Il contributo del Coni (lire 6.810 milioni, nel 1991), dall'ammontare di lire 4.408 milioni di lire, del 1995, raggiunge il minimo nel 2002 (€ 1.133.530), per poi risalire, nel 2004, ad € 1.432.341.

Il gettito delle quote di adesione degli aero club e delle associazioni sportive, che nel 1995 aveva assicurato all'Ente un'entrata complessiva di lire 1.469.900.000, dopo una flessione di circa il 50% negli anni 1997- 1999 (rispettivamente £ 1.018.999.000, £ 1.016.000.000 e £ 1.012.000.000), recupera, quasi integralmente (in termini monetari) negli anni 2000 e 2001 (£ 1.479.080.000, e £ 1.412.360.000), ma ricomincia a diminuire negli anni successivi (€ 723.894, 2001; € 699.297, nel 2004); la causa del calo è da ricercarsi nella riduzione del numero dei club federati e, in minor misura, nella riduzione del contributo per i nuovi iscritti per i primi tre anni e l'abolizione della c.d. tassa di federazione, operata come misura di incoraggiamento per arginare la tendenza alla defezione.

Quanto ai contributi statali, nel decennio rimane costante soltanto l'erogazione del Ministero dei Trasporti, mentre manca del tutto quella del Ministero del Turismo (ora della Presidenza del Consiglio dei Ministri) e, per i primi due anni, anche quella del dicastero della Difesa; complessivamente, essi passano da un ammontare di 342 milioni di lire del 1995, a quello, più che dimezzato, di circa € 88.000 del 2004.

In definitiva, l'incidenza dei contributi pubblici sulle entrate correnti, che nel 1995 è di circa il 49%, nel 2004 è vicina al 25%.

Le entrate proprie, che rivengono dalla vendita di pubblicazioni e dall'incasso delle tariffe dei voli sportivi e da diporto, del nolo degli aeromobili e degli strumenti di volo agli aero club, seguono, più regolarmente, l'andamento decrescente generale, passando dalla somma di lire 2.641.639.925, nel 1995, a quella di € 822.182 accertati del 2004. Le entrate patrimoniali, di entità trascurabile, costituite da interessi rivenienti da depositi bancari, titoli di Stato e mutui accordati agli aero club, dall'ammontare di lire 22.355.000, accertato a fine 1995, raggiungono il minimo di lire 7.300.000, nel 2001, ma dal 2002 iniziano ad aumentare fortemente, raggiungendo il massimo di € 58.000 del

2003.

Le entrate in conto capitale annualmente provengono quasi esclusivamente dalla vendita di velivoli, di paracadute e di materiale da lancio o da realizzo di valori mobiliari (vendita di titoli di Stato, recupero di prestiti erogati al personale ed agli aero club, recupero di cauzioni prestate, crediti verso lo Stato, etc.), che sono espunte nelle tabelle, che seguono, salvo due mutui accesi, uno nel 1999, di lire 3.400 milioni, e l'altro nel 2002, di € 180.760 ²⁵, per la ristrutturazione ed il consolidamento della palazzina di via Cesare Beccaria, di cui si dirà appresso.

Le tabelle, che seguono, danno un quadro sinottico delle entrate ordinarie surriferite:

Entrate correnti relative agli anni 1995-2001						In migliaia di lire	
ANNO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Quote di partecipazione degli iscritti	1.469.899	1.416.381	1.018.999	1.016.000	1.012.000	1.479.080	1.412.360
Contributo del Ministero dei Trasporti	341.655	289.100	210.000	210.000	150.000	206.000	206.000
Contributo del Ministero della Difesa	0	0	133.430	180.000	208.000	180.000	200.000
Contributo del CONI	4.407.985	4.148.241	4.241.241	4.086.231	3.047.869	2.964.869	2.964.869
Vendita di beni e servizi	2.641.640	2.204.150	2.403.620	1.892.801	1.692.883	1.751.570	1.621.259
Entrate patrimoniali	22.355	11.885	10.624	26.447	9.154	10.233	7.313

Entrate correnti relative agli anni 2002-2004			In euro
ANNO	2002	2003	2004
Quote di partecipazione degli iscritti	723.894	701.698	699.207
Contributo del Ministero dei Trasporti	106.390	106.390	67.628
Contributo del Ministero della Difesa	92.500	92.962	20.799
Contributo del CONI	1.133.530	1.374.750	1.343.918
Vendita di beni e servizi	1.008.163	931.114	822.182
Entrate patrimoniali	17.476	58.367	54.199

²⁵ L'ammortamento dei due mutui è stato convenuto in 15 anni a rate semestrali fisse, comprensive di quota capitale e di interessi.

Entrate in conto capitale 1995-2001						In migliaia di lire	
Anno	95	96	97	98	99	00	01
Vendita aeromobili, di paracadute, etc	42.541	226.787	141.019	503.739	224.675	33.764	484.325
Realizzo valori mobiliari	69.699	21.648	32.844	6.490	17.132	142	0

Entrate in conto capitale 2002 2004			In euro
Anno	2002	2003	2004
Vendita aeromobili, di paracadute, etc.	155.550	77.300	15.531
Realizzo valori mobiliari	0	0	1.118

II.- Le spese

La spesa, nel periodo considerato, ha un andamento parallelo a quello delle entrate. La parte più consistente è rappresentata dal costo del personale, la cui incidenza, nonostante la riduzione del numero dei dipendenti, è andata gradualmente aumentando per effetto della riduzione del volume delle attività. Infatti esso, mentre nel 1995 assorbiva il 26,55% della spesa corrente ed il 18,3 di quella totale, nel 2003 incide sulla prima per il 40,9%, e sulla seconda per il 31,77%, subendo un vistoso calo solo nel 2004, per effetto dell'incremento della spesa. Le variazioni, che si sono verificate anno per anno, sono espone nelle tabelle, che seguono:

Incidenza del costo del personale sulla spesa negli anni 1995/2001						In migliaia di lire	
ANNO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Costo del personale	2.272.220	2.336.515	2.395.957	2.179.296	2.289.615	2.376.357	2.286.112
Spesa corrente	8.559.180	7.038.135	7.288.137	7.486.010	5.679.289	6.463.141	5.989.546
Incidenza su spesa corrente	26,55%	33,20%	32,4%	29,11%	40,3%	35,76%	38,17%
Spesa totale	12.444.588	11.733.601	10.650.113	11.339.606	11.481.475	11.023.216	8.254.992
Incidenza su spesa totale	18,3%	19,91%	22,5%	19,12%	19,95%	21,55%	27,7%

Incidenza del costo del personale sulla spesa negli anni 2002/2004			In euro
ANNO	2002	2003	2004
Costo del personale	1.243.252	1.187.238	1.202.723
Spesa corrente	3.037.162	2.901.747	3.418.413
Incidenza su spesa corrente	40,93%	40,91%	35,18%
Spesa totale	4.226.215	3.736.488	4.433.075
Incidenza su spesa totale	29,42%	31,77%	27,13%

In ordine decrescente, la seconda voce di parte corrente è costituita dalla spesa per prestazioni istituzionali, la quale, nel decennio ha un andamento variabile, correlato al volume di attività svolta dall'Ente in favore dei federati e degli aggregati. La terza è costituita dai trasferimenti passivi a favore delle associazioni sportive (Titolo I, cat. 5) e degli aero club (Titolo I, cat. 6). Alle prime, quale sostegno allo sport aeronautico (volo a motore, a vela e libero, paracadutismo, aeromodellismo, etc.) ed alla formazione degli istruttori di volo e dei quadri tecnici del paracadutismo; ai secondi, per l'organizzazione di manifestazioni sportive ed agonistiche in tutti i rami dello sport aeronautico, e della relativa didattica, e per la costruzione di infrastrutture. La parte trasferita, che nel 1995 rappresentava il 15,47% della spesa corrente, nel corso del decennio è andata sempre più diminuendo, sino a risultare il 10% nell'anno 2002 ed appena il 6%, nei due successivi.

Tra le spese dirette sono compresi anche onorari per consulenze, delle quali si fornisce un'elencazione di quelle conferite negli ultimi 5 anni:

Spesa per consulenze sostenute negli anni 2000/2004					
Tipo di consulenza	2000	2001	2002	2003	2004
Legale	Lire 26.356.000	Lire 62.000.000		€ 11.000	€ 5.146
Giuridica		Lire 40.000.000			€ 30.000
Tecnico legale	Lire 10.000.000	Lire 30.000.000	€ 14.203		
Tecnica	Lire 9.000.000			€ 5.760	€ 15.252

Le consulenze tecniche hanno riguardato il settore informatico; quelle legali afferenti gli anni 2000 e 2001, hanno avuto per oggetto la questione della ristrutturazione della palazzina (affidamento dei lavori aggiuntivi alla medesima impresa), di cui si dirà appresso; quelle degli anni successivi, il pagamento di onorari per controversie legali, intentate, soprattutto contro aero club e contro associazioni per il recupero di crediti vari. Le consulenze giuridiche hanno