

# Verifica dei sussidi

## Ufficio federale dell'aviazione civile

### L'essenziale in breve

---

Il finanziamento speciale per il traffico aereo (FSTA) è uno strumento mediante il quale la Confederazione può sostenere finanziariamente provvedimenti nell'ambito del traffico aereo nazionale. I contributi concessi per mezzo del FSTA sono volti a limitare gli effetti del traffico aereo sull'ambiente, a rafforzare la prevenzione di atti illeciti compiuti contro il traffico aereo («Security») e a promuovere un elevato livello di sicurezza tecnica nel traffico aereo («Safety»). Inoltre, in funzione delle entrate e dei supplementi provenienti dall'imposta sugli oli minerali, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) dispone di un importo compreso tra 45 e 49 milioni di franchi all'anno.

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ha effettuato verifiche sia presso l'UFAC, sia presso determinati beneficiari dei sussidi. Nello specifico, ha scelto di esaminare due progetti di ricerca del Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca (Empa), una campagna informativa dell'aeroporto di Zurigo e il rinnovo totale dell'aerodromo di Gstaad-Saanenland. Inoltre, il CDF ha deciso di sottoporre a verifica un beneficiario di sussidi per ciascun settore sovvenzionato e di concentrarsi sui progetti già conclusi. I progetti selezionati presentavano un grado di sussidio comparabilmente elevato, oppure un beneficiario di sussidi finanziariamente solido, oppure le prestazioni di lavoro contabilizzate costituivano una quota importante dell'aiuto finanziario versato nella sua totalità.

Dalla verifica è emerso che i mezzi federali sono utilizzati in modo appropriato. Il CDF non ha identificato alcun elemento che induca a ritenere un impiego non economico dei sussidi. Secondo il CDF, i beneficiari dei sussidi hanno gestito i progetti in modo corretto e conforme ai requisiti dell'UFAC e alle disposizioni della legge sui sussidi. Tuttavia, un certo margine di miglioramento è stato ravvisato in particolare nel metodo di rendiconto.

#### **Necessità di intervento nelle procedure di concessione e sorveglianza**

La procedura di concessione dell'UFAC è strutturata in modo logico, è conforme alle basi legali e consente di contrastare i rischi conosciuti nel quadro della concessione dei sussidi. Tuttavia, il CDF raccomanda di accelerare la procedura di approvazione e di considerare con maggiore attenzione possibili effetti di trascinamento e sussidi multipli.

È necessario istituire un dispositivo di sorveglianza che preveda verifiche orientate al rischio dei conteggi dei beneficiari di sussidi, come pure controlli in loco. In particolare bisogna eseguire una verifica materiale delle fatture e garantire che vengano sovvenzionati soltanto i costi effettivi.

Il sistema di controllo interno sarà rielaborato a seguito della sostituzione dell'attuale sistema di gestione dei processi. Alcuni strumenti ausiliari per la valutazione delle domande devono essere aggiornati.

### **Sfide concernenti la sicurezza di avvicinamento e di decollo negli aerodromi regionali**

Conformemente alle disposizioni legali, i mezzi disponibili del FSTA devono essere concessi nell'ordine del 12,5–25 per cento nei settori «Ambiente» e «Security» e nell'ordine del 50–75 per cento nel settore «Safety». Si prevede che questa chiave di ripartizione non potrà essere rispettata nel periodo 2012–2023 preso in esame. L'UFAC deve quindi affrontare la questione in modo proattivo.

La sicurezza di volo negli aerodromi regionali genera un deficit di circa 30 milioni di franchi all'anno. Dal 2016 il FSTA sopprime integralmente a questo deficit. Da ottobre 2018 è in corso una rivalutazione generale della situazione del traffico aereo regionale sotto la direzione dell'UFAC.

**Testo originale in tedesco**