

ATTI PARLAMENTARI

XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV

n. 104

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

A L P A R L A M E N T O

*sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259*

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA (A.C.I.)

(Esercizi 1995 e 1996)

AUTOMOBILE CLUB PROVINCIALI E LOCALI

(Esercizi 1992, 1993, 1994 e 1995)

Trasmessa alla Presidenza il 7 maggio 1998

N.B. – La documentazione contabile dell'ACI è contenuta nel volume allegato.

**La documentazione contabile degli Automobile Club provinciali e locali è a disposizione presso
la Segreteria Generale – Affari Generali e legali.**

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 28/98 del 21 aprile 1998	Pag.	7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Automobile Club d'Italia (A.C.I.) per gli esercizi 1995 e 1996 e degli Automobile club provinciali e locali per gli esercizi dal 1992 al 1995.....	»	11

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 28/98

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 21 aprile 1998;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 18 agosto 1962, con il quale l'Automobile Club d'Italia è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visti i decreti del Presidente della Repubblica in data 3 giugno 1978 e 30 novembre 1979, con i quali gli Automobile Club provinciali e locali sono stati sottoposti al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi dell'Automobile Club d'Italia per gli esercizi finanziari 1995 e 1996, e degli Automobile Club provinciali e locali dal 1992 al 1995, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Felice Serino e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in

base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria degli Enti di cui sopra;

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

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi dell'Automobile Club d'Italia per gli esercizi finanziari 1995 e 1996 e degli Automobile Club provinciali e locali dal 1992 al 1995 — corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria degli Enti stessi.

L'ESTENSORE
F.to: Felice Serino

IL PRESIDENTE
F.to: Luigi Schiavello

Depositata in Segreteria il 5 maggio 1998.

p.c.c.
IL DIRETTORE DELLA SEGRETERIA
DIRIGENTE SUPERIORE
(Roberto Serra)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA PER
GLI ESERCIZI 1995 E 1996 E DEGLI AUTOMOBILE CLUB PRO-
VINCIALI E LOCALI PER GLI ESERCIZI 1992, 1993, 1994 E 1995
(CONTO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1995)

S O M M A R I O

Considerazioni introduttive	Pag.	13
-----------------------------------	------	----

PARTE I

L'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

1. - I compiti e l'assetto organizzativo	»	23
2. - Il personale	»	33
3. - L'attività svolta nell'ambito dei servizi istituzionali	»	37
4. - I servizi relativi alla riscossione delle tasse automobilistiche	»	44
5. - La gestione del pubblico registro automobilistico	»	53
6. - L'attività di controllo direzionale	»	60
7. - I conti consuntivi 1995 e 1996	»	64
7.1. - Il rendiconto finanziario	»	68
7.2. - Il conto economico	»	91
7.3. - La situazione patrimoniale	»	95
7.4. - La situazione amministrativa	»	97
8. - Gli indicatori dell'andamento gestionale	»	102

PARTE II

GLI AUTOMOBILE CLUB PROVINCIALI E LOCALI

1. - Il conto consolidato al 31 dicembre 1995	»	114
2. - I conti consuntivi degli Automobile club locali e provinciali	»	117
2.1. - I rendiconti finanziari ed i conti economici	»	127
2.2. - Le situazioni amministrative e patrimoniali	»	165
Conclusioni	»	175

PAGINA BIANCA

Considerazioni introduttive

Con la presente relazione la Corte, nel riferire sul risultato del controllo eseguito nel corso del periodo in riferimento (1995 e 1996 per l'ACI, 1992-1995 per gli AC), fornisce, altresì, seguendo una prassi consolidata, elementi di informazione sui più importanti eventi gestori che hanno interessato l'Automobile Club d'Italia e gli Enti federati nell'esercizio 1997 e nel primo scorcio del 1998.

Una completa esposizione dell'assetto ordinamentale, dei profili organizzatori e funzionali, nonché dei compiti concernenti l'intera Federazione, costituita dall'Automobile Club d'Italia (ACI) e dagli Automobile Club provinciali e locali (AC), è contenuta nelle precedenti relazioni della Corte⁽¹⁾.

¹ La precedente relazione della Corte sull'Automobile Club d'Italia riguarda la gestione finanziaria degli esercizi 1988-1994 (Cfr. Atti Parlamentari, Senato della Repubblica, XII Legislatura, Doc. 84, n. VII).

Relativamente agli Enti federati (gli Automobile Club provinciali e locali), nel richiamare le valutazioni contenute nella relazione concernente gli esercizi 1985-1991 (Cfr. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, XII Legislatura, Doc. XV, n. 16), si fa rinvio alla parte seconda, paragrafo 1) della presente relazione, ove, i dati del conto consolidato sono posti a raffronto con i risultati complessivi del controllo sulla gestione per il periodo successivo sino al 31 dicembre 1995. La relazione sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 1996, è in corso di elaborazione, essendo intervenuta con ritardo l'approvazione, da parte dell'Assemblea dei soci, dei conti consuntivi di alcuni Automobile Club.

L'ACI venne costituito un ente morale con il regio decreto 14 novembre 1926, n. 2481, al fine di disciplinare le varie attività che nel campo automobilistico civile persone, associazioni, società e istituti svolgevano nel regno, nelle colonie e all'estero. Nel contempo dallo stesso decreto fu prevista la costituzione di una sede provinciale dell'ACI in ogni capoluogo di provincia e di sezioni in altre località.

Nello stesso anno fu affidata all'ACI la riscossione per conto dello Stato delle tasse di circolazione degli autoveicoli mediante convenzione approvata con r.d.l. 26 dicembre 1926, n. 2486. Nell'anno successivo, con il r.d.l. 15 marzo 1927, n. 436, convertito nella legge 19 febbraio 1928, n. 510, seguì l'affidamento allo stesso ACI della gestione del pubblico registro automobilistico.

L'assetto risultante dal r.d. n. 2481 del 1926 poteva riassumersi nello schema seguente: l'ACI era l'associazione degli enti e persone che per ragioni d'uso, sport, tecnica e commercio si occupavano di automobilismo; sedi provinciali e sezioni costituivano l'articolazione dell'Ente per le funzioni ed i servizi da attribuirsi da parte dell'ACI, ferma restando l'autonomia delle sezioni per lo sviluppo della attività svolta come sodalizi locali nell'ambito della loro sede e competenza territoriale.

In tale quadro, nel complesso ACI e AC provinciali, sedi provinciali e sezioni rappresentavano articolazioni del primo per i profili concernenti essenzialmente l'affidamento della gestione del pubblico registro automobilistico e la esazione delle tasse di circolazione, ma non anche per ciò che attiene alle attività autonomamente svolte dagli AC stessi siccome sodalizi locali.

Con il r.d. 4 novembre 1934, n. 2323, venne conferita agli AC provinciali la personalità giuridica. L'assetto organizzativo, configurabile in un complesso costituito da un ente pubblico centrale con una pluralità di organi dotati di personalità giuridica, ha portato alla tesi prevalente della personalità pubblica anche degli AC provinciali.

Il richiamo a tale quadro è pertanto limitato a quei soli tratti essenziali che si ritengono utili per una più chiara esposizione delle tematiche che si vanno a trattare, che - nello spirito dell'art. 3, comma 6, della legge n. 20/94 e del criterio adottato dalla Corte dei conti europea - comprendono anche gli argomenti che hanno formato oggetto delle principali osservazioni formulate nell'ultima relazione, proprio al fine di esporre le valutazioni del controllo sulle "misure conseguenzialmente adottate" dalla Federazione.

Dette tematiche riguardano, in primo luogo, i servizi resi ai soci ed agli automobilisti in generale (cd. servizi istituzionali) e l'attività volta al recupero ed al potenziamento della base associativa. Nell'ambito dei poteri di coordinamento spettanti all'Ente federale e nel rispetto delle autonomie degli Enti federati, la Corte ha infatti sollecitato l'intensificazione delle iniziative già intraprese dall'Automobile Club d'Italia al fine di promuovere il miglioramento qualitativo dei servizi da rendere da parte degli Automobile Club locali e provinciali nel territorio. Sistematici interventi in tal senso costituiscono tra l'altro lo strumento indispensabile per favorire, sul piano finanziario, un recupero in termini di autonomia contributiva della Federazione nel suo complesso e dell'Ente federale in particolare attraverso un maggior gettito delle quote sulle tessere sociali e per consentire, in tal modo, l'uscita da un circolo in cui la scarsità delle risorse limita un'adeguata programmazione delle campagne sociali, anche sul piano di un «marketing» più competitivo e di una efficace comunicazione esterna dei prodotti.

L'ACI è stato compreso tra gli enti preposti a servizi di pubblico interesse di cui alla tabella IV allegata alla legge 20 marzo 1975, n. 70; con d.P.R. 16 giugno 1977, n. 665, gli AC sono stati dichiarati necessari ai fini dello sviluppo economico, civile, culturale e democratico del Paese ed inseriti nella stessa tabella.

Con l'approvazione del nuovo statuto, avvenuta con decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1950, n. 881, è stata confermata la struttura associativa dell'ACI; l'art. 1, in particolare, ha definito l'ACI come federazione degli AC regolarmente costituiti, con la precisazione, però, che possono entrare a far parte di tale federazione anche gli enti ed associazioni ad essa volontariamente aderenti.

Fondamentale rilievo assume la disposizione contenuta nell'articolo 38, terzo comma, dello statuto, per effetto della quale è compito degli AC perseguire le finalità di interesse generale automobilistico ed esplicare nelle rispettive circoscrizioni, in armonia con le direttive dell'ACI, le attività indicate dall'art. 4 dello stesso statuto, e cioè le medesime attività che rientrano nei fini istituzionali dell'ACI.

Con l'esercizio 1995⁽²⁾ si avvertono i segni di una pur limitata inversione di tendenza o, quanto meno, di un contenimento del processo di erosione delle posizioni associative che si era registrato nel triennio '92 - '94⁽³⁾. Risulta al riguardo che l'ACI, non ritenendo sufficiente l'azione di rinnovamento commerciale intrapresa dal 1993, pur improntata ad un miglior approccio al mercato, ma ancora non idonea ad incidere positivamente sulle aree di carenza organizzativa a livello delle società erogatrici di servizi e della Federazione sul territorio, ha avviato, a seguito di specifiche ricerche di mercato, un progetto proritario di rilancio di tutta l'organizzazione.

L'attenzione della Corte si appunta, in particolare, sull'analisi di quella parte della nuova organizzazione preordinata a realizzare migliori livelli di coordinamento attraverso il monitoraggio degli andamenti di tutto il complesso ACI - AC - Società collegate, nonché sullo stato di realizzazione di quelle strutture intese ad assicurare il controllo centrale dell'associazionismo, quali il sistema informativo integrato, in via di progressiva estensione e mirato alla graduale introduzione di forme di controllo di gestione.

Particolare rilievo hanno assunto poi nell'arco di tempo in riferimento le tematiche attinenti all'attività svolta dall'ACI nell'ambito dei servizi relativi alla gestione del pubblico registro automobilistico ed alla riscossione delle tasse automobilistiche (cd. servizi delegati).

A) Per quel che concerne il PRA, l'ACI ha portato a compimento il programmato potenziamento delle strutture e dell'organizzazione relativa al pubblico registro automobilistico, mirando ad una completa integrazione, soprattutto a livello informatizzato, tra i servizi ad esso relativi e quelli concernenti le tasse

² Per il 1996 i dati sono provvisori e non ancora disponibili.

³ L'indicatore costituito dal rapporto percentuale tra numero dei soci ed il parco circolante delle autovetture in Italia scende dal 91 al 94 da 5,06 a 4,06, per risalire a 4,12 nel 1995. Per maggiori dettagli si rinvia alla parte prima, paragrafo 7.1, punto A), dedicato alle entrate contributive.

automobilistiche. L'integrale automazione del PRA consente già oggi - secondo notizie fornite dall'Ente - di migliorare le condizioni di aggiornamento delle operazioni, provvedendo allo svolgimento dei compiti d'istituto in tempo reale, con rilascio a vista agli utenti del certificato di proprietà.

E' notorio, peraltro, come l'assetto delle procedure amministrative concernenti il settore automobilistico, così come disegnato dal nuovo codice della strada, risulti macchinoso e determini inutili appesantimenti, sia a carico degli utenti, sia della pubblica amministrazione.

Nell'intento di conseguire semplificazioni e snellimenti procedurali, superando una sostanziale duplicazione di interventi attraverso eventuali modifiche della normativa vigente, sono state poste allo studio, com'è noto, diverse soluzioni volte alla creazione di un unico centro di riferimento per la trattazione delle pratiche automobilistiche (presso la Motorizzazione civile oppure presso il PRA).

Con la precedente relazione, si è ritenuto utile fornire notizie ed elementi di valutazione in ordine alla proposta avanzata dall'ACI per la realizzazione presso il PRA di uno «sportello unico dell'automobilista», e, cioè di un solo centro di riferimento in cui vengono concentrate le fasi di rilascio, in tempo reale, di tutta la documentazione necessaria per la circolazione degli autoveicoli. Oltre ai vantaggi per l'automobilista, la proposta dello «sportello unico» presso il PRA consentirebbe il conseguimento di ulteriori risultati, quali la riduzione dei costi di gestione del sistema connessi all'attuale duplicazione degli adempimenti amministrativi, la realizzazione della iniziativa senza oneri a carico del bilancio statale per effetto del sistema di autofinanziamento del PRA, l'immediatezza di riscossione delle relative imposte, nonché l'eliminazione del fenomeno dell'evasione d'imposta in materia.

Tale disegno è stato sostanzialmente recepito in alcune proposte di legge, le quali, peraltro, non hanno avuto seguito⁽⁴⁾.

⁴ Sono state presentate le seguenti proposte di legge che prevedono l'istituzione di uno "sportello unico dell'automobilista" presso gli Uffici dell'ACI: disegno di legge AS n. 1042 in data 24 luglio 1996, d'iniziativa del Sen.Napoli; proposta di legge AC n.2134, in data 2 agosto 1996, d'iniziativa dell'On.le Giardiello; proposta di legge AC n. 2196 in data 10 settembre 1996, d'iniziativa dell'On.le Frattini.

B) Anche per la gestione dei servizi concernenti la riscossione delle tasse automobilistiche, la Federazione si è trovata ad operare in una situazione di incertezza derivante da un quadro normativo non ancora compiutamente definito, venendo così a mancare di alcuni punti di riferimento per una corretta programmazione.

Si rammenta che l'articolo 3, comma 163, del collegato alla legge finanziaria per il 1996 (legge 28 dicembre 1995, n. 549) aveva stabilito che, a decorrere dal 1° luglio 1996, l'esazione della tassa sugli autoveicoli (ma non anche il riscontro) fosse effettuata, per conto dell'erario, dalle compagnie di assicurazione che hanno in carico, ai fini della responsabilità civile, gli autoveicoli. In attesa che le predette compagnie si attrezzassero per tale nuovo compito, l'art. 3, comma 157, dello stesso provvedimento collegato prorogava il termine di scadenza della convenzione stipulata tra il Ministero delle finanze e l'Automobile Club d'Italia per la disciplina dei servizi di riscossione e riscontro delle tasse automobilistiche, approvata con decreto del Ministro delle finanze in data 22 dicembre 1986, a non oltre il 31 dicembre 1996.

Contestualmente, l'art. 3, comma 160, del medesimo provvedimento collegato alla finanziaria 1996 conferiva delega al Governo per l'emanazione di uno o più decreti legislativi di riordino della normativa in materia di tasse automobilistiche, anche al fine di agevolare gli utenti nell'adempimento degli obblighi tributari.

Com'è noto, la disposizione concernente l'affidamento della riscossione delle tasse automobilistiche alla compagnie assicuratrici non ha avuto attuazione; inattuata è

Il disegno di legge AS n. 1042 risulta assegnato alla data del 18 settembre alla Commissione VIII (lavori pubblici), che non ne ha iniziato l'esame.

In ordine alle proposte di legge n. 2134 e n. 2196, la Commissione trasporti della Camera ha costituito, nel mese di dicembre 1996, un Comitato ristretto per l'elaborazione di un testo unificato.

Il Comitato ha proceduto ad una valutazione tecnica dei testi dei due provvedimenti ed ha avviato una serie di audizioni per acquisire gli orientamenti degli organismi, pubblici e privati, interessati alla questione.

Sono stati quindi chiamati ad esprimere il proprio punto di vista, il Ministero dei trasporti e della navigazione, l'ACI, l'Ordine dei Notai, le Associazioni di categoria delle Agenzie di pratiche automobilistiche e la Federazione Motociclistica Italiana.

Il Comitato ristretto, nel corso della sua ultima riunione del 14 maggio 1997, ha deciso di proseguire i lavori procedendo alla stesura di un testo unificato delle proposte di legge Giardiello e Frattini, ai fini della successiva sottoposizione alla Commissione Trasporti, che, peraltro, non risulta a tutt'oggi effettuata.

rimasta inoltre la delega per il riordino della normativa in materia di tasse automobilistiche.

In tal modo, con il provvedimento collegato alla legge finanziaria per il 1997⁽⁵⁾ si è provveduto a prorogare ulteriormente il termine di scadenza della convenzione con l'ACI al 31 dicembre 1997, e con il provvedimento collegato alla legge finanziaria per il 1998 (legge 27 dicembre 1997, n. 449, recante misure per la stabilizzazione della finanza pubblica) è stata espressamente abrogata la disposizione che prevedeva l'affidamento dell'esazione delle tasse automobilistiche alle compagnie assicuratrici⁽⁶⁾.

La sede del collegato alla manovra di finanza pubblica per l'anno in corso è divenuta, poi, l'occasione per inserire, tra gli interventi strutturali destinati a produrre effetti correttivi sul versante delle entrate, una radicale modifica delle diverse disposizioni tributarie che sotto vari profili riguardano la tassazione dei mezzi di trasporto, provvedendo, da una parte, a innovare le norme in materia di deduzione delle spese relative ai mezzi di trasporto utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni; dall'altra a riformare la disciplina delle tasse automobilistiche.

In particolare, l'art. 17, comma 10, della legge n. 449 dispone l'attribuzione alle regioni a statuto ordinario dei compiti di riscossione, accertamento, recupero, rimborsi, applicazione delle sanzioni e contenzioso amministrativo relativo alle tasse automobilistiche non erariali, con modalità che saranno stabilite con decreto del Ministro delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della richiamata legge n. 449, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti. Con lo stesso o con separato decreto sarà approvato lo schema tipo di convenzione con la quale le regioni possono affidare a terzi, mediante procedure ad evidenza pubblica, l'attività di controllo e di riscossione delle tasse automobilistiche.

⁵ Cfr. art. 3, comma 139, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, recante misure di razionalizzazione della finanza pubblica.

⁶ Cfr. art. 17, comma 13, della legge n. 449/1997.

Il comma 11 dello stesso art. 17 della legge n. 449 abilita, infine, i tabaccai a riscuotere le tasse automobilistiche, previa adesione all'apposita convenzione tipo, da approvare, sentita la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, con decreto del Ministro delle finanze. Con tale convenzione dovranno essere disciplinate le modalità di collegamento telematico con il concessionario della riscossione e di versamento al concessionario stesso delle somme riscosse e determinato il compenso spettante ai tabaccai per ciascuna operazione di versamento, nonché le garanzie da prestare per lo svolgimento dell'attività. E' prevista, inoltre, una disciplina uniforme del rapporto tra i tabaccai e le regioni, da emanarsi entro dieci mesi dall'entrata in vigore della richiamata legge n. 449 con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentita la Conferenza Stato-regioni.

In attesa che le regioni individuino i soggetti cui affidare i compiti di gestione delle tasse automobilistiche, con il comma 14 dello stesso art. 17 del collegato, è stata infine disposta la ulteriore proroga del termine di scadenza della convenzione con l'ACI al 31 dicembre 1998, compatibilmente, però, con le disposizioni di cui ai commi 11 e 12 dello stesso articolo, che, come si è visto, riguardano la definizione delle modalità di gestione dell'attività di riscossione da svolgersi da parte dei tabaccai.

Per evitare che si ripeta l'esperienza precedente conclusasi con il mancato affidamento della esazione delle tasse in discorso alle compagnie assicuratrici, occorre che la fase applicativa delle nuove disposizioni, specie per quel che concerne la disciplina delle modalità di gestione, ivi compreso il collegamento telematico con il concessionario, sia preceduta da una attenta analisi di fattibilità, atteso che questa non risulta effettuata, se non nelle grandi linee, in sede di emanazione del provvedimento collegato alla finanziaria, anche a motivo della natura stessa del provvedimento.

In tale quadro, le problematiche più delicate che si pongono riguardano le interrelazioni tra la gestione delle tasse e la gestione del pubblico registro automobilistico, affidato all'ACI in funzione di pubblicità legale al fine di acquisire la

certezza del soggetto cui fanno capo le vicende giuridiche e tributarie derivanti dall'intestazione dei veicoli.

Per una efficiente organizzazione dei servizi relativi al PRA ed alla esazione delle tasse automobilistiche non può infatti non tenersi debito conto dello stretto rapporto esistente tra le due gestioni che la vigente normativa in materia ha presupposto come indispensabile. Al riguardo, si rammenta che in applicazione del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito nella legge 28 febbraio 1983, n. 53, a decorrere dal 1° gennaio 1983, l'obbligo del pagamento delle tasse automobilistiche sorge per effetto della iscrizione dei veicoli nel pubblico registro automobilistico. In tale quadro normativo, radicalmente mutato rispetto al passato, va ad inserirsi l'obbligo, assunto dall'ACI con l'articolo 11 della richiamata convenzione stipulata con l'Amministrazione finanziaria, di disporre un archivio centralizzato di tutti i veicoli iscritti al pubblico registro automobilistico, da tenere costantemente aggiornato. Ai sensi della stessa convenzione, poi, oltre all'incarico di riscuotere le tasse automobilistiche, all'Ente sono stati tra l'altro affidati il riscontro ed il controllo di merito dei pagamenti dei predetti tributi, nonché lo svolgimento delle attività dirette al recupero in via bonaria delle somme dovute dai contribuenti. Il modificato presupposto normativo del tributo, determinando l'identificazione dei soggetti risultanti intestatari di veicoli nei pubblici registri con i soggetti tenuti al pagamento delle tasse automobilistiche, comporta quindi la sostanziale coincidenza tra PRA e ruolo dei contribuenti, anche al fine di attivare un sistema di controllo preordinato a contrastare il fenomeno dell'evasione fiscale nel settore.

Ciò premesso, si è ritenuto utile, ai fini delle valutazioni da assumere nelle sedi opportune, svolgere una analisi di organizzazione dei servizi appartenenti alle due aree delle tasse e del PRA (nella prassi denominati "servizi delegati") in atto gestiti dall'ACI, e, per quanto riguarda la esazione delle tasse automobilistiche, dall'Ente federale con l'ausilio degli Automobile club provinciali e locali.

Nell'ambito delle possibili soluzioni da adottare, è parsa poi necessaria una panoramica del patrimonio informativo operante che, in base a principi di economicità, va in ogni caso salvaguardato.

Sotto tale profilo, inoltre, dovrebbe essere valutato anche l'esperimento condotto dall'ACI insieme con la S.p.A. Poste italiane in alcune province, tendente a realizzare, al momento della riscossione delle tasse automobilistiche presso gli Uffici postali, il riscontro automatizzato in tempi reali dell'esattezza dei pagamenti attraverso il collegamento telematico tra i predetti Uffici ed il PRA (cd. progetto EPICA).

Tale iniziativa involge poi ulteriori considerazioni nei riguardi delle politiche dei servizi pubblici in materia di automobilismo, atteso che una visione globale di dette politiche investe sia la rete informatica sul territorio dell'ACI, sia quella in itinere della S.p.A. Poste italiane e, in prospettiva per i possibili collegamenti, il piano triennale dell'Autorità per l'informatica, che al momento, com'è noto, non comprende le imprese che gestiscono servizi pubblici.

Come si vede, tali tematiche si aggiungono agli aspetti finanziari della gestione ACI, che la Corte, a tutela della finanza pubblica, è chiamata a far rigorosamente rispettare, ed investono la qualità di quei servizi di pubblico interesse cui l'ACI e gli AC sono preposti⁷). Nè può sfuggire come nel contempo il profilo della qualità, secondo le indicazioni che si traggono dalle moderne tecniche aziendalistiche, sia in grado di influenzare positivamente gli aspetti finanziari.

In un settore così delicato, come quello automobilistico, in cui una vastissima categoria di cittadini, costituita dagli utenti della strada, avverte sempre più il disagio per una serie di incombenze amministrative e burocratiche non del tutto razionali, il compito della Corte, anche alla luce dei principi introdotti dalla legge n. 20/94, diviene più articolato, non potendosi limitare ai soli aspetti finanziari della gestione, trattandosi

⁷ L'ACI è stato compreso tra gli enti preposti a servizi di pubblico interesse di cui alla tabella IV allegata alla legge 20 marzo 1975, n. 70; con d.P.R. 16 giugno 1977, n. 665, gli AC sono stati dichiarati necessari ai fini dello sviluppo economico, civile, culturale e democratico del Paese ed inseriti nella stessa tabella.

nella sostanza del “buon uso” delle risorse pubbliche nell’ambito più generale del “buon andamento”.

Sicchè con la presente relazione si è ritenuto di dover riferire, nei limiti del possibile, anche sui livelli di strumentazione raggiunti dall’Ente per misurare la qualità dei servizi prestati e sui risultati conseguiti nelle ricerche e nelle verifiche espletate dallo stesso Ente controllato.

PARTE PRIMA

L'Automobile Club d'Italia

1. I compiti e l'assetto organizzativo

1.1 Fondamentale appare l'esigenza, sia per l'Ente federale ACI, sia per i singoli enti federati AC, di tenere ben distinti i compiti che costituiscono espressione di attività legate alla struttura associativa (che danno luogo alla prestazione dei c.d. servizi istituzionali), dai compiti che vengono invece svolti per delega dello Stato - secondo quanto previsto dall'articolo 5 dello Statuto - ovvero delle Regioni o di altri enti pubblici: tra i primi devono annoverarsi i compiti per i quali l'art. 4 dello Statuto, ai fini del conseguimento degli scopi di cui all'art. 1 dello Statuto stesso (promozione e sviluppo dell'automobilismo), affida all'ACI:

a) lo studio dei problemi automobilistici, la formulazione di proposte e l'espressione di pareri su richiesta delle competenti autorità;

b) la collaborazione, nel quadro dell'assetto del territorio, con gli organismi preposti all'analisi, allo studio ed alla soluzione dei problemi relativi allo sviluppo e all'organizzazione della mobilità delle persone e delle merci, nonché allo sviluppo ed al miglioramento della rete stradale, dell'attrezzatura segnaletica ed assistenziale, ai fini della regolarità e della sicurezza della circolazione;

c) la promozione e lo sviluppo del turismo degli automobilisti interno ed internazionale, attuando tutte le provvidenze a tal fine necessarie;

d) la promozione e l'organizzazione delle attività sportive automobilistiche, esercitando i poteri sportivi che gli provengono dalla Federation Internationale de l'Automobile - F.I.A., nonché l'assistenza e l'associazione degli sportivi automobilisti;

e) la promozione, l'istruzione automobilistica e l'educazione dei conducenti di autoveicoli;

f) l'attuazione di forme di assistenza tecnica, stradale, economica, legale, tributaria, assicurativa, ecc., dirette a facilitare l'uso degli autoveicoli.

Circa la realizzazione concreta delle varie forme di assistenza, si rinvia al paragrafo 3), dedicato all'attività svolta dall'Ente, ove, senza richiamare tutte le forme che storicamente hanno assunto le più diverse configurazioni, vengono esposti i dati relativi ai servizi in atto svolti in base al vigente regolamento di associazione.

Merita ancora qualche notazione l'argomento dell'organizzazione di competizioni sportive nell'ambito dei compiti affidati all'Ente quale organo del Comitato Olimpico Nazionale Italiano ed in particolare la competenza in materia della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana - C.S.A.I., che si può qualificare come un organo collegiale permanente di carattere rappresentativo con peculiari profili strutturali e funzionali: essa, infatti, a differenza delle restanti Commissioni previste dall'art. 23 dello Statuto medesimo, le quali esercitano funzioni esclusivamente consultive, esplica una vera e propria conduzione delle attività sportive che concretamente fanno capo all'ACI in quanto correlabili alla sua specifica veste di organo federato del CONI. Il funzionamento della C.S.A.I., nel senso ora indicato, si proietta fondamentalmente nella sfera delle attribuzioni istituzionali riservate agli Automobile Club provinciali e locali, tanto sul piano generale della loro attività operativa, quanto sul terreno, più specifico, della competenza in materia di automobilismo sportivo.

Da quanto sopra si evince che tra i servizi istituzionali rientrano, oltre che le prestazioni riservate ai soci, anche servizi di interesse pubblico, quali, ad esempio, il soccorso stradale sulla rete viaria nazionale, l'informazione su traffico e viabilità, l'assistenza telefonica ai turisti italiani all'estero ed ai turisti stranieri in Italia, lo sport automobilistico, l'organizzazione di convegni e la realizzazione di studi e di statistiche sull'automobilismo. La realizzazione di un sistema di contabilità analitica che l'ACI ha da tempo avviato⁽⁸⁾ rende possibile una verifica dell'allocazione dei costi e dei ricavi

⁸ Sulle tecniche di rilevazione di costi e ricavi adottate dall'ACI ad integrazione della contabilità finanziaria si è riferito nella precedente relazione sull'Ente al paragrafo 10), dedicato all'attività di controllo direzionale.

tra i servizi resi esclusivamente ai soci e quelli di carattere generale: una compiuta esposizione della portata economica di tali interventi viene riportata al paragrafo 7), ove si ricava che il disavanzo della gestione istituzionale è quasi totalmente ascrivibile alla gestione dei servizi generali.

Tra i compiti che invece vengono svolti per delega dello Stato - secondo quanto previsto dall'articolo 5 dello Statuto - rientrano il servizio di esazione delle tasse automobilistiche e la gestione del pubblico registro automobilistico.

Per quel che concerne il servizio di riscossione delle tasse automobilistiche, non appare inutile precisare che il conto giudiziale relativo a tale gestione è reso dall'Automobile Club d'Italia con la sottoscrizione del Presidente, nella sua qualità di legale rappresentante, e che l'ACI, a termini di convenzione, è l'unico responsabile dei servizi di esazione delle tasse automobilistiche e di tutte le obbligazioni assunte, anche se è abilitato ad avvalersi, al fine di contenere i costi per la capillarità del servizio di riscossione, della collaborazione e della prestazione di ordine meramente materiale degli Automobile Club provinciali e locali e della loro organizzazione, ai sensi degli articoli 1 e 38 dello Statuto ACI.

L'ACI non è titolare di specifici poteri per il recupero coattivo dei tributi evasi, che rientrano nella competenza dell'Amministrazione finanziaria. Va tenuto presente, peraltro, che ai sensi della convenzione, attualmente in regime di proroga, oltre all'incarico di riscuotere le tasse automobilistiche, all'Ente sono stati tra l'altro affidati: il riscontro ed il controllo di merito dei pagamenti dei predetti tributi effettuati sia tramite gli uffici esattori dell'Ente stesso, sia attraverso il servizio dei conti correnti postali; lo svolgimento delle attività dirette al recupero in via bonaria delle somme dovute dai contribuenti a seguito dei riscontri e controlli predetti (art. 1, comma 1, lettere c e d). L'art. 12 della stessa convenzione precisa, al riguardo, che le attività di riscontro e di controllo di merito riguardano:

a) la regolarità e la rispondenza di tutti i versamenti alle disposizioni vigenti in materia;

b) l'identificazione dei contribuenti che non hanno assolto l'obbligo del versamento del tributo o l'hanno assolto irregolarmente.

Per la gestione del pubblico registro automobilistico, l'Automobile Club d'Italia non si avvale, come avviene invece per l'esazione delle tasse, della collaborazione degli Automobile Club provinciali e locali, ma opera direttamente attraverso i suoi Uffici provinciali; non risultano, infatti, prestazioni degli Automobile Club provinciali e locali finalizzate allo svolgimento di tale servizio, nè correlate contribuzioni dell'Ente federale.

In particolare, per la tenuta del PRA, istituito con il r.d.l. 15 marzo 1927, n. 436, presso ogni sede provinciale dell'ACI, le norme di attuazione del decreto citato, emanate con r.d. 29 luglio 1927, n. 1814, stabiliscono che per detto incarico debbono essere nominati funzionari dell'ACI. Ai sensi, poi, dell'art. 25 del citato r.d.l. n. 436 del 1927, è l'ACI stesso il responsabile dell'operato dei suoi funzionari, tanto verso i terzi, tanto verso lo Stato, in dipendenza di eventuali danni⁹.

Sull'esercizio delle funzioni di vigilanza da parte dell'Ente federale è necessario premettere che l'ACI, ai sensi dell'art. 1 dello Statuto, è la Federazione che associa gli

⁹ Il PRA è un istituto strutturato e organizzato secondo gli stessi principi che, nel campo degli immobili, valgono per le conservatorie immobiliari. E' pertanto preordinato ad assicurare la pubblicità legale delle situazioni giuridico-patrimoniali relative agli autoveicoli, quali beni a circolazione giuridica controllata, per la tutela dei diritti reali sugli stessi beni e per la tutela dei terzi in buona fede, assolvendo, quindi, ad una funzione di certezza e garanzia prevista dall'ordinamento.

L'ACI ha condotto uno studio sul sistema di registrazione e di targatura dei veicoli adottato da sette tra i principali Paesi dell'Unione europea (Austria, Belgio, Francia, Germania, Olanda, Regno Unito e Spagna).

L'analisi svolta, verificata con i responsabili degli enti gestori dei registri di iscrizione dei veicoli dei vari Paesi e comparata con il sistema e le procedure italiani, ha portato alle conclusioni che brevemente si riassumono.

Il sistema di targatura in Europa non è uniforme, nè standardizzato, non avendo l'UE posto vincoli ai Paesi membri e applicandosi in materia il principio della sussidiarietà. Una caratteristica comune è quella della esigenza di identificare con certezza ed immediatezza il veicolo ed il suo proprietario. Nei Paesi ad elevata densità automobilistica la targa è sempre riferita al veicolo con un sistema su base reale, analogo a quello adottato dalla normativa PRA italiana. Esiste sempre un pubblico registro nel quale viene registrata la proprietà dei veicoli. I ministeri preposti al comparto dei trasporti non hanno compiti di diretta gestione degli adempimenti connessi ai veicoli, nè in ordine all'immatricolazione, nè per quel che concerne la registrazione della proprietà.

Automobile Club regolarmente costituiti e che, ai sensi dell'art. 17 (lettera a) dello statuto, il Consiglio generale dell'ACI «delibera circa l'indirizzo, lo svolgimento e la estensione dell'attività degli Automobile Club.....».

I controlli in parola possono esercitarsi, a seconda dei casi, sugli atti e sugli organi. Il controllo sugli atti si concreta: nell'approvazione dei bilanci preventivi e dei conti consuntivi (art. 20 dello statuto); nell'azione di coordinamento di cui all'art. 17, lett. b) dello statuto; nell'approvazione dei regolamenti di carattere generale emanati dai singoli AC a norma dell'art. 63 dello statuto; nella risoluzione degli eventuali conflitti tra gli Automobile Club.

Al controllo sugli organi, l'ACI partecipa attraverso la proposta - da formularsi al Ministro vigilante da parte del Consiglio generale ACI ai sensi dell'art 17, lett. e) dello statuto - di far luogo allo scioglimento, per gravi motivi, degli organi direttivi degli Automobile Club.

Può, quindi, assumersi che tali controlli comportano l'esercizio, da parte dell'ACI stesso, di ampie facoltà di riscontro, ispettive e sostitutorie.

Per quel che concerne l'attività del Collegio dei revisori dei conti dell'Ente, va precisato che l'azione continua dell'Organo di riscontro interno, che risulta essersi riunito con regolarità nell'arco di tempo considerato nella presente relazione, ha consentito alla Corte, attraverso numerose puntuali osservazioni contenute nei relativi verbali, tempestivamente inviati, di svolgere i necessari approfondimenti in ordine alle varie problematiche che si sono presentate. Le osservazioni formulate dal Collegio, utili ai fini del presente referto, sono state riportate nelle parti in cui si articola la presente relazione.

1.2 Per una compiuta esposizione della struttura organizzativa dell'Ente, si rinvia alle precedenti relazioni.

In questa sede si ritiene utile approfondire alcuni profili organizzativi legati all'avanzato processo di informatizzazione dei servizi dell'Ente, per il rilievo determinante che questi hanno assunto principalmente:

a) nell'ambito delle gestioni del pubblico registro automobilistico e delle tasse di circolazione, sotto il duplice profilo della semplificazione degli adempimenti e della eliminazione dell'evasione fiscale in materia;

b) in tutto il contesto gestorio formato da ACI - AC e società collegate, al fine di consolidare le avviate forme di controllo direzionale, indispensabili per il potenziamento della base associativa.

In linea generale, va preso atto come l'organizzazione informatica abbia investito tutta la peculiare configurazione dell'ACI, il cui compito - sotto la duplice veste di ente gestore di servizi pubblici delegati dallo Stato (pubblico registro automobilistico, nonché riscossione e riscontro delle tasse automobilistiche) e di associazione finalizzata a svolgere attività in materia di assistenza pratiche auto, turismo, iniziative sportive, soccorso stradale, traffico, trasporti, educazione stradale, ecc... - è quello di occuparsi di molteplici aspetti concernenti il settore automobilistico.

Nel periodo di tempo preso a riferimento (1995-96) e sino a data corrente il sistema informativo dell'ACI è stato interessato da una serie di interventi progettuali orientati, da una parte, a migliorare qualitativamente i servizi delegati, pur nella situazione di incertezza descritta in premesse, e dall'altra, per quel che concerne la gestione dei servizi istituzionali, a completare sia la connessione in rete dei sistemi informativi della Federazione, sia il loro collegamento, tramite il sistema informativo centrale, con banche dati italiane ed estere. Sotto tale ultimo profilo, l'Ente si è orientato verso "architetture" centrali e dipartimentali idonee a consentire una transizione verso sistemi aperti ed a creare un substrato tecnologico comune proiettato nella direzione di un ingresso nella rete unitaria della p.a..

Attualmente la organizzazione informatica del PRA si basa su una struttura centrale, con compiti di organizzazione, gestione e controllo del servizio, in cui sono impegnate circa 400 unità di personale, articolata in circa 102 Uffici provinciali, dove si trovano impiegati oltre 2.700 dipendenti⁽¹⁰⁾.

¹⁰ Gli Uffici Provinciali passeranno a 103 dal mese di marzo 1998 con l'avvio della sede di Verbano-Cusio-Ossola. L'automazione delle procedure di lavoro degli uffici provinciali del P.R.A. è iniziata nel 1982 e,

Il sistema informativo centrale di supporto è costituito da una banca dati che contiene circa 76 milioni di informazioni complesse. Tali informazioni, relative ad ogni veicolo iscritto al P.R.A., sono riferite sia agli oltre 37 milioni di veicoli circolanti, sia a quelli cessati dalla circolazione dal 1927 ad oggi, inseriti in un archivio storico comprendente circa 95 milioni di veicoli.

Per la gestione del proprio sistema informativo l'ACI si avvale dell'ACI Informatica, società per azioni totalmente partecipata dall'Ente, quale organo tecnico strumentale competente in materia di progettazione, realizzazione e gestione delle procedure di elaborazione automatica dei dati del settore automobilistico e di ogni altro campo d'interesse dell'Automobile Club d'Italia e degli Automobile Club.

La stessa società provvede inoltre alla gestione e conduzione del centro elaborazione dati, alla gestione e conduzione di progetti a tecnologia avanzata, a fornire gli adeguati supporti tecnologici e la consulenza per tutte le attività dell'ACI. ACI Informatica espleta le proprie attività in esclusiva per l'Automobile Club d'Italia non avendo ai sensi dello statuto sociale la facoltà di offrire i propri servizi al mercato esterno.

Oltre ai compiti fondamentali intesi a garantire la certezza e la pubblicità delle vicende giuridico-patrimoniali dei veicoli e a definire il ruolo dei veicoli soggetti al pagamento delle tasse automobilistiche, il P.R.A. è andato assumendo con il tempo

attraverso diverse fasi evolutive, ha portato al sistema attuale, supportato da moderne tecnologie, che è in grado di gestire le funzioni di acquisizione e controllo delle formalità, riscossione e contabilizzazione, stampa del certificato di proprietà e invio delle informazioni alla banca dati veicoli nazionale.

Il complesso hardware/software per la gestione delle attività d'istituto presenta il seguente dimensionamento: n. 103 sistemi LSX 5000 dipartimentali, ciascuno dotato di unità di riserva; n. 2700 posti di lavoro automatizzati. La banca dati veicoli conserva l'intera storia del veicolo, dalla prima immatricolazione alla sua radiazione, comprendendo le eventuali variazioni di proprietà e le caratteristiche tecniche.

Circa l'assetto tecnico-organizzativo, si precisa che gli Uffici Provinciali del PRA operano in ambiente totalmente automatizzato mediante l'ausilio di elaboratori dipartimentali, ai quali sono connessi posti di lavoro automatizzati, nonché procedure applicative con le quali sono gestite le richieste di formalità e le richieste di certificazioni.

La gestione automatizzata delle attività riguarda anche le risultanze degli archivi cartacei (volumi), preesistenti rispetto all'introduzione degli archivi magnetici, avendo l'Ente provveduto a microfilmare i relativi volumi.

Tramite una rete dedicata è assicurato l'interscambio dei dati tra gli elaboratori locali e il sistema informativo centrale mediante moderne tecnologie corrispondenti a criteri di funzionalità e sicurezza dei dati.

funzioni di supporto per i cittadini e la pubblica amministrazione, fornendo informazioni, spesso aggregate, per analisi e studi nei settori della produzione, dell'attività assicurativa, della sicurezza e della tutela dell'ambiente.

La banca dati veicoli viene pertanto utilizzata sistematicamente dal Ministero delle finanze per l'anagrafe tributaria e dagli Enti locali per le consultazioni in linea, in particolare per individuare gli automobilisti resisi colpevoli di infrazioni al codice della strada e per le ricerche degli organi di Polizia.

In atto, a mezzo di collegamenti telematici (realizzati con circa 5.000 terminali), usufruiscono delle informazioni contenute negli archivi P.R.A. oltre 2000 Comuni per i servizi svolti dai corpi di polizia municipale ed oltre 1800 collegamenti con il Ministero dell'interno per lo svolgimento delle funzioni di polizia (polizia stradale e Questura centrale); ulteriori collegamenti sono attivati con la Guardia di finanza, le società autostradali e le aziende municipalizzate di trasporto.

La pianificazione per il triennio 1998/2000 è orientata verso una ulteriore evoluzione del sistema informativo dell'ACI, in cui assumono carattere prioritario alcuni progetti riguardanti la gestione del PRA, quali lo "sportello unico", con l'obiettivo di revisione dell'intero processo di produzione dei documenti del veicolo, le "nuove applicazioni informatiche PRA", attraverso l'integrazione dei programmi applicativi, e la "automazione assistenza utenti periferia", con nuovi interventi automatizzati per l'assistenza agli uffici utenti.

Circa l'organizzazione informatica del servizio di riscossione e controllo delle tasse automobilistiche, occorre ricordare che la riscossione (unitamente alla assistenza al contribuente) viene curata attraverso una rete di oltre 1100 uffici esattori dislocati in varie zone d'Italia (delegazioni, uffici di frontiera) raccordati dai 102 Uffici Provinciali. Un sistema informatico integrato assicura la gestione del sistema centrale e periferico, mentre una diffusa rete telematica geografica, con oltre 1800 posti di lavoro automatizzati, garantisce i collegamenti fra il CED e gli uffici provinciali, i quali, a loro volta, sono connessi con i singoli punti di riscossione. Il sistema in sintesi cura il

tempestivo aggiornamento dei dati di riscossione e di emissione locale dei libretti fiscali. Analogamente avviene per i dati riferiti all'attività di assistenza bollo⁽¹⁾.

Il personale impegnato presso gli Uffici provinciali ammonta a circa 420 unità; il personale assegnato al centro non raggiunge le 200 unità.

Il sistema informativo dell'ACI è stato nel tempo sviluppato anche per supportare i seguenti settori di attività istituzionale, di interesse dell'intera Federazione:

a) Area soci

¹⁾ Il sistema informativo delle tasse automobilistiche si compone di vari sottosistemi.

Tra questi meritano un breve cenno:

a) l'esazione diretta delle tasse automobilistiche.

Il sottosistema esazioni dirette consente di definire e incassare la tassa dovuta dal contribuente; stampare i documenti dimostrativi dell'avvenuto pagamento; trasmettere i dati delle esazioni effettuate agli Uffici provinciali per la elaborazione della contabilità provinciale e al centro elaborazione dati dell'ACI Informatica per l'aggiornamento della banca dati tributaria.

b) l'esazione indiretta tasse automobilistiche

Il sottosistema esazioni indirette gestisce le informazioni inviate dall'Amministrazione postale e relative ai versamenti effettuati dagli automobilisti in possesso di libretto fiscale. Si tratta di circa 26 milioni di transazioni annue che vengono controllate formalmente in modo analitico prima di confluire nella banca dati tributaria.

d) i controlli fiscali

L'attività di controllo si svolge in due fasi: nella prima vengono identificati i presunti evasori, ai quali viene inviato un invito a definire la pratica in modo interlocutorio; nella seconda le informazioni relative ai contribuenti che risultano ancora non in regola vengono inviate al Ministero delle finanze per i provvedimenti di competenza.

Il sottosistema prevede l'abbinamento tra i dati dei veicoli iscritti a ruolo, delle esenzioni e degli incassi, per individuare i presunti evasori; la produzione e la spedizione di una comunicazione con i dati della situazione tributaria; la gestione in linea degli archivi per individuare eventuali anomalie da correggere; l'incasso delle tasse evase, comprese le soprattasse e gli interessi; la selezione degli evasori fiscali da inviare al Ministero delle finanze.

Un progetto di un nuovo sistema informativo per la gestione delle tasse automobilistiche prevede la revisione dei processi relativi alla riscossione ed al controllo delle tasse automobilistiche per ottimizzare il servizio attraverso la semplificazione della materia e l'introduzione di sistemi di riscossione intelligente.

In particolare il progetto comprende uno sviluppo del nuovo sistema di riscossione delle tasse automobilistiche in un'ottica di semplificazione normativa della materia e una evoluzione dell'attuale progetto sperimentale "Epica", che comporta l'ulteriore diffusione dei sistemi di riscossione intelligente, tramite la verifica preventiva dei dati di archivio e la conseguente correttezza del pagamento, attraverso tecnologie più evolute ed adeguate alle logiche di integrazione dei servizi.

Sempre sulla base degli stessi criteri, è stato individuato un programma denominato "trasparenza amministrativa" attraverso il quale l'Ente intende dare applicazione alle disposizioni della normativa in materia, unitamente ad altre iniziative utili al raggiungimento di tale obiettivo, quali ulteriori sviluppi della presenza in Internet, la partecipazione alle iniziative della Prefettura di istituzione di sportelli polifunzionali e la diffusione di strumenti self-service per la consultazione di informazioni dell'Ente.

A sostegno dello svolgimento della attività associativa è operante una banca dati centrale soci, che raccoglie i dati anagrafici di tutti i soci degli Automobile Club provinciali e locali.

Detta base informativa consente l'estrazione di dati statistico-contabili relativi ai movimenti associativi, nonché di dati associativi parametrizzati secondo indici significativi, di particolare interesse per le intraprese attività di marketing, nell'ottica di programmazione delle campagne sociali locali e delle altre attività promozionali.

b) Area automazione Federazione (SINFAC)

Nella prospettiva di costituire un Sistema Informativo completamente integrato all'interno della Federazione - tale da garantire funzionalità ed economicità dei processi di automazione delle attività e dei servizi svolti dalla Federazione medesima - l'ACI ha avviato, a partire dal 1990, un progetto denominato S.INF.AC (Sistema Informativo degli Automobile Club), finalizzato al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- offrire a tutti gli Automobile Club un sistema informativo omogeneo;
- attivare le più efficaci sinergie tra il Sistema Informativo ACI ed i sistemi informativi della Federazione nel suo complesso.

Circa 30 Automobile Club che hanno aderito al progetto utilizzano le relative procedure.

Risulta, inoltre, in fase di avvio una procedura relativa a forme di controllo di gestione sull'intero complesso ACI-AC - Società collegate, in ordine alla quale si riferisce nel successivo paragrafo 6), dedicato al controllo direzionale.

2. Il personale

In ordine alle iniziative intese ad adeguare l'ordinamento dell'Automobile Club d'Italia alle disposizioni introdotte dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, recante razionalizzazione dell'organizzazione delle amministrazioni pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego, ed alle successive norme correttive, si rammenta che l'Ente ha proceduto ad una prima rideterminazione della pianta organica, deliberata il 29/11/1993, operando, sulla base della norma transitoria di cui all'art. 32, la stabilizzazione, ai sensi della legge 236/93, del personale precario già assunto in base alla legge 554/88.

Nel settembre del 1995 la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento del turismo ha approvato la nuova pianta organica del personale rideterminata, in attuazione delle disposizioni del citato n. 29 e della legge 24 dicembre 1993 n. 537, con delibera del Consiglio Generale dell'ACI in data 24 maggio 1995.

La nuova dotazione organica delle strutture centrali e periferiche dell'A.C.I. consta di 4.317 unità in totale, di cui 4.157 appartenenti alle qualifiche funzionali e 160 alle qualifiche dirigenziali.

Con la suindicata rideterminazione si è ridotto del 10% circa l'organico complessivo della dirigenza, in osservanza del dettato dell'art. 31 del più volte citato decreto legislativo 29/93. La definizione del nuovo organico delle qualifiche funzionali ha tenuto conto del fatto che - secondo i piani a breve e medio termine predisposti dall'ACI - la sempre più avanzata automazione dei servizi forniti dall'Ente all'utenza sta portando ad una minore esigenza di risorse nei profili meno elevati.

La situazione del personale in servizio alla data del 31/12/95 presenta 3.972 posti ricoperti, di cui 142 dirigenti, con una differenza in meno rispetto all'organico pari a 345 dipendenti, tra cui 18 dirigenti.

Detta carenza dipende anche dal fatto che le cessazioni dal servizio registratesi nel 1995 (n. 185 dipendenti) sono state assorbite solo in parte dalle nuove assunzioni effettuate durante lo stesso anno (n. 27). Il dato meno positivo è costituito, peraltro,

dalla circostanza che i settori nei quali più accentuata è la carenza di organico e, cioè, la ottava e la settima qualifica, hanno maggiormente risentito delle cessazioni dal servizio.

Nell'esercizio 1996, le cessazioni dal servizio di n. 230 dipendenti, assorbite solo in parte da n. 66 nuove assunzioni, hanno portato il numero dei posti ricoperti in organico al 31 dicembre 1996 a 3.810 (a fronte di 3.972 dipendenti alla data del 31 dicembre 1995 e n. 4.132 al 31 dicembre 1994).

Hanno concorso alla spesa per il personale n. 10 dipendenti con contratto di lavoro a tempo determinato, nonchè n. 24 dipendenti degli Automobile Club provinciali e locali in posizione di temporaneo utilizzo, ai sensi dell'art. 68 del regolamento organico.

Sotto il profilo della spesa, i seguenti prospetti dimostrano come gli oneri finanziari occorrenti per la remunerazione del personale - quali si desumono dalla categoria II, spese per il personale in servizio, relativa al conto consuntivo dell'Automobile Club d'Italia - siano andati crescendo, sostanzialmente in corrispondenza - a partire dal 1991 - con la copertura dei posti in organico:

Spesa complessiva, in milioni, per il personale comunque in servizio ed onere medio per unità di personale nell'ultimo triennio

	1994	1995	Diff %	1996	Diff %
Spesa complessiva (*) (in milioni)	197.098	202.351	2,67	209.680	3,62
Posti coperti in organico	4.132	3.972	-3,87	3.810	-4,08
Personale non di ruolo, temporaneo, distaccato (**)	37	52	40,54	34	-34,62
Totale personale	4.169	4.024	-3,48	3.844	-4,47
Onere medio per unità di personale (in mil.)	47,28	50,29	6,36	54,55	8,47

(*) Comprende le seguenti voci, tutte relative alla Cat. 2 del bilancio: stipendi, indennità integrativa speciale, straordinario, incentivi, spese per indennità di missione, assegni per nucleo familiare, oneri per il servizio mensa, contributi a carico dell'amministrazione per oneri previdenziali ed assistenziali. Sono escluse le altre spese che trovano allocazione in altre categorie del bilancio, quali gli interventi assistenziali al personale in servizio (Cat. VI - trasferimenti passivi) e gli oneri finanziari a carico dell'Ente su prestiti al personale dipendente (Cat VII - oneri finanziari).

(**) Si tratta, in particolare, di dipendenti con rapporto di lavoro a tempo determinato assunti ai sensi delle leggi 554/88 e 537/93, nonché di dipendenti degli Automobile Club in posizione di temporaneo utilizzo ex art. 68 del regolamento organico.

In ordine alla gestione delle risorse umane, l'ACI si è posto obiettivi in materia di razionalizzazione dei servizi, snellimento delle procedure e, in genere, miglioramento dell'azione amministrativa, sui quali si riferisce in particolare nel successivo paragrafo 5) dedicato all'attività di gestione del pubblico registro automobilistico.

3. L'attività svolta nell'ambito dei servizi istituzionali

Le quote associative costituiscono pressochè l'unica fonte di entrata di tale gestione; pertanto l'impegno dell'Ente per migliorare il rapporto soci/circolante si è incentrato nel difficile compito di coniugare l'esigenza di una rigida e rigorosa conduzione aziendale, imposto dalla scarsità delle risorse, con la necessità di svolgere ricerche e realizzare iniziative intese a rendere più efficienti i servizi resi e quindi ad allargare la base contributiva.

Lo sforzo compiuto è stato opportunamente indirizzato verso un'impostazione in chiave aziendalistica dell'organizzazione e delle attività, cercando di rendere un insieme di servizi che, attraverso un'offerta modulare ed integrata, fosse in grado di soddisfare le varie esigenze dei potenziali soci e degli automobilisti in genere.

Tale impegno ha avuto un positivo riscontro nell'ulteriore, sia pur moderata, ripresa dell'andamento associazionistico.

Una analisi dettagliata dei prodotti e servizi che la Federazione attraverso la sua organizzazione sul territorio rende ai soci ed in generale agli automobilisti è stata condotta nella precedente relazione della Corte al Parlamento.

Nella presente sede si intende fornire solo un quadro sintetico dell'attività svolta dall'Ente per migliorare i propri prodotti e servizi, nonchè i risultati ottenuti, nel periodo in riferimento (1995-1996), con aggiornamenti ai primi mesi del 1998.

Con un nuovo approccio metodologico in chiave di marketing, l'Ente, a partire dal 1995, ha rivolto maggiore attenzione all'analisi del mercato ed all'esame delle diverse componenti della domanda.

L'ACI, infatti, avendo rilevato alcuni limiti di espansione nel prodotto "Tessera Italia"¹², ha portato a compimento una serie di ricerche sui servizi forniti dalla Federazione.

¹² Con l'istituzione nel 1993 della tessera Europa, la tessera sociale valida su tutto il territorio nazionale è stata denominata tessera Italia.

Risulta che, in una nuova concezione della campagna sociale, sono state svolte sia rilevazioni quantitative e qualitative sul gradimento dei soci, sia sui risultati di vendita ottenuti dagli Automobile Club locali e provinciali.

Sono state inoltre oggetto di particolare valutazione le politiche associative degli Automobile Club europei, le quali si vanno sempre più ad incentrare su posizionamenti vicini alle aree della mobilità e del turismo, accompagnando i servizi per gli automobilisti all'offerta di servizi turistici ed editoriali, anche con tipologie differenziate a seconda delle caratteristiche dei mezzi di trasporto posseduti dai soci. In ogni caso, per la maggior parte degli enti europei, il pacchetto dei servizi relativi al soccorso stradale continua a costituire il "core business" aziendale, tanto che ad esso è dedicata la massima attenzione al fine di elevarne i livelli qualitativi e la professionalità degli addetti.

Un'altra comune caratteristica riscontrata negli Automobile Club europei riguarda la struttura organizzativa, nella quale si cerca di mantenere una netta separazione tra uffici di tipo amministrativo ed unità operative destinate al front-line o con responsabilità di business, sia che queste ultime assumano la forma di unità interne all'Automobile Club oppure quella autonoma di società collegate.

E' infine comunemente adottato lo strumento del budget per la definizione di obiettivi e di conseguenti responsabilità gestorie.

La necessità di un più approfondito raffronto con i più importanti Club automobilistici europei, i quali, nonostante una dinamica non sempre positiva assunta dal mercato, sostanzialmente non dissimile da quella che caratterizza il nostro Paese, hanno pur fatto registrare negli ultimi tempi incrementi associativi con costante miglioramento della percentuale soci-circolante, era stata sottolineata dalla Corte nell'ultima relazione sull'Automobile Club d'Italia. Dal confronto, infatti, pur tenendo conto delle diverse caratteristiche, economiche e di costume delle aree geografiche prese a riferimento, erano emerse profonde differenze, probabilmente dovute a diversi moduli organizzativi, meno burocratici e maggiormente mirati al mercato associativo ed all'efficienza dei relativi servizi.

Alle ricerche di cui sopra è cenno ha fatto seguito l'ideazione ed il lancio sul mercato di nuovi prodotti e servizi ritenuti più coerenti e maggiormente rispondenti alle esigenze degli utenti. Tra questi merita un cenno la formula "Aci Charta", documento associativo che unisce ai servizi tradizionalmente offerti al socio i servizi di una carta di credito espressamente progettata per l'automobilista.

Proprio in considerazione della valenza strategica della suesposta iniziativa, l'impegno dell'Ente si è rivolto a supportare al meglio il lancio del nuovo prodotto e la sua commercializzazione da parte degli Automobile Club provinciali e locali. L'obiettivo prioritario dell'ultima campagna sociale promossa dall'Ente è quindi essenzialmente il consolidamento di Aci Charta, individuata come il principale ed il più completo tra i prodotti associativi.

Nel contempo, l'ACI ha attivato anche un ampio processo di revisione dei prodotti tradizionali, quali "Tessera Italia", "Europa", "Trasportatori", ecc., svolgendo anche per tali prodotti, ricerche mirate ad una compiuta valutazione della loro validità.

Dette ricerche hanno posto il luce l'esigenza di un recupero della connotazione distintiva del socio ACI per l'esclusività dei servizi ad esso offerti, di una assistenza tecnica e sanitaria meglio calibrata alle reali esigenze del socio, di una maggiore flessibilità dei servizi, nonché della creazione di nuove aree di assistenza connesse all'uso dell'automobile.

In tale direzione si è mossa, tra l'altro, l'istituzione del servizio di "Depannage" relativo all'assistenza ed alla eventuale riparazione del veicolo direttamente sul luogo del soccorso.

L'Ente, infine, si è impegnato nella ricerca di accordi con partner esterni qualificati per incrementare la gamma dell'offerta dei servizi resi. In particolare, è proseguito il rapporto di collaborazione con l'AGIP, mentre si è conclusa con l'Olivetti Telemedia la nuova iniziativa denominata "Movitrack", consistente in un sistema di telerilevazione satellitare degli autoveicoli in difficoltà.

L'A.C.I., poi, nella sua qualità di Club affiliato all'Alleanza Internazionale del Turismo (A.I.T.) e alla Federazione Internazionale dell'Automobile (F.I.A.) ha

concorso alle attività dell'Ufficio A.I.T./F.I.A. di Bruxelles (l'A.I.T. and F.I.A. European Bureau"), creato congiuntamente dai due organismi internazionali al fine di rappresentare il punto di vista degli automobilisti e dei turisti come consumatori presso gli organi di governo dell'Unione europea. Attraverso tale Ufficio, l'Ente ha partecipato all'elaborazione di Libri Bianchi e Libri Verdi su materie afferenti l'ambiente, l'energia, il turismo, l'auto, i trasporti e la mobilità in genere.

L'ACI, infine, nel corso dell'anno 1995, ha partecipato alla realizzazione di un Atlante stradale europeo, individuando standard qualitativi e grafici nuovi e comuni a tutti gli Automobile e Touring Club dei paesi interessati affiliati all'A.I.T..

Sul versante, poi, della gestione integrata della mobilità e della sosta nelle aree urbane, l'Ente, in collaborazione con la Compagnia Nazionale Parcheggi, ha iniziato a porre in essere con alcune Aziende di trasporto ed Enti locali convenzioni relative alla gestione di parcheggi regolamentati a tariffa. Inizia, così, ad attuarsi un progetto che vede coinvolte, da un lato, le strutture centrali dell'ACI - anche attraverso le conoscenze tecnico ingegneristiche messe a disposizione dalle Società collegate - e, dall'altro lato, le strutture periferiche dell'ACI stesso e degli AC provinciali che cureranno gli aspetti operativi del Piano parcheggi.

Nel corso del 1995 è stato avviato anche un progetto per l'introduzione dell'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado approvato dal Comitato di programmazione e controllo dell'Ente, sulla base di quanto previsto in materia dal nuovo codice della strada e dai relativi decreti ministeriali.

In particolare, l'ACI dispone di tre programmi di educazione stradale - rispettivamente, per la scuola materna elementare e media predisposti per la formazione di un gruppo di referenti scolastici, i quali a loro volta debbono tenere i corsi di aggiornamento per tutti gli insegnanti. Nel 1995 si sono svolti, presso la Sede Centrale dell'ACI, tre corsi per referenti, ai quali hanno partecipato circa 80 docenti e capi d'istituto provenienti da 25 città.

Per il 1996 è proseguita l'attuazione del progetto di formazione, anche attraverso la predisposizione e la stampa di testi per i docenti che debbono seguire i corsi di

aggiornamento (10.000 copie) e per gli studenti delle scuole elementari e medie (70.000 copie).

Per quel che concerne l'attività sportiva, l'Ente, attraverso la relativa Commissione Sportiva Automobilistica (C.S.A.I.) ha operato nel campo dell'automobilismo sportivo, organizzando tra l'altro, nel corso degli anni in riferimento, numerose competizioni in campo nazionale.

Secondo quanto ha riferito l'Automobile Club d'Italia, tra le altre attività istituzionali, presso il Centro assistenza telefonica e comunicazione, che ha svolto nel corso del 1995 la sua attività di informazione ricevendo 313.500 telefonate circa ed elaborando 226.000 informazioni, vi è stato un incremento dei carichi di lavoro rispetto all'anno precedente di circa il 18%. L'ACI ha fatto presente che al 75% delle telefonate è stata fornita risposta entro 10 secondi.

A tale ultimo riguardo, anche se nel settore pubblico risulta appena abbozzata l'adozione di "standard" intesi a fissare i valori ottimali attesi, si deve notare come nell'ambito dei servizi il tempo medio di risposta all'utenza da parte dei centralini telefonici, anche con instradamento al settore operativo competente, oltre a costituire uno degli elementi di valutazione della qualità in generale tenuto presente nei sistemi di certificazione internazionale (ISO) ed europeo e nazionale (EN)⁽¹³⁾, trova ormai anche puntuali riferimenti normativi nell'ambito dei principi per il funzionamento degli uffici per le relazioni con il pubblico (art. 12 del decreto legislativo n. 29 del 1993 e direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 ottobre 1994)⁽¹⁴⁾.

L'Ente riferisce poi - come si dirà più dettagliatamente al paragrafo 5 - di aver attivato a supporto dell'applicazione dei nuovi criteri di calcolo delle tasse

¹³ Prova ne è che il tempo medio di risposta ai centralini rientra tra i fattori di indagine frequentemente prescelti dai ricercatori che operano nel campo della qualità dei servizi. Com'è noto, infatti, tra gli strumenti di misurazione della qualità adottati dai modelli organizzativi più avanzati, che si basano, essenzialmente, sugli schemi americani che si rifanno al TQM (Total Quality Management) e su quelli giapponesi, riassumibili nella sigla CWQC (Company Wide Quality Control), per la rappresentazione dei tempi medi di risposta ai centralini viene correntemente usato l'istogramma, riportando in ascissa il tempo di attesa in secondi tra i confini di classe e in verticale il numero di risposte, che rappresenta la frequenza.

¹⁴ In G.U. 8 novembre 1994, n. 261.

automobilistiche, a partire dal 2/1/98, sia un servizio di "call center" associato ad un numero telefonico nazionale (199-114477) per fornire assistenza telefonica agli automobilisti, cui si sono rivolti nel mese di gennaio 1998 circa 203.500 utenti; sia servizi telematici tramite internet (web e e-mail), che hanno consentito ad altri 345.000 automobilisti di effettuare il calcolo dell'importo esatto del bollo auto, con una media di 23.000 contatti al giorno.

In un settore affine di attività, la Centrale operativa "Onda Verde" ha garantito i consueti 60 notiziari giornalieri su Radio Uno, Radio Due, Radio Tre ed in isofrequenza.

In ordine alle prestazioni rese dalla rete delle società di soccorso stradale per gli anni 1995-97 il prospetto che segue contiene alcune informazioni, sia sul numero degli interventi effettuati, sia sulla tipologia dei soggetti in favore dei quali sono stati effettuati gli interventi stessi.

		1995	1996	1997
Viabilità ordinaria				
	Soci	109.282	115.716	113.690
	Non soci	120.588	116.012	124.417
Viabilità autostradale				
	Soci	31.177	34.898	30.143
	Non soci	213.950	226.810	207.710
Totale		474.997	493.436	475.960

Uno dei punti essenziali sui quali si dovrebbe misurare la capacità di risposta al mercato della Federazione appare il servizio del soccorso stradale, la cui efficienza organizzativa, specie con il venir meno dell'esclusiva nel settore autostradale¹⁵), si confronta ora con strutture private che operano in autostrada attraverso centri delegati e non come quelli della Federazione stessa, che svolgono direttamente il servizio pubblico.

¹⁵ La liberalizzazione è avvenuta a seguito dell'istruttoria avviata ai sensi degli artt. 14 e 3 della legge n. 287/90 dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nei confronti della Società Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. con decisione del 18 gennaio 1996 (provvedimento n. 3527 -A84).

4. I servizi relativi alla riscossione delle tasse automobilistiche

4.1 L'assetto organizzativo del servizio di riscossione delle tasse automobilistiche è stato tratteggiato nel paragrafo 1), dedicato ai profili organizzativi dell'Automobile Club d'Italia.

In questa sede si espongono di seguito alcuni dati globali acquisiti dall'ACI e relativi all'attività espletata dall'Ente nel settore con riguardo all'arco di tempo considerato nella presente relazione (1995-1996) e con aggiornamenti a data corrente.

1995

Gettito globale tasse automobilistiche	L. 6.767.804.338.756
Riscossioni ACI	L. 2.536.966.704.500
Riscossioni Poste	L. 4.230.837.634.256
Numero operazioni di riscossione ACI	13.853.882
Numero Libretti fiscali emessi (periferia)	4.460.166
Unità esattoriali ACI (Automobile Club, Delegazioni, Frontiera)	1.177
Istanze di rimborso gestite Direzione Centrale	25.000

Gli Uffici provinciali esattori (in luogo della cosiddetta attività di assistenza bollo) ⁽¹⁶⁾ hanno svolto le attività connesse al condono delle tasse previsto dalla legge 22 marzo 95, n. 85, prestando anche assistenza ai contribuenti.

¹⁶ A fronte di irregolari, insufficienti od omessi pagamenti, viene attivata la fase successiva finalizzata al recupero del tributo, che comporta una preventiva attività dall'Ente definita «assistenza bollo». Tale attività - che dovrebbe consentire, da un lato, uno snellimento dei rapporti con il contribuente e, dall'altro, un alleggerimento dei carichi di lavoro dell'amministrazione finanziaria - consiste nella preventiva comunicazione al contribuente, da parte dell'ACI, della irregolarità riscontrate a seguito delle verifiche svolte e nell'invito ad un accertamento della posizione tributaria presso gli stessi Uffici dell'ACI. Le situazioni che non vengono bonariamente definite in tale fase, sia con il versamento delle somme dovute, sia con l'annullamento del rilievo a seguito della verifica svolta in contraddittorio con l'interessato, sono poi comunicate all'Amministrazione finanziaria per l'attivazione delle procedure di recupero coattivo.

Sul conto corrente n. 32082000, appositamente aperto dall'ACI, sono affluiti n. 825.549 operazioni di versamento in condono, pari a lire 280.987.044.436 contabilizzati e riversati all'Erario.

1996

Gettito globale tasse automobilistiche	L. 6.755.008.056.032
Riscossioni ACI	L. 2.721.930.170.720
Riscossioni Poste	L. 4.033.077.855.312
Numero operazioni di riscossione ACI	14.870.213
Numero Libretti fiscali emessi (periferia)	4.736.545
Unità esattoriali ACI (Automobile Club, Delegazioni, Frontiera)	1.160
Istanze di rimborso	77.000
Numero rilievi per amministrazione finanziaria (anno 1993)	3.845.856

Non è stata espletata l'attività di "assistenza bollo".

1997

Gettito globale tasse automobilistiche	lire 7.132.442.403.375
Riscossioni ACI	lire 3.189.367.371.780
Riscossioni Poste	lire 3.943.075.031.595
Numero operazioni di riscossione ACI	17.095.405
Numero Libretti fiscali emessi (periferia)	(circa)4.110.000
Unità esattoriali ACI (Automobile Club, Delegazioni, Frontiera)	1.167
Istanze di rimborso	67.000
Numero avvisi bonari spediti per assistenza bollo anno 1995	4.489.070
Importi incassati in via bonaria	lire 94.670.169.821
Numero invio rilievi per amministrazione finanziaria 1994	4.065.634
Numero invio rilievi per amministrazione finanziaria 1995	4.268.387

Operazioni di riscossione effettuate presso gli uffici ACI nel periodo 1992-1997

Tabella di sintesi

1992	1993	1994	1995	1996	1997
13.593.807	13.273.417	13.576.521	13.853.882	14.870.213	17.095.405

Dal raffronto tra il numero di operazioni effettuato a gennaio '97 (4.315.761) e quelle effettuate a gennaio '98 (5.500.000)⁽¹⁷⁾ l'Ente stima un incremento del 28%, con un trend di crescita che consentirebbe di ipotizzare per la fine dell'anno un numero di operazioni verosimilmente pari a circa 22.000.000 (+5.000.000 rispetto al 1997).

La Convenzione tra il Ministero delle Finanze e l'ACI prevede che i punti di riscossione dell'Automobile Club d'Italia effettuino, in ciascun anno, un numero complessivo di 5.000.000 di operazioni.

Ulteriore elemento da considerare ai fini della presente analisi è la ripartizione delle operazioni di riscossione tra gli Uffici postali, con circa 15.000 sportelli, e le unità esattoriali dell'ACI, con 1.143 unità esattoriali, pari a circa 1.500 punti di riscossione.

La tabella sottostante riporta la ripartizione dei versamenti tra Ente Poste ed ACI nel '97 e nel '98 (dato stimato).

	POSTE	ACI
ANNO 1997	24.000.000	17.000.000
ANNO 1998	19.000.000	22.000.000

I dati riportati sembrano espressivi, nell'arco di tempo considerato, di una maggiore propensione -che va comunque verificata nel tempo per accertare se essa assuma il

¹⁷ I dati relativi al 1997 ed al 1998 non sono ancora definitivi.

carattere di una vera e propria tendenza - da parte degli automobilisti verso il servizio offerto dall'ACI, in quanto comprensivo di una qualificata assistenza tecnica nella effettuazione delle operazioni di pagamento della tassa automobilistica.

Sotto tale profilo appare utile esporre alcuni elementi informativi che la Corte, nella sede istruttoria del controllo, ha raccolto al fine di una prima valutazione del contributo operativo fornito dall'ACI, e dei relativi costi, in occasione dell'avvio del nuovo sistema di tassazione nella materia automobilistica entrato in vigore il 1° gennaio 1998.

Tra i servizi di assistenza e di informazione all'utenza a supporto dell'applicazione dei nuovi criteri di riscossione, una prima forma di assistenza è stata fornita dalla rete dei punti di riscossione ACI dal 2 gennaio 1998, attraverso chiarimenti agli utenti sul meccanismo della tassa (¹⁸).

E' stato realizzato poi un opuscolo denominato "Bollo facile", introdotto come inserto pubblicitario all'interno del numero di gennaio 98 della rivista L'Automobile

¹⁸ Ai sensi dell'art. 17, comma 16, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, recante misure per la stabilizzazione della finanza pubblica, a decorrere dal 1° gennaio 1998, i veicoli a motore (con esclusione di quelli assoggettati a tassa in base alla portata e di quelli di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1997, n. 43), sono soggetti a tassazione in base alla potenza effettiva anziché ai cavalli fiscali.

Eguale, per effetto dell'art. 17, comma 17, della richiamata legge n. 449, a decorrere dal 1° luglio 1988 gli atti e le formalità relativi ai veicoli a motore soggetti all'imposta di registro, sono assoggettati a tassazione in base alla potenza effettiva anziché ai cavalli fiscali.

In attuazione del disposto contenuto nel comma 16 del soprarichiamato art. 17, con decreto in data 27 dicembre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 in data 31 dicembre 1997, del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono state determinate le nuove tariffe delle tasse automobilistiche per tutte le regioni, comprese quelle a statuto speciale, in uguale misura. La tassa viene determinata moltiplicando il valore attribuito ad un kW o ad un CV dalla tabella unita al decreto per il numero dei kW o CV di ciascun veicolo. Ad esempio, per le autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo, per i pagamenti effettuati per l'intero anno solare, il valore annuo del kW è stato fissato in lire 5.000 e quello del CV in lire 3.680.

Inoltre, in attuazione di detta disposizione e dell'art. 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463, con il quale viene data facoltà al Ministro delle finanze di stabilire nuovi termini e modalità di pagamento delle tasse automobilistiche e di modificare le forme, i termini e le modalità di pagamento dello stesso tributo, con decreto del Ministro delle finanze in pari data, pubblicato nello stesso numero della Gazzetta Ufficiale, sono stati fissati i termini di pagamento per la corresponsione delle tasse automobilistiche dal 1° gennaio 1988 e per gli autoveicoli immatricolati per la prima volta. Con detto decreto è stato inoltre stabilito che per i veicoli per i quali a norma di legge è consentita l'interruzione dell'obbligo del pagamento delle tasse i tributi devono essere corrisposti dal mese in cui avviene l'annotazione del riacquisto del possesso o della disponibilità del veicolo o la rivendita da parte delle imprese autorizzate al loro commercio. Tra le norme transitorie, infine, è disposto che il versamento delle tasse automobilistiche da corrispondere nel 1998 può essere effettuato presso gli uffici esattori dell'ACI oppure presso gli uffici postali.

diretta a tutti i soci ACI e diffuso capillarmente sul territorio. Lo scopo è stato quello di costituire un ausilio per gli automobilisti nell'applicazione della nuova normativa sul bollo auto e a determinare l'esatto importo da pagare.

L'analisi dei costi esterni di questa attività è riportata nella tabella che segue:

Attività	Quantità	Prezzo
Progettazione e produzione opuscolo		10.000.000
Stampa opuscolo "Soci ACI"	1.100.000	83.600.000
Stampa opuscolo "Automobilisti"	200.000	15.200.000
Consegna inserto	1.058.000	8.500.000
Distribuzione inserto	1.058.000	12.696.000
Totale		129.996.000

Complessivamente il costo sostenuto è stato di circa lire 130.000.000.

A partire dal 2/1/98 è stato attivato un servizio di "call center" associato ad un numero nazionale (199-114477) per fornire assistenza telefonica agli automobilisti, a cui si sono rivolti nel mese di gennaio 1998 n. 203.500 utenti. Il servizio è volto a fornire, a mezzo del telefono, attraverso la consultazione di un archivio informatico, l'importo da pagare a titolo di tassa agli automobilisti che ne facciano richiesta.

Il servizio, il cui costo complessivo è stato calcolato dall'ACI in lire 700.000.000, ha comportato dal 2/1/98 al 2/3/98 l'impiego di circa 50 operatrici. Limitatamente al periodo 2/1/98 - 31/1/98 il servizio ha soddisfatto le seguenti richieste dell'utenza:

	Numero di chiamate	Media giornaliera
Chiamate ricevute	194.218	7.470
Telefonate effettuate agli utenti (back office)	9.282	357
TOTALE	203.500	7.827

Risultano, altresì, attivati servizi telematici tramite Internet (web e e-mail), cui hanno avuto accesso 345.000 automobilisti, con una media di 23.000 contatti al giorno.

La realizzazione dei servizi telematici riguardanti il nuovo bollo tramite Internet ha comportato costi esterni e investimenti per un totale di lire 45.000.000 circa la cui analisi è riportata nella tabella seguente:

Attività	Unità di misura	Quantità	Prezzo
Sviluppo software	giorni/uomo	50	20.200.000
Personal computer	unità	4	10.800.000
Apparati di telecomunicazione	unità	4	14.000.000
Totale			45.000.000

Limitatamente al periodo 2/1/98 - 31/1/98 il servizio ha soddisfatto le seguenti richieste dell'utenza:

Richieste web:	
Targhe consultate	190.116
Targhe consultate con richiesta di calcolo importo bollo	148.870
Richieste tramite posta elettronica agli indirizzi:	
Bolloauto@aci.it	2.764
Info@aci.it	1.791
Webmaster@aci.it	685
Webmaster@informatica.aci.it	774
TOTALI RICHIESTE	345.000

E' stato, infine, attivato un servizio di "back office" per risolvere i casi più complessi, coordinato dalla Direzione Affari Tributarî attraverso il Centro ricezione chiamate.

Il servizio di back office, nel periodo dal 2/1/98 al 2/3/98, ha offerto supporto di secondo livello al "call center" e agli altri servizi di informazione dell'ACI per l'applicazione del nuovo sistema di calcolo della tassa automobilistica. In particolare il "back office" ha trattato i casi di difficoltà applicativa della normativa ed i casi anomali che non trovando risposta nella consultazione dell'archivio hanno richiesto ricerche più approfondite.

In sintesi, secondo calcoli dell'Ente, l'importo totale dei costi diretti esterni e interni concernenti la riscossione delle tasse automobilistiche per il mese di gennaio 1998, può così rappresentarsi:

Riepilogo dei costi sostenuti	
<i>(in milioni di lire)</i>	
Attività svolta dai punti riscossione	16.500,0
Opuscolo "Bollo facile"	130,0
Call center	700,0
Servizi telematici Internet	45,0
Back office	269,0
Tariffari	28,0
Manifesti autocarri	13,5
Manifesti in tedesco	8,1
Totale	17.693,6

Nei costi sopraevidenziati non sono compresi quelli del personale delle strutture centrali dell'Ente che hanno fornito un contributo operativo all'avvio del nuovo sistema di tassazione, quali ad esempio l'Ufficio relazioni con il pubblico il cui personale per le finalità in discorso ha prestato 1.100 ore lavorative.

4.2 Un sistema razionale di riscossione delle tasse automobilistiche dovrebbe presupporre, tra le possibili semplificazioni, una modifica delle modalità di riscossione e riscontro delle tasse orientata ad un sistema integralmente automatizzato capace di assicurare, contestualmente al pagamento, il controllo della posizione tributaria, escludendo così la necessità di successivi controlli e riducendo fortemente la possibilità di contenzioso.

In tale prospettiva è sorto il progetto "Epica", elaborato dall'ACI in collaborazione con le Poste Italiane S.p.A. per una razionalizzazione del sistema di riscossione e controllo delle tasse automobilistiche. Risulta che il progetto medesimo è stato inserito nel piano di impresa triennale 1998-2000 delle Poste Italiane nell'ambito dello

sviluppo di nuovi servizi "per conto terzi" (servizi, cioè, propri di altre aziende da fornire presso gli sportelli postali) ritenuti indispensabili per il riequilibrio economico dell'impresa postale.

Il progetto si basa su un complesso sistema di connessione remota dei punti di riscossione (assistiti e non assistiti) con gli archivi magnetici centrali e le strutture intermedie di controllo a rete chiusa (Intranet), che, per effetto dell'integrale automazione delle procedure di riscossione e dei processi di acquisizione e controllo dei dati fiscali, semplifica di fatto l'adempimento fiscale, effettuando automaticamente quei controlli che attualmente ricadono sull'utenza.

I benefici di "Epica" non si esaurirebbero, poi, nella semplificazione delle attività poste a carico dell'utenza, ma investirebbero le attività contabili e, in ultima analisi, il rapporto con l'Ente titolare del tributo, fornendo a quest'ultimo in tempo reale i dati relativi al numero di esazioni ed agli importi incassati.

Una prima fase di sperimentazione è stata attivata nel 1997 nella Provincia di Latina, con risultati che l'ACI ha valutato positivamente sia in termini di semplificazione e snellimento delle procedure, sia di gradimento da parte degli utenti. Dal mese di maggio 1997 è stata avviata una seconda fase di tale sperimentazione, che ha interessato tutti gli uffici esattori dell'ACI situati nella regione Lombardia.

L'Ente ritiene che il progetto EPICA sia attuabile su tutto il territorio nazionale in tempi ristretti, tanto che in pochi mesi tutti i punti di riscossione dell'ACI (circa 1500 sull'intero territorio nazionale) potrebbero essere dotati delle apparecchiature necessarie.

A data corrente sono attivi in Lombardia e nelle provincie di Terni e Latina 236 sportelli, che dal 1/1/97 al 11/2/98 hanno effettuato 1.154.997 operazioni con una entrata di circa 267,4 miliardi, immediatamente ripartibile tra le regioni titolari del gettito.

In sede di attuazione della riforma concernente il sistema dei tributi automobilistici introdotta dalla richiamata legge n. 449 del 1997, le caratteristiche tecnologiche del progetto EPICA hanno consentito - attraverso l'aggiornamento "on line" delle

procedure e la possibilità di attingere direttamente i dati fiscali dall'archivio magnetico centrale - di attivare la riscossione secondo le nuove modalità dal gennaio del 1998, con livelli di sicurezza e standard qualitativi che, secondo notizie fornite dall'ACI, avrebbero incontrato il gradimento degli utenti.

5. La gestione del pubblico registro automobilistico

Nel biennio in esame presso gli Uffici provinciali ACI si è registrato un aumento dei carichi di lavoro relativi al pubblico registro automobilistico, le cui “formalità” sono passate da 9.165.007 nel 1995 a 9.663.177 nel 1996.

L'incremento, poi, è divenuto più consistente nel 1997, anno in cui le formalità hanno superato gli undici milioni.

Per una visione più completa dell'attività relativa al PRA, nel prospetto che segue viene riportato l'andamento delle formalità annue dal 1953 al 1997.

ANNO	FORMALITA' ANNUE
1953	578.040
1958	1.301.180
1963	3.777.566
1968	4.506.538
1973	5.761.557
1978	5.441.906
1983	8.099.361
1984	8.228.661
1985	8.155.054
1986	8.521.489
1987	9.045.119
1988	10.242.521
1989	10.689.072
1990	10.971.311
1991	10.229.788
1992	10.658.489
1993	9.658.757
1994	8.600.000
1995	9.165.007
1996	9.663.177
1997	11.311.323

Si vede subito come la crescita continua del numero delle formalità, interrottasi negli anni 1993 e 1994 per il calo delle iscrizioni prodotto in buona parte dalle modifiche introdotte dal nuovo codice della strada, è ripresa nel biennio 1995-96,

proseguendo con maggior vigore nel 1997 per effetto degli incentivi governativi alla rottamazione e del conseguente acquisto di veicoli nuovi.

Alla procedura di iscrizione dei veicoli nel PRA sono, poi, connesse le operazioni di esazione, riscontro e contabilizzazione, pure gestite dagli Uffici dell'ACI, dell'imposta erariale di trascrizione, (IET), istituita con la legge n. 952/1977. Nuovi adempimenti sono stati attribuiti all'Ente in materia di riscossione, gestione e contabilizzazione dell'APIET (addizionale provinciale IET) dall'art. 3, comma 48, della legge n. 549/1995, modificata dall'art. 17, comma 19, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, recante misure per la stabilizzazione della finanza pubblica.

Per quel che concerne le risorse umane applicate al settore, per effetto sia del blocco delle assunzioni, sia del pensionamento anticipato di molti dipendenti, le unità assegnate agli Uffici provinciali dell'Ente nell'arco di tempo considerato si sono progressivamente ridotte di numero, come si evince nello schema sotto indicato:

Anno	Personale in forza
1995	3.105
1996	2.964
1997	2.780

Ponendo a raffronto le unità di personale degli Uffici provinciali con il numero di formalità prodotte in ciascun anno, può ricavarsi una sorta di indice di produttività, che segna - come mostra il prospetto che segue - un andamento in ascesa nel triennio 1995-97.

	1995	1996	1997
Unità personale	3.105	2.964	2.780
Formalità	9.165.007	9.663.177	11.311.323
Indice di produttività	0,66	0,69	0,75

Ovviamente, come tutti gli indicatori, pur costituendo un valido indizio di un fenomeno, esso va letto nel più ampio contesto della realtà organizzativa del pubblico registro automobilistico, che indubbiamente si giova anche dell'estensione e del miglioramento progressivo degli assetti e delle procedure automatizzate.

L'organizzazione e la gestione del P.R.A. sono finanziate dagli utilizzatori attraverso i diritti e gli emolumenti dagli stessi corrisposti all'atto della richiesta di ogni singola formalità. Tali importi sono determinati sulla base di tariffe approvate con decreto del Ministro delle finanze e commisurate ai costi di gestione del servizio, sia di funzionamento che di sviluppo dello stesso, ivi compresi quelli connessi alla progettazione ed alla implementazione del relativo sistema informatico.

L'accertamento delle entrate correnti per emolumenti e diritti, comprensivo del compenso per la riscossione dell'imposta erariale di trascrizione e della relativa addizionale provinciale, è stato per il 1995 pari a 293,03 miliardi (+7,8% rispetto al precedente esercizio) e per il 1996 di 296,34 miliardi (+ 1,12% rispetto al 1995).

Occorre ricordare che, come accennato, dal 1° gennaio 1996 è stata istituita l'APIET (addizionale provinciale dell'imposta erariale di trascrizione), sostitutiva dell'addizionale regionale sull'imposta erariale di trascrizione (ARIET) e dell'imposta provinciale sulle prime iscrizioni (IPI).

Tra le entrate figura altresì la rivalutazione in base all'indice ISTAT per gli anni 1995 e 1996 dei compensi per l'imposta erariale di trascrizione e relativa addizionale.

Gli emolumenti e i diritti passano nel 1995 da 215,93 miliardi a 256,96 miliardi, con un incremento di circa il 19% rispetto al 1995, e nel 1996 a 261,90 miliardi, con un incremento di circa l'1,92% rispetto al 1995.

Il forte incremento registratosi nel 1995 è dovuto principalmente alla nuova tabella degli emolumenti fissata con il decreto del Ministro delle finanze in data 1° settembre 1994, entrata in vigore il 20 settembre dello stesso anno.

Come già riferito nella precedente relazione, le procedure di gestione del PRA sono state completamente automatizzate in attuazione della legge n. 187/1990. Le linee fondamentali della riforma sono costituite dalla sostituzione dei registri cartacei con archivi magnetici e dalla semplificazione della documentazione, attuata mediante l'introduzione del «certificato di proprietà» in luogo del «foglio complementare».

Secondo dettagliate notizie fornite dall'ACI sul funzionamento del servizio, l'integrale automazione del pubblico registro automobilistico consente in atto agli Uffici dell'Ente di operare in condizioni di costante e completo aggiornamento e di provvedere allo svolgimento dei compiti ad esso relativi in tempo reale, con rilascio a vista agli utenti del certificato di proprietà, nel termine massimo di 10 minuti dalla presentazione della formalità allo sportello. Tale adempimento, di media, riguarda il 10% degli utenti che giornalmente accedono agli sportelli degli Uffici in questione. Relativamente, invece, alle richieste di formalità «plurime», presentate principalmente dalle agenzie di pratiche automobilistiche, gli Uffici sono in grado di porre a disposizione della stessa agenzia i certificati di proprietà nell'arco della stessa giornata di presentazione o, al più tardi, nelle prime ore lavorative del giorno successivo.

In particolare, come precisa l'ACI, le nuove procedure hanno determinato semplificazioni operative e gestionali, con riferimento anche alla gestione della targa unica nazionale.

Come anticipato nelle considerazioni introduttive, è notorio, peraltro, come l'attuale assetto delle procedure amministrative riferite al settore automobilistico, così come delineato dal nuovo codice della strada, risulti ancora, malgrado le realizzazioni di sopra è cenno, notevolmente complesso e determini una situazione di grave disagio da tempo avvertita dai cittadini ed inutili appesantimenti sia a carico degli utenti, sia della

amministrazione pubblica, con rilevante aggravio di costi e diseconomicità complessiva della gestione.

Il sistema di organizzazione dei dati riguardanti le pratiche relative ai veicoli a motore è, in altri termini, particolarmente farraginoso, con il risultato di creare inefficienze per la pubblica amministrazione e disagio per i proprietari dei veicoli.

In particolare, da recenti studi e rilevazioni dell'ACI è risultato che attualmente la definizione delle formalità necessarie per la circolazione dei veicoli impone agli utenti una serie di successivi accessi (fino a 5 consecutivi) presso uffici diversi della amministrazione pubblica: pubblico registro automobilistico, cui è affidata la cura degli aspetti giuridico-patrimoniali, il quale provvede alla iscrizione dei veicoli stessi ed al rilascio agli utenti del certificato di proprietà, e Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti e della navigazione, preposta agli aspetti tecnici della circolazione, che ha il compito, in materia, di rilasciare le targhe e la carta di circolazione.

In ordine ai rapporti tra gli archivi elettronici della Motorizzazione civile e del PRA, va notato che gli scambi reciproci vengono ancora realizzati mediante l'invio di tabulati cartacei. Ciò comporta, per entrambe le strutture, un pesante aggravio delle procedure e dei relativi costi, dovendosi provvedere all'acquisizione manuale dei dati, in disarmonia con quanto stabilisce il codice della strada.

L'art. 93, comma 12, di detto codice, infatti, al fine di realizzare la massima semplificazione procedurale e di assicurare soddisfacenti rapporti con il cittadino, in aderenza agli obiettivi di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, stabilisce che le formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi e gli adempimenti amministrativi previsti dal successivo art. 94, devono essere gestiti dagli uffici di livello provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. e del pubblico registro automobilistico gestito dall'ACI «a mezzo di sistemi informatici compatibili».

Nell'intento di conseguire in radice semplificazioni e snellimenti procedurali, superando la duplicazione di interventi sancita dal codice della strada attraverso

eventuali modifiche della normativa vigente, sono allo studio, com'è noto, diverse soluzioni volte alla creazione di un unico centro di riferimento per la trattazione delle pratiche automobilistiche (presso la Motorizzazione civile oppure presso il PRA).

Nella precedente relazione sono stati forniti elementi di valutazione in ordine agli studi ed alle iniziative assunte dall'ACI, che hanno indotto l'Ente a proporre la realizzazione di uno «sportello unico dell'automobilista». La proposta formulata dall'Ente è volta alla concentrazione presso il PRA delle fasi di rilascio del certificato di proprietà, della carta di circolazione e delle targhe, attraverso la costituzione di un unico punto di riferimento per il disbrigo di tutte le pratiche amministrative collegate alla circolazione degli autoveicoli, in linea con i moderni sistemi adottati negli altri paesi europei.

La proposta dello «sportello unico» consentirebbe - ad avviso dell'ACI - il conseguimento dei seguenti benefici:

- unicità di accesso degli utenti per qualsiasi pratica riguardante la vita dei veicoli;
- eliminazione delle duplicazioni procedurali previste dal codice della strada;
- conseguente contenimento dei costi, sia per gli automobilisti, sia per la p.a.;
- rilascio in tempo reale della documentazione necessaria per circolare;
- garanzia in ordine alla identificazione certa dei titolari dei veicoli, indispensabile sotto il profilo dell'ordine pubblico.

Per quel che concerne l'aspetto economico, l'ACI osserva inoltre che la proposta soluzione non solo non richiederebbe oneri a carico del bilancio statale per effetto del sistema di autofinanziamento del PRA, ma potrebbe determinare positivi effetti di ordine fiscale, rendendo possibile l'immediato incasso delle imposte per le quali è attualmente concesso agli utenti il tempo di 60 giorni per richiedere le formalità al pubblico registro automobilistico a seguito del rilascio della carta di circolazione.

6. L'attività di controllo direzionale

Con deliberazione del Presidente dell'Ente in data 14 ottobre 1995 n. 6194 è stato istituito il Nucleo di valutazione di cui all'art. 20, comma 2, del decreto legislativo n. 29/1993.

La Corte aveva già dato notizia nella precedente relazione circa l'avvio da parte dell'Automobile Club d'Italia, ancor prima della istituzione di detto Ufficio, di un'attività di controllo interno finalizzata sostanzialmente a verificare la corretta ed economica gestione delle risorse mediante valutazione dei costi e dei rendimenti.

Presso il sistema informativo dell'Ente erano infatti già da tempo in sperimentazione due specifici moduli, denominati rispettivamente «controllo di gestione» e «contabilità integrata», tra loro strettamente collegati ed aventi ad obiettivo la creazione di uno strumento per la rilevazione di costi e ricavi per «centri di responsabilità» e per «servizi», mirato alla graduale introduzione di forme di controllo di gestione sull'intero complesso ACI-AC-Società collegate.

Successivamente, è stata costituita un'apposita unità organizzativa (l'Ufficio Controllo Direzionale), la quale opera nell'ambito del controllo di gestione, verificando, dall'interno, la correttezza e l'economicità della utilizzazione delle risorse. Detto Ufficio, in sostanza, svolgendo compiti di supporto informativo, tecnico e valutativo utili per le attribuzioni del servizio di controllo interno, viene ad espletare attività ad esso in larga parte riconducibili.

Tale unità organizzativa, pertanto, rappresenta un modulo integrativo rispetto allo schema previsto dal richiamato decreto legislativo n. 29/93, inteso a potenziare le professionalità necessarie in una realtà complessa e variegata qual'è quella in cui si trova ad operare l'intero complesso formato dall'Automobile Club d'Italia, gli Automobile Club locali e provinciali e le società partecipate.

L'utilizzazione di una base informativa precostituita e non puntualmente finalizzata agli scopi dell'Ufficio Controllo Direzionale ha comportato una complessa serie di

adeguamenti. Difatti, l'avvio operativo di tale unità è stato preceduto da una razionalizzazione ed estensione orizzontale e verticale del sistema informativo, allo scopo di assicurare la tempestiva disponibilità dei dati in un'ottica maggiormente orientata ai risultati che non ai soli adempimenti contabili.

Le modifiche sono state avviate evitando la riprogettazione dell'esistente e salvaguardando il patrimonio applicativo già operante⁽¹⁹⁾.

Atteso l'interesse che l'iniziativa può rivestire anche ai fini del controllo esterno, si è ritenuto di acquisire, attraverso accertamenti diretti svolti nella sede istruttoria in

¹⁹ L'obiettivo assegnato in una prima fase al sistema informativo è stato quello di predisporre un modulo per l'imputazione diretta di costi e ricavi ai centri di responsabilità ed ai servizi interessati al momento in cui avviene l'attribuzione contabile.

La finalità da perseguire con tale approccio è stata dunque quella di introdurre intanto una prima proposta unificata di controllo di gestione all'interno della Federazione, tale da costituire la base per un sistema più complesso, da realizzare con l'apporto di tutti gli AC che intendono collaborare ad un approfondimento del modello realizzato.

Va premesso che il sistema consente una riclassificazione dei bilanci diversa da quella fornita dal piano dei conti, in modo da evidenziare sia i risultati complessivi gestionali conseguiti da ciascun AC ripartiti fra sede e delegazioni, sia i risultati di ogni singolo servizio gestito, anch'esso ripartito fra Sede e Delegazioni.

Circa il genere di operazioni che in atto il sistema consente, esse principalmente riguardano:

- l'assegnazione di obiettivi di gestione ai responsabili delle singole aree assoggettate al controllo, costituite dai vari settori di attività dell'Ente, a livello centrale e periferico, nonché dalle Società collegate;
- la verifica, da parte dei vertici dell'Ente, dell'andamento della gestione e del grado di raggiungimento degli obiettivi programmati, già in corso di esercizio;
- l'acquisizione delle informazioni atte ad orientare le scelte degli Organi dell'Ente e ad assicurare l'indispensabile programmazione delle attività e degli interventi anche a carattere organizzativo, in funzione dell'economicità e dell'efficienza della gestione.

Il complessivo processo di controllo è stato articolato in tre sottosistemi:

- un sistema previsionale che è espressione degli obiettivi stabiliti dai vertici dell'Ente e si sostanzia in un programma annuale per i singoli settori di attività, in sintonia con quanto prefissato in sede di pianificazione di medio/lungo periodo;
- un sistema di rilevazione e controllo, avente ad oggetto la rilevazione dei dati consuntivi ed il controllo dei risultati gestionali conseguiti, mediante l'analisi degli scostamenti tra dati consuntivi stessi e dati previsionali;
- un sistema di «reporting», che consente di acquisire direttamente dalle strutture interessate elementi conoscitivi di carattere gestionale ed economico-finanziario.

Il monitoraggio attivato ha ad oggetto, attualmente, le aree di seguito indicate:

- PRA (reporting effettuato con cadenza mensile);
- Tasse Automobilistiche (reporting effettuato con cadenza trimestrale);
- Area Associativa (reporting trimestrale);
- Turismo (reporting trimestrale);
- Attività sportiva (reporting trimestrale);
- Gestione del personale (reporting trimestrale);
- Società collegate (reporting trimestrale).

Il sistema di reporting riferito agli Automobile Club Federati è tuttora in fase di predisposizione.

collaborazione con l'Ente, elementi analitici sullo stato di implementazione del sistema e sui primi risultati con esso conseguiti.

In estrema sintesi, il sistema informativo dell'Ente è stato sviluppato introducendo nuove procedure che consentono di seguire il procedimento di spesa fin dalla sua origine e di rilevare quindi anche gli atti propedeutici alla fase dell'impegno. La rete informatica dei collegamenti in linea con il sistema informativo è stata inoltre estesa a tutti gli uffici interessati.

Sono state implementate altresì le procedure di rilevazione di tutte le informazioni legate alle attività del processo gestionale del PRA, al fine di monitorare il volume di lavoro prodotto ed il conseguente flusso di entrate correnti, da cui detrarre progressivamente, per livelli, i relativi costi diretti di gestione per ottenere il risultato economico per margini successivi, rispetto alle spese generali ed ai costi di struttura centrale.

Le attività di maggior rilievo svolte dall'Ufficio controllo direzionale riguardano:

- il controllo dei flussi di entrata e di spesa, non solo finanziari, ma in un'ottica rivolta verso la costituzione delle unità previsionali di base e all'introduzione della contabilità analitica per centri di responsabilità e di costo;

- la verifica dei risultati della gestione PRA, attraverso un quadro mensile di sintesi delle funzioni di controllo interno di tipo aziendale e l'elaborazione di un flusso di dati su costi, ricavi e produzione, in un'unica matrice (c.d. "Cruscotto-PRA"), che costituisce una sorta di bilancio mensile di carattere economico espositivo delle dinamiche del livello mensile di produttività e redditività, nonché del grado di liquidità in relazione a flussi monetari reali.

- il monitoraggio esterno dei fattori che influenzano il mercato dell'auto, il correlativo andamento delle immatricolazioni e gli effetti sul PRA, attraverso l'impiego di un apposito osservatorio focalizzato su specifici elementi del mercato, quali l'andamento del portafoglio ordini, le consegne, le aspettative dei concessionari, etc..

- le analisi di produttività del personale nelle sedi del PRA, attraverso una verifica trimestrale recante valutazioni comparative di efficienza ed economicità, mediante

rilevazione del livello di produttività per addetto, con evidenziazione annuale, criticità e punti di caduta.

- le analisi dei costi di gestione degli Uffici provinciali, a mezzo di rilevazione dell'andamento annuale delle principali voci di costo per la gestione, il funzionamento e la manutenzione delle strutture periferiche, mediante analisi comparata dell'incidenza media pro-capite e per ogni formalità per ciascun Ufficio provinciale.

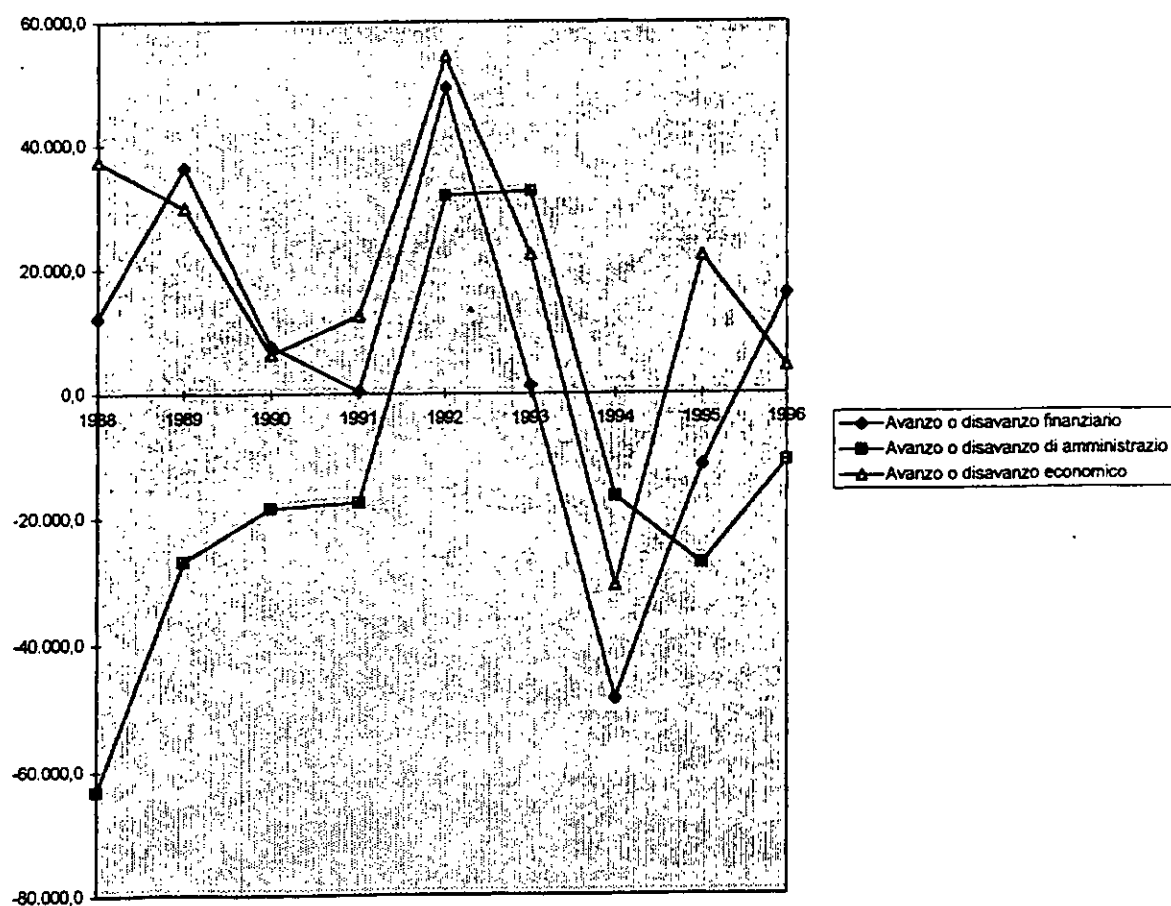
7. I conti consuntivi 1995 e 1996

In estrema sintesi, l'andamento della gestione dell'Automobile Club d'Italia negli esercizi 1995 e 1996 registra segni di ripresa rispetto al "trend" discendente iniziatosi con l'esercizio 1993, come si evince dalla rappresentazione grafica di seguito riportata, che illustra per una visione più ampia l'andamento gestionale complessivo dal 1988 al 1996 (in milioni di lire).

Andamento della gestione dal 1988 al 1996

	Avanzo o disavanzo finanziario	Avanzo o disavanzo di amministrazione	Avanzo o disavanzo economico
1988	12.221,2	-63.249,4	37.454,0
1989	36.422,7	-26.847,0	29.952,4
1990	7.718,2	-18.370,6	6.381,7
1991	395,2	-17.492,8	12.604,4
1992	49.210,9	31.835,4	54.392,8
1993	1.390,7	32.603,5	22.359,0
1994	-48.572,0	-16.584,7	-30.869,9
1995	-11.388,0	-27.309,8	22.220,4
1996	16.075,4	-10.844,8	4.406,4

Andamento gestione 1988-1996



In particolare, con il 1996 tornano ai valori positivi sia il risultato finanziario (che passa dai risultati negativi di 48,5 miliardi e 11,3 miliardi, relativi, rispettivamente, agli esercizi 1994 e 1995, ad un avanzo di 16 miliardi nell'esercizio 1996), sia il risultato economico (che transita da un disavanzo di 30,9 miliardi nel 1994 ad un avanzo di 22,2 miliardi nel 1995 e di 4,4 miliardi nel 1996). Il risultato amministrativo, inoltre, pur restando nei valori negativi, raggiunge il livello più basso dal 1988, passando da un disavanzo, per quell'anno, pari a 63,2 miliardi ad un disavanzo di 10,8 miliardi.

L'ACI riferisce che lo schema di bilancio consuntivo per l'esercizio 1997, predisposto dagli Uffici dell'Ente, ma ancora da sottoporre all'approvazione degli Organi di amministrazione, presenta un risultato di avanzo finanziario di 22,4 miliardi ed un avanzo di amministrazione di 11,7 miliardi.

Disaggregando i dati relativi alla gestione dei servizi istituzionali (riguardante, come si è accennato, l'attività svolta a favore dei soci ed in generale dei cittadini automobilisti) e di quelli concernenti i servizi delegati (concernente, cioè, la tenuta per conto dello Stato del pubblico registro automobilistico e del servizio di esazione delle tasse automobilistiche), si nota come il bilancio dell'Ente sia ancora caratterizzato da un disavanzo della gestione dei servizi istituzionali, pari a 24,8 miliardi nel 1996, pur se quasi dimezzato rispetto all'esercizio 1995 (42,1 miliardi), da un avanzo della gestione relativa al pubblico registro automobilistico per 16,7 miliardi e da un avanzo della gestione delle tasse automobilistiche pari a 24,3 miliardi.

La gestione dei servizi istituzionali, peraltro, disaggregata ulteriormente sulla base del sistema di contabilità per costi e ricavi, mostra come il disavanzo sia essenzialmente dovuto alla gestione relativa ai servizi di carattere generale, per la quale l'Ente o non riceve contribuzioni (educazione stradale; studi per la sicurezza, etc.), oppure acquisisce rimborsi periodici non sufficienti a coprire tutti i costi (informazioni sulla viabilità, notizie ed assistenza per i turisti). In particolare, per l'esercizio 1995, il disavanzo della gestione dell'attività associativa, pari a 502 milioni, rappresenta appena il 2,3% del disavanzo istituzionale (21.595 milioni), dovuto in massima parte al deficit prodotto dalle attività gestionali svolte in favore della

collettività (assistenza tecnica, costituita da studi su traffico e circolazione, pubblicazioni tecniche ed educazione stradale: - 4.364 milioni; studi e ricerche: -2.375; attività sportiva: -3.331; centro assistenza telefonica: -3.698; attività presso la frontiera: +1.411; cartografia dell'Ente: - 2.592; assistenza turistica: -3.540; onda verde: - 2.244). Per il 1996, il disavanzo della gestione dell'attività associativa, pari a 2.588 milioni (aumentato rispetto all'anno precedente per i maggiori investimenti promozionali), rappresenta l'11,1% del disavanzo istituzionale (23.335 milioni), dovuto in massima parte al deficit prodotto dalle attività gestionali svolte in favore della collettività (assistenza tecnica: - 2.569 milioni; studi e ricerche: -2.258; attività sportiva: -2.160; centro assistenza telefonica: -6.411; attività presso la frontiera: -920; cartografia dell'Ente: - 2.380; assistenza turistica: -1.660; onda verde: - 2.369).

Può osservarsi come il risultato finanziario positivo del conto consuntivo per l'esercizio 1996, che si chiude, come accennato, con un avanzo complessivo di oltre 16 miliardi, da un canto esprime un miglioramento della situazione finanziaria dell'Ente, dall'altro, deriva da due fattori di ordine contingente: il primo concernente la sospensione delle operazioni nell'ambito della gestione tasse automobilistiche imposta dall'applicazione della legge 22 marzo 1995, n. 85, che ha determinato il rinvio all'esercizio successivo dei relativi costi, per un importo complessivo quantificabile in circa 14 miliardi, sia a titolo di spese postali, sia per oneri afferenti alla modulistica ed al sistema informativo, connessi all'attività assistenza bollo; il secondo riguardante l'accertamento in entrata di rimborsi da parte del Ministero delle finanze per maggiori oneri pregressi per il servizio di riscossione delle tasse automobilistiche.

Una delle problematiche che l'Ente deve risolvere per il miglioramento della propria capacità finanziaria è infatti quello della eliminazione della rilevante giacenza di residui attivi per mancata riscossione di crediti. Tra essi, vanno segnalati quelli concernenti il rimborso di maggiori costi sostenuti per la gestione del servizio di riscossione delle tasse automobilistiche in anni precedenti (a data corrente supererebbero i 130 miliardi, secondo un computo effettuato dall'Automobile Club

d'Italia)⁽²⁰⁾, nonchè la pesante esposizione debitoria degli Automobile Club provinciali e locali nei confronti dell'Automobile Club d'Italia, prevalentemente riferita alla quota associativa di spettanza della Sede centrale (dei complessivi 107 miliardi, risultanti dai verbali del Collegio dei revisori dei conti, l'Ente ha riferito di aver recuperato circa 5 miliardi nei primi due mesi del corrente esercizio e di aver intrapreso un piano di iniziative per la riscossione di altri 25 miliardi circa entro la fine dello stesso anno)⁽²¹⁾; situazione questa che costringe l'Ente a far ricorso al credito bancario con conseguente accollo di pesanti oneri per interessi passivi.

7.1 Il rendiconto finanziario

Le risultanze finali della gestione finanziaria di competenza sono compendiate nel seguente prospetto riassuntivo.

²⁰ L'art. 20 della Convenzione tra il Ministero delle finanze e l'ACI stabilisce i criteri per la rivalutazione del compenso forfettario spettante all'Ente per le spese sostenute per l'espletamento del servizio di riscossione e riscontro delle tasse automobilistiche.

Secondo notizie fornite dall'ACI ed aggiornate a data odierna, il Ministero delle finanze ha rimborsato all'Ente i maggiori costi sopportati sino al 31 dicembre 1993 ed ha provveduto ad integrare, limitatamente agli anni 1990 e 1991, l'ammontare del contributo di organizzazione per la capillarità del servizio esattoriale in dipendenza del più elevato numero di operazioni di riscossione effettuate dall'ACI rispetto al quantitativo previsto dalla Convenzione.

Il Ministero delle finanze non avrebbe ancora dato seguito alle istanze prodotte dall'ACI, volte ad ottenere il rimborso dei maggiori costi che l'Ente afferma di aver ulteriormente sostenuto, per le seguenti causali:

- Aggiornamento compenso forfettario

anno 1994: L. 17.677.069.567; anno 1995: L. 21.161.837.234; anno 1996: L. 24.581.627.834; anno 1997: L. 63.420.534.635;

- Competenze arretrate relative all'aggiornamento del compenso forfettario per gli anni 1987/1993: L. 54.822.424.727;

- Maggiori spese postali per spedizione raccomandate avvisi bonari ai contribuenti: anno 1990: L. 1.550.901.570; anno 1991: L. 1.436.287.555; anno 1992: L. 5.442.210.740; anno 1993: L. 495.498.5; anno 1994: L. 12.924.898.448.

²¹ Il Collegio dei revisori dei conti, con il verbale n. 1 dell'11 marzo 1997, nel prendere in esame la situazione debitoria degli Automobile Club provinciali e locali nei confronti dell'Ente federale, ha quantificato la stessa in 107 miliardi di lire.

In merito a tale rilevante credito, il predetto Organo di controllo ha nuovamente sollecitato l'A.C.I. a porre in essere ogni utile iniziativa rivolta al recupero della somma di cui sopra ed ha, altresì richiamato l'attenzione sul problema dei relativi interessi.

La notevole consistenza del debito degli Enti federati nei confronti della sede centrale e la sua incidenza nella formazione del disavanzo di amministrazione che caratterizza la gestione dell'Ente rendono indispensabile l'adozione di sollecite iniziative per il completo recupero del suddetto debito.

RENDICONTO FINANZIARIO*(in milioni di lire)***(Quadro riassuntivo)**

	1994		1995		1996		variazione		% sul		variazione	
	Accertamenti	% sul totale	Accertamenti	% sul totale	Accertamenti	% es. prec.	% es. prec.	% sul totale	% es. prec.	% sul totale	% es. prec.	
ENTRATE												
Correnti	680.719,2	7,07	760.898,4	7,43	729.814,9	10,17	10,17	7,07	10,17	588.787,3	6,97	
In conto capitale	448.410,4	4,58	520.848,9	5,08	678.799,4	18,87	18,87	4,58	18,87	701.571,6	6,80	
Per partite di giro	8.584.542,8	87,87	8.952.884,9	87,38	8.917.140,9	4,29	4,29	87,38	4,29	6.817.140,9	66,38	
Totale entrate	9.720.872,2	99,50	10.234.571,2	99,89	10.323.555,2	5,29	5,29	99,89	5,29	10.307.479,8	99,84	
Disavanzo finanziario	48.572,0	0,50	11.368,0	0,11	0,00	-76,55	-76,55	0,11	-76,55	16.075,4	0,16	
Totale a pareggio	9.769.444,2	100,00	10.245.939,3	100,00	10.323.555,2	4,88	4,88	100,00	4,88	10.323.555,2	100,00	
SPESE												
Correnti	707.893,3	7,24	729.839,3	7,12	688.787,3	3,14	3,14	7,12	3,14	588.787,3	6,97	
In conto capitale	477.108,4	4,88	563.065,1	5,50	701.571,6	18,02	18,02	5,50	18,02	701.571,6	6,80	
Per partite di giro	8.584.542,8	87,87	8.952.884,9	87,38	8.917.140,9	4,29	4,29	87,38	4,29	6.817.140,9	66,38	
Totale spese	9.769.442,2	100,00	10.245.939,3	100,00	10.307.479,8	4,88	4,88	100,00	4,88	10.307.479,8	99,84	
Avanzo finanziario	0,0	0,00	0,00	0,00	16.075,4	0,16	0,16	0,00	0,16	16.075,4	0,16	
Totale a pareggio	9.769.442,2	100,00	10.245.939,3	100,00	10.323.555,2	4,88	4,88	100,00	4,88	10.323.555,2	100,00	

*Non si riportano le variazioni superiori al 100% in quanto poco significative.

Un quadro generale dell'andamento della gestione finanziaria negli esercizi 1995 e 1996, comprensivo delle risultanze dell'attività istituzionale e dei bilanci speciali riguardanti i servizi delegati⁽²²⁾ viene sinteticamente riportato nel prospetto che segue.

²² Detti bilanci, distinti, ai sensi dell'art. 5 dello Statuto⁽²²⁾, da quello dell'amministrazione generale dell'Ente, afferiscono alle separate gestioni delle tasse di circolazione e del pubblico registro automobilistico. Le entrate e le spese relative a dette gestioni confluiscono quindi nelle partite di giro del predetto bilancio generale e su di esso va ad incidere soltanto il loro risultato differenziale (avanzo o disavanzo).

QUADRO GENERALE
(in milioni di lire)

	GESTIONE ISTITUZIONALE		GESTIONE TASSE AUTO		GESTIONE PRA		CONTO GENERALE	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
Entrate correnti	351.378,0	315.665,3	103.900,8	109.416,9	305.707,7	304.532,7	760.986,4	729.614,9
Entrate in c/capitale	514.439,6	667.219,4	750,8	1.563,9	5.359,5	8.016,0	520.549,9	676.799,4
Totale entrate	865.817,6	982.884,8	104.651,6	110.980,8	311.067,1	312.548,7	1.281.536,4	1.406.414,3
Spese correnti	366.999,1	332.872,4	76.422,2	82.839,3	286.418,0	273.055,5	729.839,3	688.767,3
Spese in c/capitale	540.932,2	674.888,9	2.297,2	3.849,0	19.855,7	22.833,8	563.085,1	701.571,6
Totale spese	907.931,3	1.007.761,3	78.719,4	86.688,3	306.273,8	295.889,3	1.292.924,4	1.390.338,9
Risultato p. corrente	-15.621,1	-17.207,1	27.478,6	26.577,6	19.289,6	31.477,2	31.147,1	40.847,7
Risultato c/capitale	-26.492,5	-7.669,4	-1.546,4	-2.285,1	-14.496,3	-14.817,8	-42.535,2	-24.772,2
Avanzo+/Disavanzo-	-42.113,6	-24.876,5	25.932,2	24.292,5	4.793,4	16.659,4	-11.388,0	16.075,4

L'incremento del disavanzo istituzionale consegue nell'esercizio 1995 essenzialmente, per quanto riguarda gli investimenti, all'acquisto di azioni della Soc. SARA S.p.A. per 21,6 miliardi, nonchè, per la parte corrente, ad un aumento pressochè generalizzato dei costi diretti ed indiretti, agli oneri per l'assunzione di iniziative ritenute indispensabili per il rilancio della componente associativa, quali il prodotto Aci Charta, il servizio di Depannage, la realizzazione della Carta dell'Automobilista ed il perfezionamento dell'offerta dello specifico prodotto Tessera Club.

Il forte decremento del disavanzo istituzionale verificatosi nell'esercizio 1996 (da -42,1 miliardi a -24,8 miliardi), determinato principalmente dalla ridiscesa della spesa in conto capitale, è stato, peraltro, contrastato dalla riduzione dei profitti dell'attività di cambiavaluta presso gli Uffici di frontiera, pari a circa 3,3 miliardi, in parte dovuta alla stabilizzazione dei cambi ed in parte al calo dei flussi turistici di entrata e in uscita dall'Italia.

Le risultanze del consuntivo 1996 espongono poi un incremento delle entrate per aliquote sociali pari a circa 3,1 miliardi, a fronte, peraltro, di un corrispondente aumento delle spese a favore delle società collegate per lo svolgimento dei servizi compresi nei prodotti associativi.

Sui risultati della gestione del pubblico registro automobilistico (chiusasi con un avanzo di 4,7 miliardi nel 1995 e di 16,6 miliardi nel 1996) hanno inciso positivamente gli effetti prodotti nei primi mesi del 1995 da una revisione in aumento della tariffa del PRA disposta nel settembre del 1994⁽²³⁾, che costituisce l'ultimo aggiornamento.

Le dimensioni del recupero della situazione di disavanzo venutasi a creare in tale comparto nel corso del 1994, si sono rivelate, peraltro, inferiori alle previsioni, a motivo di una ripresa del settore automobilistico, per l'anno in riferimento, più lenta rispetto alle attese. L'andamento delle vendite degli autoveicoli ha, infatti, segnato un decisivo incremento nei primi due mesi del 1996, determinando l'aumento delle

²³ La tariffa è stata introdotta dal decreto ministeriale 1° settembre 1994, con il quale è stata approvata una nuova tabella degli emolumenti riconosciuti all'ACI.

formalità espletate dal PRA, ma ha subito sin dai primi giorni del mese di marzo una battuta d'arresto. Il superamento del noto stato di crisi da tempo presente nel mercato delle autovetture nuove è infatti avvenuto solamente con il 1997 con i provvedimenti sulla rottamazione.

Per quel che concerne la gestione delle tasse automobilistiche, che ha comportato un avanzo di 25,9 miliardi nel 1995 e di 24,3 miliardi nel 1996, va ricordato che con decreto in data 12 luglio 1995 (pubblicato nella G.U. n. 226 del 27 settembre 1995), il Ministero delle finanze ha autorizzato il rimborso all'Automobile Club d'Italia di maggiori costi di gestione dei servizi di riscossione e riscontro delle tasse automobilistiche e dell'abbonamento all'autoradio per gli anni 1988-1990 per complessivi 25,7 miliardi ed ha elevato il relativo compenso annuale, a decorrere dall'ottobre 1995, da 57,5 miliardi a 76,4 miliardi. L'incremento delle entrate correnti di 5,5 miliardi nell'esercizio 1996, inoltre, tiene conto dell'effetto dell'aggiornamento del compenso, solo parzialmente liquidato, da parte del Ministero delle finanze, nonché dalla Regione Sicilia, al 31 dicembre 1995 a causa dei maggiori costi del personale e della rivalutazione delle spese generali.

Le previsioni iniziali sono riportate nel prospetto che segue.

**BILANCIO
PREVENTIVO**
(in milioni di lire)

	1995		1995		variazione percentuale	1996		% sul totale	1996		% sul totale	variazione percentuale
	Previsioni iniziali	% sul totale	Previsioni finali	% sul totale		Previsioni iniziali	% sul totale		Previsioni finali	% sul totale		
ENTRATE												
Correnti	748.421,0	7,91	787.888,8	7,92	5,29	805.549,4	7,86		798.660,3	7,73		-0,88
In conto capitale	158.720,0	1,44	835.056,3	5,38	368,88	228.806,8	0,27		843.868,1	0,19		-168,60
Per partite di giro	8.576.882,0	90,85	9.026.904,3	87,08	5,28	9.468.411,0	88,07		9.584.818,8	88,58		1,04
Totale entrate	9.482.023,0	100,00	10.369.850,2	100,00	9,60	10.810.968,9	100,00		11.047.075,2	100,00		2,11
Avanzo di amministrazione presunto	0,0	0,00	0,0	0,00	0,00	0,0	0,00		0,0	0,00		0,00
Totale a pareggio	9.482.023,0	100,00	10.369.850,2	100,00	9,60	10.810.968,9	100,00		11.047.075,2	100,00		2,11
SPESE												
Correnti	725.865,0	7,85	785.827,5	7,57	8,48	773.188,4	7,35		788.744,5	6,95		-0,57
In conto capitale	159.178,0	1,69	884.838,9	8,82	287,29	270.829,5	2,87		718.533,1	6,48		-164,27
Per partite di giro	8.578.882,0	90,46	8.026.884,3	85,95	-5,25	9.465.411,0	88,93		9.582.818,8	88,43		-1,04
Totale spese	9.462.023,0	99,75	10.377.368,8	92,84	-9,97	10.810.968,9	96,86		11.040.096,8	99,88		-5,18
Disavanzo di amministrazione presunto	26.025,0	0,27	16.584,7	0,18	-38,28	18.838,7	0,15		15.838,7	0,14		-0,00
Totale	9.488.048,0	100,00	10.393.953,6	100,00	-5,05	10.829.843,7	100,00		11.065.935,2	100,00		5,13

La complessa realtà gestionale nella quale opera l'Ente, fortemente legata all'andamento del mercato automobilistico, spesso non prevedibile, ha determinato ancora una volta l'esigenza, in corso di esercizio, di procedere ad adeguamenti, essenzialmente per entrate e spese in conto capitale, a volte consistenti, delle previsioni di bilancio alle occorrenze via via manifestatesi, come dimostrano gli scostamenti tra previsioni ed accertamenti, nonché tra previsioni ed impegni, graficamente rappresentati ai punti 9) e 10) del paragrafo 8), dedicato agli indicatori dell'andamento gestionale.

Pur prendendo atto di tali esigenze, la Corte non può non rappresentare la necessità, al fine di migliorare l'attendibilità delle previsioni di entrata e la congruità di quelle di spesa, di una attenta e rigorosa valutazione, in sede di predisposizione del bilancio di previsione, del necessario supporto di diritto o di fatto per l'iscrizione in bilancio delle relative poste.

Per quel che concerne, in particolare, la gestione relativa all'esercizio 1996, l'Assemblea dei Soci, nelle sedute del 8 maggio, del 5 luglio e del 30 ottobre 1996, ha adottato tre provvedimenti di variazione di bilancio. Tali variazioni hanno portato la previsione definitiva per l'esercizio 1996 dell'Automobile Club d'Italia ad un ammontare complessivo di Lire 11.004.491.271.000 per l'entrata e per l'uscita di Lire 11.004.491.271.000.

Peraltro, come precisato nella relazione del Collegio dei revisori al conto consuntivo dell'esercizio 1996, successivamente all'Assemblea del 30 ottobre 1996, sono stati introdotti, senza l'adozione dei prescritti provvedimenti di variazione, ulteriori adeguamenti in aumento di entrata per L. 42.583.911.030 e di uscita, sempre in aumento, per L. 45.605.190.979.

Secondo quanto rappresentato dal Collegio dei revisori, l'Ente ha motivato la mancata adozione dei provvedimenti di variazione entro l'esercizio, con le difficoltà connesse alla convocazione di una ulteriore Assemblea, nonché con l'impossibilità di

ottenere, in tempo utile, dalle sedi periferiche i dati contabili relativi alle partite suindicate.

L'Organo di controllo interno, in considerazione della circostanza che si è trattato "nella maggior parte dei casi di spese obbligatorie e di spese correlate alle entrate accertate dopo l'Assemblea del 30.10.1996", ha invitato le strutture dell'Ente «ad adottare tutti quei provvedimenti idonei a evitare, per quanto possibile, il ripetersi del suddetto fenomeno».

Sulla vicenda ora descritta, la Corte, pur prendendo atto della riduzione dell'ammontare delle variazioni in tal modo disposte rispetto al passato, non può non segnalare nuovamente l'esigenza di evitare per l'avvenire soluzioni che non siano in armonia con i vigenti principi contabili.

Le entrate correnti

Le entrate correnti salgono nell'esercizio 1995 da 690,7 miliardi nel 1994 a 760,9 miliardi, per flettersi nell'esercizio successivo a 726,6 miliardi.

Per una completa visione degli andamenti gestori, è stata elaborata la seguente tabella delle entrate correnti:

RENDICONTO FINANZIARIO (in milioni di lire)

ENTRATE CORRENTI	1994	% sul totale	1995	% sul totale	variazione % es. prec.	1996	% sul totale	variazione % es. prec.
	Accertamenti		Accertamenti			Accertamenti		
TITOLO I - entrate contributive	46.058,4	6,67	45.202,4	6,54	-1,66	48.380,2	6,63	7,03
TITOLO II - entrate derivanti da trasferimenti correnti	11.577,6	1,68	11.771,5	1,55	1,67	5.261,5	0,72	-55,30
TITOLO III - altre entrate: cat. 7 - derivanti da vendita di beni o prestazione di servizi: servizi uffici di frontiera (cambio-valute rilascio carte verdi) altri servizi servizi delegati cat. 8 - redditi o proventi patrimoniali: affitto immobili interessi e dividendi cat. 9 - poste correttive o compensative di spese correnti cat. 10 - non classificabili in altre voci	224.719,2 29.512,4 355.512,8 12.176,6 1.916,7 1.389,6 7.855,9	32,53 4,27 51,47 1,76 0,28 0,00 1,14	256.115,9 32.582,1 393.993,8 12.490,1 2.898,1 1.627,9 4.304,6	33,66 4,28 51,77 1,64 0,38 0,21 0,57	13,97 10,40 10,82 2,57 51,20 17,15 -45,20	222.982,7 28.410,0 402.653,2 12.178,8 3.631,6 1.325,5 4.791,3	30,58 3,89 55,19 1,67 0,50 0,18 0,68	-12,94 -12,80 2,20 -2,49 25,31 -18,57 11,31
TOTALE ENTRATE CORRENTI	630.719,2	100	760.886,4	100	10,17	728.614,9	100	-4,12

Circa la composizione delle entrate correnti, appare utile procedere ad una analisi secondo gli aggregati che si espongono appresso:

A - Entrate contributive

Queste entrate sono fondamentalmente costituite dai proventi delle quote associative a carico degli automobilisti che, iscrivendosi ai diversi Automobile Club provinciali e locali, divengono, per ciò stesso, soci dell'Automobile Club d'Italia, ai sensi dell'art. 41 dello Statuto. Più precisamente, tali proventi sono la risultante delle quote che i singoli Automobile Club provinciali e locali devono versare all'Automobile Club d'Italia per ogni socio in relazione a prestazioni che rende l'Ente federale, anche attraverso le proprie Società partecipate (a titolo esemplificativo, si ricorda che nella campagna sociale 1997 l'ammontare da corrispondere all'ACI per ogni socio ordinario è stato di circa lire 38.000).

L'ammontare complessivo delle quote dell'Automobile Club d'Italia è cresciuto nell'arco di tempo considerato dalla presente relazione da 45,2 miliardi nel 1995 a 48,4 miliardi nel 1996, incidendo sull'entrata totale corrente, rispettivamente, per il 5,9% e per il 7%. Nel grafico esposto al punto 1) del paragrafo 8), dedicato agli indicatori dell'andamento gestionale, l'evoluzione di tali entrate è posta a raffronto con quella relativa all'esercizio 1994. In una visione più ampia, comprensiva di una serie storica che si porta sino all'esercizio 1988, l'ammontare delle aliquote spettanti all'Ente federale sale progressivamente da 27,5 miliardi nel 1988, a 46 miliardi nel 1994, sino a 48,4 miliardi nel 1996, con una incidenza sull'entrata totale pure cresciuta da quasi il 4 per cento sino al 7 per cento nell'ultimo esercizio considerato. L'andamento percentuale ora rilevato costituisce senza dubbio un indicatore sintomatico di un miglioramento dell'autonomia contributiva dell'Ente (oltre che dell'intera federazione): detto andamento segna un miglioramento di 3 punti percentuali nell'arco di tempo in esame, ma non esprime ancora un rapporto idoneo, rispetto all'entrata totale, a consentire un ottimale raggiungimento dei fini istituzionali dell'Ente.

Un altro indice utile per meglio descrivere l'andamento del fenomeno nel suo complesso è costituito dal rapporto tra il dato finanziario risultante dai conti consuntivi alla voce del titolo primo - entrate contributive - esposto nella precedente tabella e quello statistico relativo al numero dei soci, riassunto nella tabella successiva, rapporto, che, limitatamente al triennio 1993-95 e con una certa approssimazione, derivante dalla non definitività e dalla indisponibilità in atto di alcuni dati statistici per il 1996, può così ricostruirsi:

	1993	1994	1995
A) ENTRATE CONTRIBUTIVE (in mld)	40,9	46	45,2
B) SOCI	1.246.066	1.247.000	1.239.000
RAPPORTO A/B	32,832	36,935	36,483
PARCO CIRCOLANTE (in milioni)	29,5	30,7	30,1
% SOCI SU CIRCOLANTE	4,22	4,06	4,12

L'incremento delle poste costituite dalle entrate associative, aumentate nel periodo considerato da 40,9 miliardi a 45,2 miliardi, a fronte di una sostanziale stabilizzazione del numero dei soci ed una leggera ripresa nell'esercizio 1994, dopo il calo degli anni precedenti, è dovuto dunque essenzialmente ad un aumento delle aliquote sociali, il cui indice, per parte ACI, aumenta da 32.832 a 36.483, mentre il rapporto tra numero di soci e circolante segna un recupero con l'esercizio 1995 anche per effetto della leggera riduzione del parco circolante in quell'anno.

B - Le entrate derivanti dai trasferimenti correnti

Queste entrate, dopo un andamento lentamente discendente (da 14,6 miliardi nel 1988 ad 11,5 miliardi nel 1994), segnano un brusco calo nel 1996, riducendosi a 5,2 miliardi. Tale andamento è dovuto soprattutto al venir meno del contributo da parte dello Stato per il soccorso stradale ai turisti stranieri, pari a circa 5,8 miliardi.

Detto fenomeno ha comportato, come si evince dall'indice, rappresentato anche graficamente, al punto 2 del paragrafo 8, un consolidamento della pressochè totale autonomia finanziaria dell'Ente, determinata essenzialmente da entrate derivanti da vendita di beni e prestazioni di servizi.

C - Le entrate derivanti dalla vendita dei beni e dalla prestazione dei servizi

Si tratta delle entrate correlate alla Cat. VII del conto consuntivo generale, comprensive cioè anche di quelle provenienti dalla gestione dei servizi delegati (PRA e tasse automobilistiche). L'andamento di tali entrate, passate da 690,7 miliardi del 1994 a 729,6 miliardi nel 1996, denota segni di un certo miglioramento, anche sotto il profilo del rapporto tra detti proventi e la spesa per il personale, nella capacità di vendita di beni e servizi da parte dell'Ente (sul punto, si rinvia, con la cautela che impone questo genere di elaborazioni, agli indici riportati ai punti 11) e 12) del paragrafo 8) dedicato agli indicatori).

La prospettazione che si rassegna nella tabella che segue è riassuntiva dei dati complessivi della gestione afferente alla parte di queste entrate che riguarda i servizi istituzionali, e, cioè quelli resi per i soci e per i cittadini automobilisti.

ENTRATE SERVIZI ISTITUZIONALI PER VENDITA BENI E PRESTAZIONE SERVIZI
(in milioni di lire)

	19 94		19 95		19 96	
	Accertamenti	%	Accertamenti	%	Accertamenti	%
Servizi Uffici di frontiera (cambio valute, carte verdi)	224.719,2	92,88	256.115,9	93,37	222.982,7	92,49
Servizio assistenza ACI/Passport	1.262,7	0,52	459,1	0,17	498,2	0,21
Servizio ETI per conto Touring Club d'Italia	79,8	0,03	99,2	0,04	94,9	0,04
Servizio lettere di credito AIT e FIA	1.855,5	0,77	2.148,6	0,78	2.254,3	0,93
Servizio rilascio documenti doganali	1.865,2	0,77	1.924,9	0,70	1.739,6	0,72
Agevolazioni a favore dei turisti stranieri	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00
Studi e ricerche sul traffico e la circolazione	0,0	0,00	8,6	0,00	3,0	0,00
Servizio elaborazione dati	136,5	0,06	198,2	0,07	300,7	0,12
Servizio organizzazione congressi	0,0	0,00	0,0	0,00	1,0	0,00
Servizio ACI/AGIP buoni sconto	364,5	0,15	325,7	0,12	250,0	0,10
Servizi per conto AACC esteri	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00
Proventi gestione autonoma CSAI	5.041,6	2,09	4.866,6	1,77	4.855,6	2,01
Vendita pubblicazioni edite dall'Ente	2.708,4	1,12	2.421,2	0,89	1.732,3	0,72
Realizzi cessione materiali fuori uso	3,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00
Servizio ACI Assistance	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00
Educazione stradale per conto M.ro Lavori Pubblici	0,0	0,00	26,5	0,01	66,5	0,03
Vendita vignette per rete autostradale elvetica	2.812,1	1,16	3.992,5	1,46	4.052,5	1,68
Corrispettivi per diverse prestazioni di servizi	40,9	0,02	220,7	0,08	117,7	0,05
Provvigioni vendita tessere autostradali	783,8	0,32	1.499,0	0,55	1.896,5	0,79
Osservatorio sulla sicurezza stradale	0,0	0,00	0,0	0,00	252,1	0,10
TOTALE	241.673,2	100,00	274.306,9	100,00	241.097,6	100,00

Nel complesso, la entità globale delle entrate in parola si riduce nel 1996 da 274,3 miliardi a 241 miliardi, e, cioè, ad un importo molto vicino a quello del 1994 (241,6 miliardi).

Passando all'analisi delle singole poste, la tabella evidenzia che la voce relativa ai servizi «cambio valute» e «carte verdi» presso gli Uffici di frontiera, che costituisce il 92,5% dell'intera categoria, espone una variazione di rilievo, registrando un decremento di 33,2 miliardi, che è quasi pari alla riduzione che ha subito l'intera categoria di spesa (33,3 miliardi).

L'Automobile Club d'Italia, come si evince dalla relazione al conto consuntivo 1996, attribuisce tale variazione in parte alla stabilizzazione dei cambi ed in parte al calo dei flussi turistici in entrata e in uscita dall'Italia. La riduzione del profitto netto dell'attività di cambiavaluta presso gli Uffici di frontiera, calcolata in circa 3,3 miliardi, in effetti dovuta ad una variabile indipendente, avrebbe così incrementato il disavanzo della gestione dei servizi istituzionali, per un importo all'incirca corrispondente all'aumento da questo registrato rispetto all'esercizio precedente.

Tra le residue poste di minore rilievo quantitativo, tra il 1995 ed il 1996 espongono variazioni di un certo momento quelle concernenti il servizio assistenza ACI/Passport (da 459,1 milioni a 498,2 milioni), il servizio lettere di credito AIT e FIA, che segna un sensibile recupero (da 2.148,6 milioni a 2.254,3 milioni) dopo una flessione dal 1988 al 1994 (da 2.096,3 milioni a 1.855,5 milioni), il servizio ACI/AGIP buoni sconto, che denuncia una ulteriore flessione (da 325,7 milioni a 250 milioni), i proventi della gestione CSAI, che mantengono gli importi in forte crescita (4.866,6 milioni nel 1995 e 4.855,6 milioni nel 1996, a fronte di 2.648,7 milioni nel 1988), il servizio vendita pubblicazioni editate dall'Ente, che segna invece una sensibile riduzione (da 2.421,2 milioni a 1.732,3 milioni), il servizio vendita vignette per la rete autostradale elvetica, in forte aumento, da 3.992,5 milioni a 4.052,5 milioni), le provvigioni per la vendita di tessere autostradali, che lievitano sensibilmente da 1.499 milioni a 1.896,5 milioni.

Le spese correnti

Al fenomeno di una riduzione delle entrate correnti tra gli esercizi 1995 e 1996, dovuto essenzialmente, come si è visto, alla contrazione dei trasferimenti e ad una consistente riduzione dei servizi resi alla frontiera, si è accompagnata una azione volta a contenere la spesa corrente, il cui andamento, che registra un decremento da 729,8 miliardi a 688,8 miliardi, è esposto nel prospetto che segue.

RENDICONTO FINANZIARIO (in milioni di lire)

SPESE CORRENTI	1994	% sul totale	1995	% sul totale	variazione % es. prec.	1996	% sul totale	variazione % es. prec.
	Impegni		Impegni			Impegni		
TITOLO I - spese correnti:								
cat. 1 - organi dell'Ente	550,4	0,08	572,3	0,08	3,97	653,3	0,08	14,15
cat. 2 - personale in attività di servizio	197.099,2	27,85	202.351,3	27,73	2,67	209.680,5	30,44	3,62
cat. 3 - personale in quiescenza		0,00		0,00			0,00	
cat. 4 - acquisto di beni di consumo e servizi	474.429,4	67,05	490.344,2	67,19	3,35	447.596,3	64,99	-8,72
cat. 5 - prestazioni istituzionali		0,00		0,00			0,00	
cat. 6 - trasferimenti passivi	13.749,5	1,94	13.791,5	1,99	0,31	7.756,3	1,13	-43,78
cat. 7 - oneri finanziari	5.545,2	0,78	9.516,7	1,30	71,62	9.115,7	1,32	-4,21
cat. 8 - oneri tributari	10.257,2	1,45	10.206,6	1,40	-0,49	11.213,1	1,63	9,88
cat. 9 - poste correttive e compensative ent.	2.304,6	0,33	1.489,2	0,20	-35,38	1.450,9	0,21	-2,57
cat. 10 - non classificabili in altre voci	3.659,7	0,52	1.567,5	0,21	-57,16	1.301,1	0,19	-17,00
TOTALE SPESE CORRENTI	707.693,3	100	729.839,3	100	3,14	888.767,3	100	-5,53

La riduzione più sensibile si registra nell'ambito delle spese relative alla Cat. IV - Acquisto di beni di consumo e servizi, che, riflettendo l'andamento complessivo delle spese correnti, passano da 490,3 miliardi nel 1995 a 447,5 miliardi nel 1996.

Eguale si riducono le spese per trasferimenti (da 13,7 miliardi a 7,7 miliardi).

Circa il personale in attività di servizio, risulta una lievitazione degli oneri relativi, passati da 202,3 miliardi nel 1995 a 209,6 miliardi nel 1996, da porsi principalmente in relazione all'effetto dei benefici economici recati dal VI contratto di lavoro per i dipendenti del parastato.

I movimenti di capitali

Le entrate in conto capitale segnano una tendenza progressiva alla crescita, passando da 445,4 miliardi nel 1994 a 480 miliardi del 1995, per salire a 676,7 miliardi nel 1996.

Anche se un certo rilievo presenta la voce «riscossione dei crediti», in gran parte riguardante la riscossione di anticipazioni a breve termine a società collegate (30,3 miliardi nel 1994, 38,9 miliardi nel 1995 e 34,1 nel 1996), è la voce «accensione di prestiti» ad assorbire la gran parte delle entrate in conto capitale ed a rispecchiarne quindi l'andamento fortemente crescente, che nel 1995 passa da 415 miliardi a 480 miliardi, per superare i 642 miliardi nel 1996.

Le spese in conto capitale, che seguono lo stesso movimento in ascesa delle entrate dello stesso titolo, ascendono a 477,1 miliardi nel 1994, a 563 miliardi nel 1995 ed a 701,5 miliardi nel 1996.

I movimenti di capitali in uscita che presentano maggiore consistenza rispetto alle altre voci residuali vanno correlati fondamentalmente ad una triplice tipologia di interventi, e precisamente: a) acquisizione di immobilizzazioni tecniche, che peraltro si riducono da 19,3 miliardi nel 1994 a 9,9 miliardi nel 1995 ed a 4,3 miliardi nel 1996; b) concessione di crediti e anticipazioni (principalmente destinati alle società partecipate a seconda delle vicende gestionali di ciascuna di esse), che passano 26,7 miliardi nel 1994 a 37 miliardi ed a 32,9 miliardi nel 1996; c) estinzione di mutui, voce

che, collegata a quella relativa all'accensione di prestiti, sale da 414,9 miliardi nel 1994, a 479,9 miliardi nel 1995, per superare i 642 miliardi nel 1996.

Il prospetto seguente compendia il globale andamento dei movimenti di capitale, alla data del 31 dicembre 1996.

RENDICONTO FINANZIARIO (in milioni di lire)

ENTRATE IN CONTO CAPITALE		1994	% sul	1995	% sul	variazione	1996	% sul	variazione
		Accertamenti	totale	Accertamenti	totale	% es. prec.	Accertamenti	totale	% es. prec.
TITOLO IV - entrate per alienazioni di beni patrimoniali e riscossione di crediti:									
cat. 11 - alienazioni di Immobili e diritti reali		0,0	0,00	1.572,1	0,30	-	-	0,00	-100,00
cat. 12 - alienazioni di Immobili e diritti reali		20,7	0,00	0,2	0,00	-99,04	71,5	0,01	-
cat. 13 - alienazioni di Immobili e tecniche			0,00	20,0	0,00	-		0,00	-100,00
cat. 13 - realizzo valori mobiliari				38.950,2	7,45	28,18	34.160,6	5,05	-12,30
cat. 14 - riscossione crediti		30.388,0	6,82						
TITOLO V - entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale									
			0,00		0,00			0,00	
TITOLO VI - accensione di prestiti									
		415.001,7	93,17	480.007,5	92,21	15,86	642.567,3	94,94	33,87
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE		445.410,4	100	520.549,9	100	16,97	876.799,4	100	30,02

* Non si riportano le variazioni superiori al 100% in quanto poco significative.

RENDICONTO FINANZIARIO (in milioni di lire)

SPESE IN CONTO CAPITALE	1994		1995		1996		variazione		% sul		variazione	
	Impegni	% sul totale	Impegni	% sul totale	Impegni	% es. prec.	% es. prec.	% sul totale	% es. prec.	% sul totale	% es. prec.	% es. prec.
TITOLO II - spese in conto capitale:												
cat. 11 - acquisizione beni di uso durevole e opere immobiliari da reddito	1.169,9	0,25	357,7	0,06	739,1	-69,43		0,11			106,84	
cat. 12 - acquisizione immobilizzazioni tecniche	19.386,4	4,06	9.939,5	1,77	4.309,8	-48,73		0,81			-53,84	
cat. 13 - partecipazioni e acquisto valori mobiliari	5.435,0	1,14	22.837,8	4,06	3.500,0	320,20		0,50			-84,57	
cat. 14 - concessione crediti e anticipazioni	26.799,6	5,82	37.066,7	6,56	32.961,2	-38,31		4,70			-11,38	
cat. 15 - Indennità di anzianità e simili al personale cessato dal servizio	9.363,2	1,96	12.951,1	2,30	17.437,5	38,32		2,49			34,84	
TITOLO III - estinzione mutui e partecipazioni	414.954,2	86,87	479.932,3	85,23	642.624,1	15,65		91,60			33,60	
TOTALE SPESE IN CONTO CAPITALE	477.108,4	100	663.985,1	100	701.571,8	18,02		100			24,59	

Le partite di giro

Le partite di giro - che alla fine di ciascun esercizio pareggiano in entrata ed in uscita - afferiscono alle voci indicate nell'apposito prospetto.

Il volume complessivo delle partite di giro ammonta a 8.584,5 miliardi nel 1994, a 8.952,9 miliardi nel 1995 ed a 8.917,1 miliardi nel 1996. Mentre alcuni movimenti finanziari hanno seguito l'andamento generale, come le ritenute erariali al personale dipendente e le ritenute previdenziali ed assistenziali, altri movimenti, invece, essendo legati alla disciplina dei tributi erariali riscossi dall'Automobile Club d'Italia ed quella dei servizi istituzionali, hanno subito le vicende ad essi relative, come i movimenti concernenti l'imposta di bollo P.R.A., che sono cresciuti da 276,3 miliardi nel 1994 a 375,6 miliardi nel 1996;

PARTITE DI GIRO
(in milioni di lire)

	1994	1995	1996
Ritenute erariali al personale dipendente	25.143,0	26.579,3	27.789,5
Ritenute previdenziali ed assistenziali	14.016,6	14.276,9	14.801,6
Ritenute diverse	5.188,0	4.356,6	4.969,2
Imposta bollo PRA	276.358,9	284.111,7	375.654,2
Imposte erariale trascrizione	1.614.759,5	1.763.703,0	1.634.075,9
Tasse automobilistiche e autoradio	6.550.611,8	6.767.804,3	6.755.008,1
IVA	13.571,3	13.083,4	13.847,6
IVA in sospeso	5.617,3	5.650,6	6.530,4
Altre partite di giro	79.276,2	73.419,1	84.464,4
TOTALE	8.584.542,6	8.952.984,9	8.917.140,9

7.2 Il conto economico

Il conto in discorso - le cui risultanze sono sintetizzate nel prospetto che segue - espone per gli esercizi in riferimento (1995 e 1996) l'eccedenza delle entrate correnti sulle spese della stessa natura. L'avanzo finanziario di parte corrente è tale da compensare l'andamento non positivo del rapporto tra ricavi ed entrate, da un lato, e costi e spese, dall'altro, determinando così un avanzo economico, che segna peraltro un certo scostamento tra un esercizio e l'altro (22,2 miliardi nel 1995, 4,4 miliardi nel 1996).

CONTO ECONOMICO (in milioni di lire)

ENTRATE	1994	1995	1996
PARTE PRIMA:			
Entrate finanziarie correnti	690.719,2	760.986,4	729.614,9
PARTE SECONDA: componenti che non danno luogo a movimenti finanziari:			
Entrate accertate in precedenti esercizi di pertinenza dell'esercizio		0,0	0,0
Produzioni e movimenti interni (spese Uffici Frontiere c/o servizi esazione tasse)		0,0	0,0
Trasferimenti attivi in natura		0,0	0,0
Variazioni patrimoniali straordinarie	546,3	20.729,8	1.006,0
Spese impegnate di competenza di successivi esercizi	3.182,0	2.897,5	3.081,6
Entrate di competenza dell'esercizio accertate nell'esercizio successivo		0,0	0,0
Spese impegnate nell'esercizio di pertinenza di esercizi pregressi		0,0	0,0
Oneri da ammortizzare	49,6	16.690,8	
TOTALE PARTE SECONDA	3.777,8	40.318,1	4.087,6
TOTALE GENERALE	694.497,0	801.304,5	733.702,5
Disavanzo economico	30.869,9	0,0	0,0
TOTALE A PAREGGIO	725.366,9	801.304,5	733.702,5

CONTO ECONOMICO (in milioni di lire)

SPESE	1994	1995	1996
PARTE PRIMA			
Spese finanziarie correnti	707.593,3	729.839,3	688.767,3
PARTE SECONDA: componenti che non danno luogo a movimenti finanziari:			
Spese di competenza impegnate in precedenti esercizi	4.136,8	3.182,0	2.897,5
Produzioni e movimenti interni		0,0	0,0
Trasferimenti passivi in natura		0,0	0,0
Ammortamenti e deperimenti	4.549,4	5.050,8	5.777,1
Svalutazioni e deprezzamenti		0,0	0,0
Accantonamenti per oneri presunti di competenza			
Quota esercizio per fondo indennità anzianità	7.771,6	37.306,4	31.200,1
Variazioni patrimoniali straordinarie	1.315,8	3.705,6	654,2
Entrate accertate nell'esercizio di pertinenza di successivi esercizi		0,0	0,0
Entrate accertate nell'esercizio di pertinenza di pregressi esercizi		0,0	0,0
Oneri da ammortizzare art. 65 D.P.R. 597/1973		0,0	0,0
TOTALE PARTE SECONDA	17.773,7	49.244,8	40.528,9
TOTALE GENERALE	725.366,9	779.084,1	729.296,1
Avanzo economico	0,0	22.220,4	4.406,4
TOTALE A PAREGGIO	725.366,9	801.304,5	733.702,5

Nel 1994, per le ragioni esposte nella precedente relazione, essenzialmente legate al calo delle operazioni relative al pubblico registro automobilistico, le spese correnti avevano invece superato le entrate della stessa natura, determinando un disavanzo finanziario di parte corrente di 16,8 miliardi ed un disavanzo economico di 30,8 miliardi. Il risultato negativo di quell'esercizio è comunque soltanto in parte collegabile allo squilibrio finanziario di parte corrente, atteso che la disarmonia tra risorse disponibili ed impiego delle medesime è derivata anche dalla necessità per l'Ente di procedere all'ampliamento delle strutture operative, in specie quelle del PRA.

Nell'esercizio 1996, le componenti che non danno luogo a movimenti finanziari presentano le seguenti risultanze:

a) ricavi	4,088 miliardi
b) costi	40,529 miliardi

Differenza	-36,441 miliardi

Sicchè il risultato complessivo è il seguente:

Avanzo finanziario di parte corrente	40,847 miliardi
Differenza tra b) ed a)	-36,441 miliardi

Avanzo economico	4,406 miliardi.

7.3 La situazione patrimoniale

Un'analisi della situazione patrimoniale, che si trova sinteticamente esposta nel prospetto dimostrativo appresso riportato, pone in evidenza come il patrimonio netto dell'Ente, che nel 1994 per effetto del disavanzo economico dell'esercizio si era ridotto da 119 miliardi a 88,2 miliardi, si sia progressivamente incrementato sino a raggiungere 110,3 miliardi nel 1995 e 114,7 miliardi nel 1996.

Il patrimonio immobiliare, che è costituito da diversi immobili urbani siti in capoluoghi di provincia ovvero in centri di rilevante importanza turistica, adibiti a sede degli Uffici periferici dell'ACI e di assistenza automobilistica di frontiera, e che ha formato oggetto di rivalutazione monetaria ai sensi degli artt. 3 ed 11 della legge n. 72 del 1983, è passato da 48 miliardi nel 1994 a 46,8 miliardi nel 1995 ed a 47,6 miliardi nel 1996.

Gli investimenti mobiliari hanno registrato un incremento considerevole (da a 74,6 miliardi nel 1994 a 116,8 miliardi nel 1996), soprattutto per effetto di variazioni in aumento nelle partecipazioni azionarie, intervenute nel 1995 (acquisto azioni della SARA S.p.A. per 21,6 miliardi, aumento del capitale della SOGEA S.p.A. per 1,1 miliardi, aumento gratuito del capitale della SARA S.p.A. per 15,9 miliardi) e nel 1996 (acquisto azioni della MOVITRACK S.p.A. per 1,9 miliardi e aumento del capitale della Società servizi soccorso stradale per 1,5 miliardi). La voce relativa alle immobilizzazioni tecniche, che dal 1988 al 1994 si era quasi quintuplicata nel suo ammontare, passando da 14,7 miliardi a 66,6 miliardi, soprattutto per l'esigenza di completare l'informatizzazione dei servizi dell'Ente ed in particolare del PRA, ha continuato a crescere raggiungendo 76,5 miliardi nel 1995 e 80,5 miliardi nel 1996. Tra le passività, vanno poste in evidenza: la riduzione dei debiti di tesoreria, passati da 329,5 miliardi nel 1994 a 246,5 miliardi nel 1996, in quanto l'avanzo finanziario realizzato nell'esercizio 1996 ha avuto effetti positivi anche sul "trend" dell'anticipazione passiva verso l'istituto cassiere; la riduzione dei debiti bancari e finanziari (da a 2,6 miliardi a 2,3 miliardi).

SITUAZIONE PATRIMONIALE (in milioni di lire)

	1994		1995		1996	
	Importo	% sul Tot. a pareg.	Importo	% sul Tot. a pareg.	Importo	% sul Tot. a pareg.
ATTIVO						
Disponibilità liquide	141.473,5	8,99	176.240,5	4,82	162.665,4	8,93
Residui attivi, ratei e debitori	1.135.328,8	72,11	3.150.503,0	85,17	1.331.317,0	73,07
Crediti bancari e finanziari	74.182,4	4,71	73.093,1	2,00	71.688,9	3,93
Rimanenze attive di eserc.	3.182,0	0,20	2.897,5	0,08	3.081,6	0,17
Investimenti mobiliari	74.951,1	4,74	113.328,3	3,10	116.826,7	6,41
Immobili	48.036,7	3,05	46.864,4	1,28	47.603,6	2,61
Immobilizzazioni tecniche	66.875,1	4,23	76.514,1	2,09	80.492,6	4,42
Altri costi pluriennali	96,0	0,01	16.757,6	0,46	8.388,8	0,46
TOTALE ATTIVITA'	1.543.925,6	98,04	3.556.196,5	100,00	1.522.064,8	100,00
Deficit patrimoniale	30.969,9	1,96	0,0	0,00	0,0	0,00
TOTALE A PAREGGIO	1.574.895,5	100	3.556.196,5	100	1.522.064,8	100
Conti d'ordine	21.248,8		22.547,3		22.157,3	
PASSIVO						
Fondi c/o bancario o postale	101.156,8	6,42	140.080,8	3,93	114.624,7	6,29
Debiti di tesoreria	329.579,9	20,93	346.894,6	9,49	246.558,7	13,53
Residui passivi, ratei e creditori	855.145,8	54,95	2.870.557,0	78,51	1.146.920,4	62,95
Debiti bancari e finanziari	2.690,6	0,17	2.411,7	0,07	2.322,5	0,13
Rimanenze passive di eserc.		0,00	0,0	0,00	0,0	0,00
Fondi di accantonamento	120.464,5		144.819,9		150.237,1	
Poste rettificative attive	36.398,5	2,31	41.117,2	1,12	46.649,3	2,56
Risconti passivi		0,00		0,00		0,00
TOTALE PASSIVITA'	1.455.438,1	92,44	3.545.851,0	95,98	1.707.312,8	93,70
Patrimonio netto	119.059,4	7,56	110.345,5	3,02	114.751,8	6,30
TOTALE A PAREGGIO	1.574.497,5	100	3.556.196,5	100	1.822.064,6	100
Conti d'ordine	21.248,8		22.547,3		22.157,3	

Disavan. econ.

30.869,9

Avanzo all'1.1.94.

119.059,4

Avanzo al 31.12.94.

88.125,1

7.4 La situazione amministrativa

Dal prospetto che segue risulta un rilevante disavanzo di amministrazione, peraltro in via di progressiva riduzione (da 63,2 miliardi nel 1988 a 10,8 miliardi nel 1996).

Tale fenomeno trova una motivazione in parte diversa a seconda degli esercizi presi in esame: per gli anni 1988 e 1990 è la situazione negativa della consistenza di cassa unitamente alla prevalenza dei residui passivi rispetto agli attivi, algebricamente sommati tra loro, a determinare i disavanzi. Successivamente, a fronte di un andamento nettamente più favorevole dei residui attivi rispetto a quelli passivi, si registra un peggioramento della situazione di cassa, che espone valori negativi in ascesa (-289,2 miliardi nel 1994; -310 miliardi nel 1995) e, da ultimo, un miglioramento della situazione stessa, che resta, peraltro, su preoccupanti valori negativi (-197,8 miliardi nel 1996).

La ora descritta situazione dei residui conferma, dunque, l'esigenza di un sollecito recupero dei crediti spettanti all'Ente, anche in considerazione della ancora critica situazione di liquidità in cui versa.

La situazione dei residui esposta nel prospetto che segue concorda con quella risultante dalla situazione patrimoniale. A tal fine, va precisato che l'ammontare dei residui indicato nel precedente paragrafo 7.3 è compreso in un aggregato contenente anche le voci «ratei» e «debitori», per cui lo stesso, allo scopo di accertare la concordanza in discorso, è stato depurato delle somme relative a dette ultime partite.

SITUAZIONE AMMINISTRATIVA (in milioni di lire)

	19 94	19 95	19 96
Consistenza di cassa a inizio esercizio		-289.263,2	-310.038,9
Riscossioni			
In conto competenza	9.172.518,1	7.527.569,2	9.424.933,5
In conto residui	565.747,9	691.891,4	2.715.128,5
Pagamenti			
In conto competenza	9.302.461,1	7.672.059,5	9.441.240,9
In conto residui	552.154,5	568.177,8	2.596.632,2
Consistenza di cassa a fine esercizio		-289.263,2	-197.852,0
Residui attivi			
degli esercizi precedenti	587.169,4	440.915,3	432.124,9
dell'esercizio	548.154,1	2.708.952,0	898.621,8
Residui passivi			
degli esercizi precedenti	395.861,9	291.287,5	277.500,6
dell'esercizio	466.763,2	2.573.850,7	896.238,9
Avanzo (+) o disavanzo (-) di amministrazione		-19.594,7	-10.844,8

La situazione dei residui è rappresentata nel prospetto che segue. In ordine alla situazione pregressa, la Corte ha più volte rilevato l'esigenza di un attento riaccertamento. Al riguardo, con provvedimenti approvati dal Consiglio generale dell'Ente durante l'esercizio 1996 risulta disposta la cancellazione di residui attivi per 615,8 milioni e di residui passivi per 1.000,4 milioni. Ad un alleggerimento della situazione dei residui potrebbero concorrere poi altri fattori di cui sembrano espressione alcuni indici, quali quelli di riscossione delle entrate proprie, della capacità di spesa, della velocità di gestione delle spese correnti, di incidenza dei residui attivi e passivi, nonché di accumulo di quelli passivi, i quali danno tutti univocamente il segno di un sia pur leggero miglioramento (cfr. gli indicatori riportati al paragrafo 8) dal n. 3 al n. 8), ma che, peraltro, in assoluto devono ancora raggiungere valori ottimali.

CONTO DEI RESIDUI
(in milioni di lire)

	1994	1995	1996
RESIDUI ATTIVI			
Entrate contributive	135.086,2	146.442,4	148.997,7
Entrate derivanti da trasferimenti correnti	7.468,8	5.264,2	5.289,2
Altre entrate	231.021,5	197.844,0	169.159,1
	373.576,5	349.550,6	323.446,1
Entrate per alienazioni di beni patr. e riscossioni di crediti	32.530,8	39.607,4	61.137,1
Entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale	302,3	262,4	273,1
Accensione di prestiti	180.759,7	51.494,8	47.268,7
Partite di giro	587.189,4	440.915,3	432.124,9
TOTALE			
RESIDUI PASSIVI			
Spese per gli organi dell'Ente	3,1	5,7	6,1
Oneri per il personale in attività di servizio	45.189,7	16.181,0	14.700,6
Oneri per il personale in quiescenza			
Acquisto di beni di consumo e di servizi	210.219,9	193.854,3	188.184,9
Spese per prestazioni istituzionali			
Trasferimenti passivi	3.493,2	3.085,1	2.585,1
Oneri finanziari	3.728,1	3.486,5	3.507,1
Oneri tributari	1.347,6	10.566,1	1.258,1
Poste correttive e compensative di entrate correnti	3.417,3	2.898,0	2.426,6
Spese inclassificabili in altre voci	2.419,1	2.096,7	1.954,1
	289.818,0	232.173,3	214.622,6
Spese in conto capitale	20.149,1	33.455,8	35.696,2
Estinzione di mutui ed anticipazioni			
Partite di giro	105.894,8	25.658,4	27.181,7
TOTALE	395.861,9	291.287,5	277.500,6

Per quel che concerne, peraltro, la situazione dei residui attivi, il Collegio dei revisori dei conti dell'Ente, nella relazione al conto consuntivo 1996, ha nuovamente ribadito l'urgenza di definire modalità e tempi di recupero dei crediti degli Automobile Club provinciali e locali nei confronti dell'Automobile Club d'Italia, prevalentemente riferita alla quota associativa di spettanza della Sede centrale.

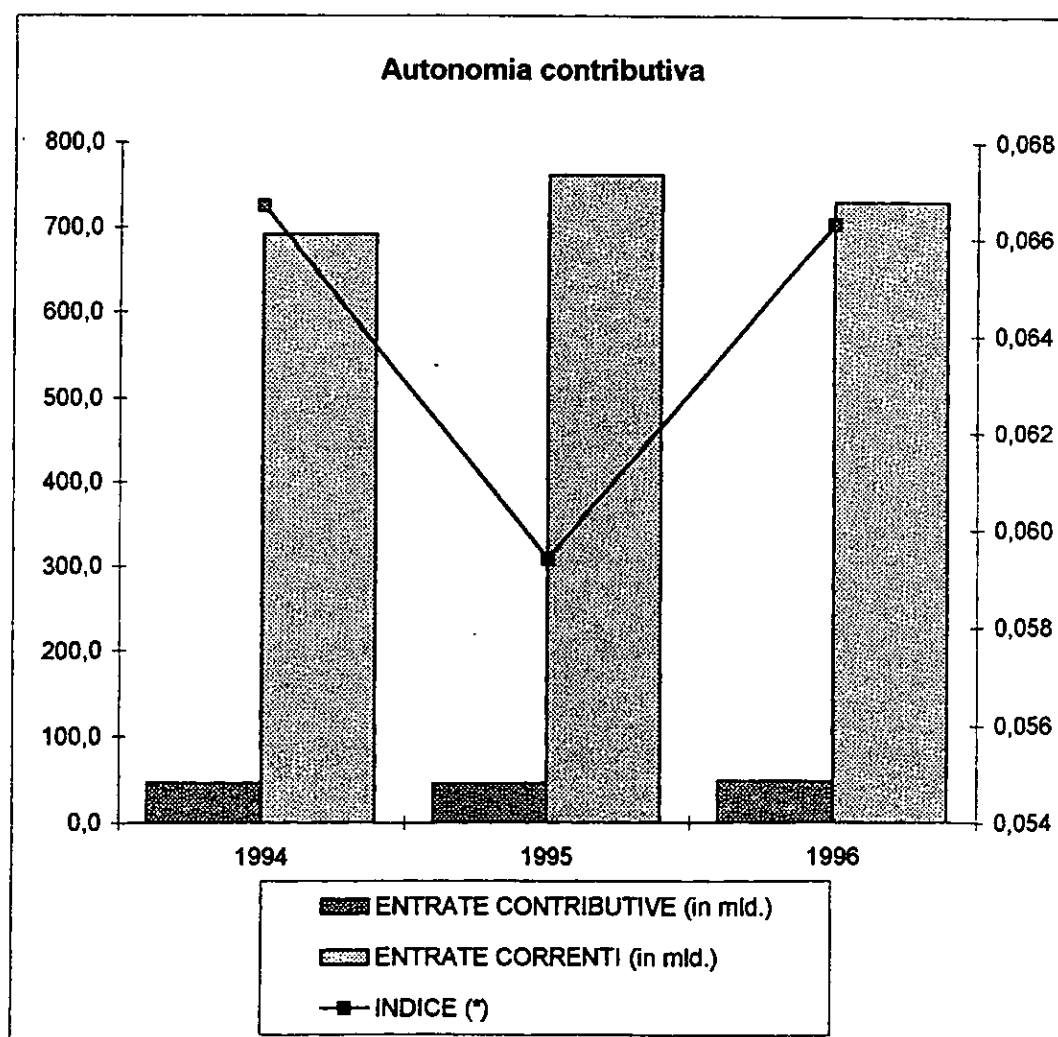
Il predetto Organo di controllo ha posto in evidenza come a determinare tale situazione, che costringe l'Ente a far ricorso al credito bancario con pesante accollo di interessi passivi, concorra anche il ritardo con il quale il Ministero delle finanze rimborsa all'ACI i maggiori costi di personale e spese generali sostenuti in anni precedenti per la gestione del servizio di riscossione delle tasse automobilistiche.

8. Gli indicatori dell'andamento gestionale

1 - Autonomia contributiva

	1994	1995	1996
ENTRATE CONTRIBUTIVE (in mld.)	46,1	45,2	48,4
ENTRATE CORRENTI (in mld.)	690,7	761,0	729,6
INDICE (*)	0,067	0,059	0,066

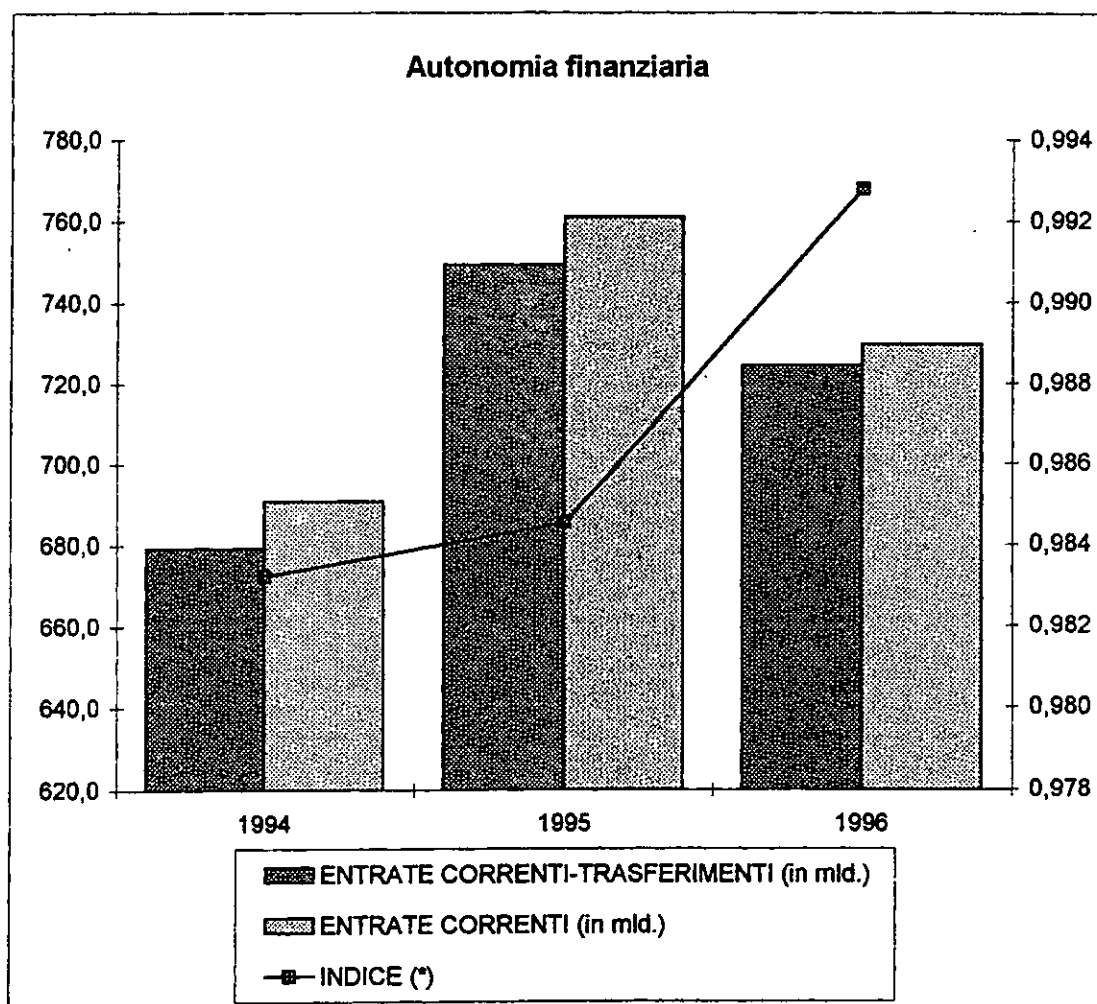
(*) E' costituito dal rapporto entrate contributive/entrate correnti e varia da zero (autonomia nulla) a uno a (autonomia massima). Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



2 - Autonomia finanziaria

	1994	1995	1996
ENTRATE CORRENTI-TRASFERIMENTI (in mld.)	679,1	749,2	724,4
ENTRATE CORRENTI (in mld.)	690,7	761,0	729,6
INDICE (*)	0,983	0,985	0,993

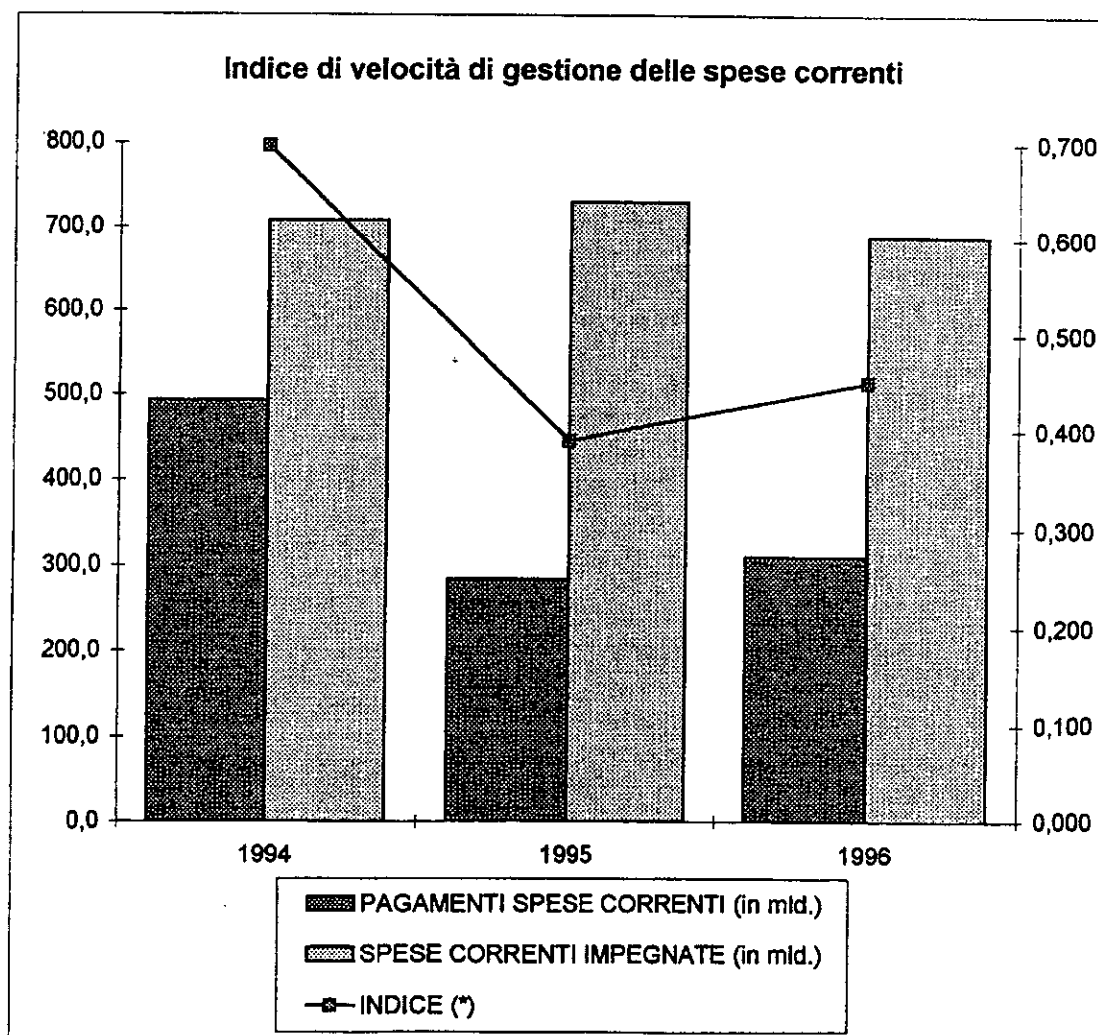
(*) E' costituito dal rapporto: entrate correnti - trasferimenti correnti/entrate correnti e varia da zero (autonomia nulla) a uno (autonomia massima). Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



3 - Indice di velocità di gestione delle spese correnti

	1994	1995	1996
PAGAMENTI SPESE CORRENTI (in mld.)	492,9	284,3	310,3
SPESE CORRENTI IMPEGNATE (in mld.)	707,6	729,8	688,8
INDICE (*)	0,697	0,390	0,451

(*) E' costituito dal rapporto pagamenti/impegni di competenza della parte corrente e varia da zero (nessuna esecuzione degli impegni) a uno (attuazione di tutti gli impegni). Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.

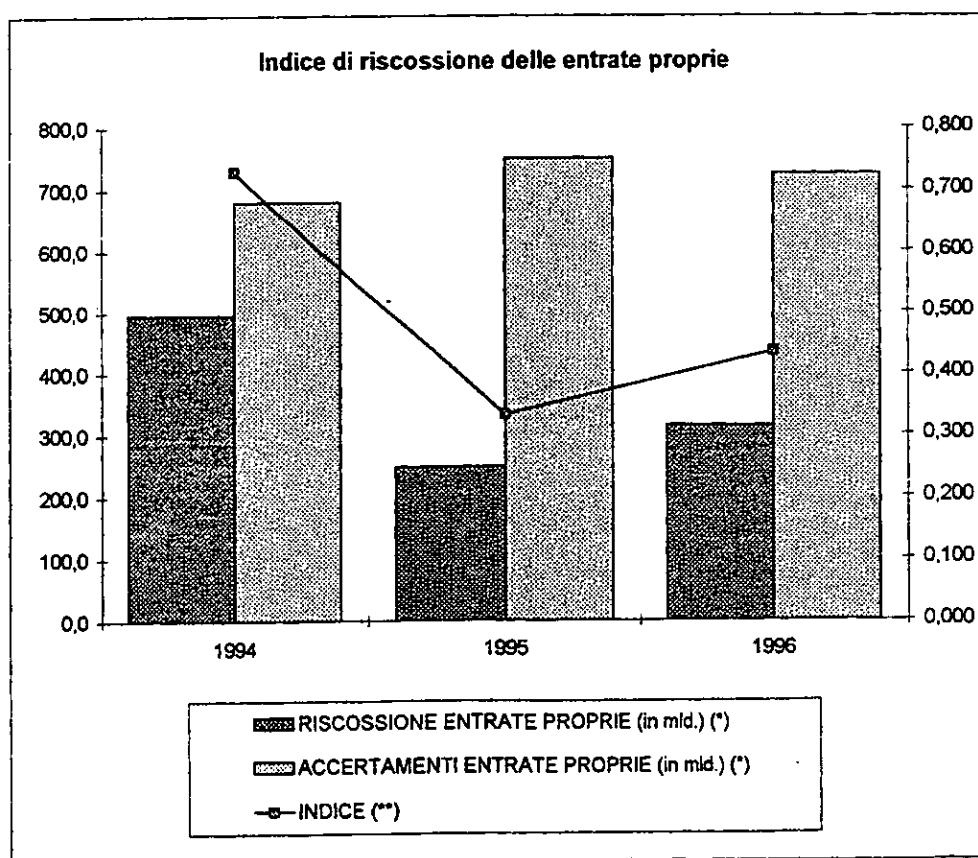


4 - Indice di riscossione delle entrate proprie

	1994	1995	1996
RISCOSSIONE ENTRATE PROPRIE (in mld.) (*)	494,7	249,4	314,4
ACCERTAMENTI ENTRATE PROPRIE (in mld.) (*)	679,1	749,2	724,4
INDICE (**)	0,728	0,333	0,434

(*) Con esclusione dei trasferimenti.

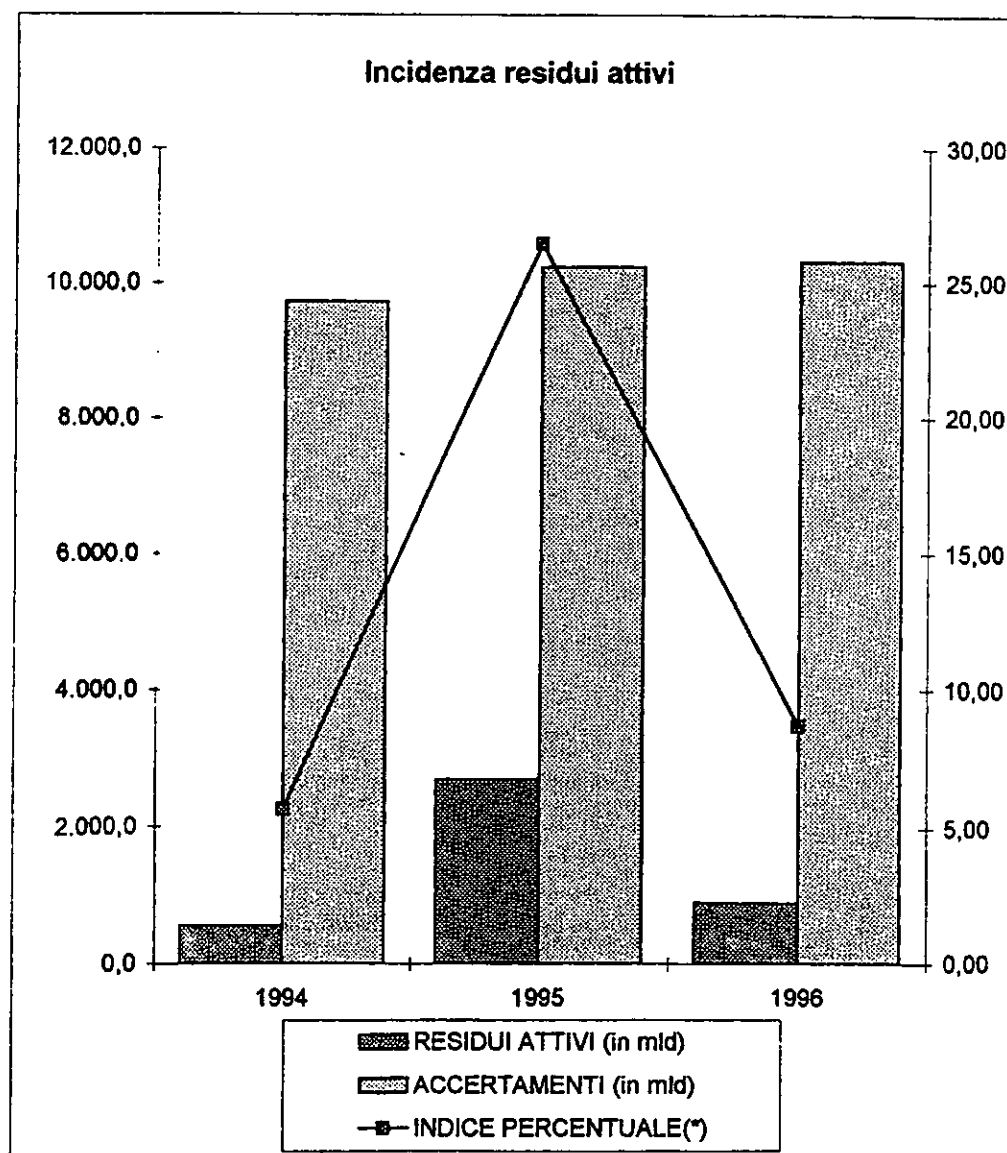
(**) E' costituito dal rapporto riscossioni/accertamenti di competenza della parte corrente e varia da zero (nessuna esecuzione degli accertamenti) a uno (attuazione di tutti gli accertamenti). Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



5 - Incidenza residui attivi

	1994	1995	1996
RESIDUI ATTIVI (in mld)	548,2	2.707,0	898,6
ACCERTAMENTI (in mld)	9.720,7	10.234,5	10.323,6
INDICE PERCENTUALE(*)	5,64	26,45	8,70

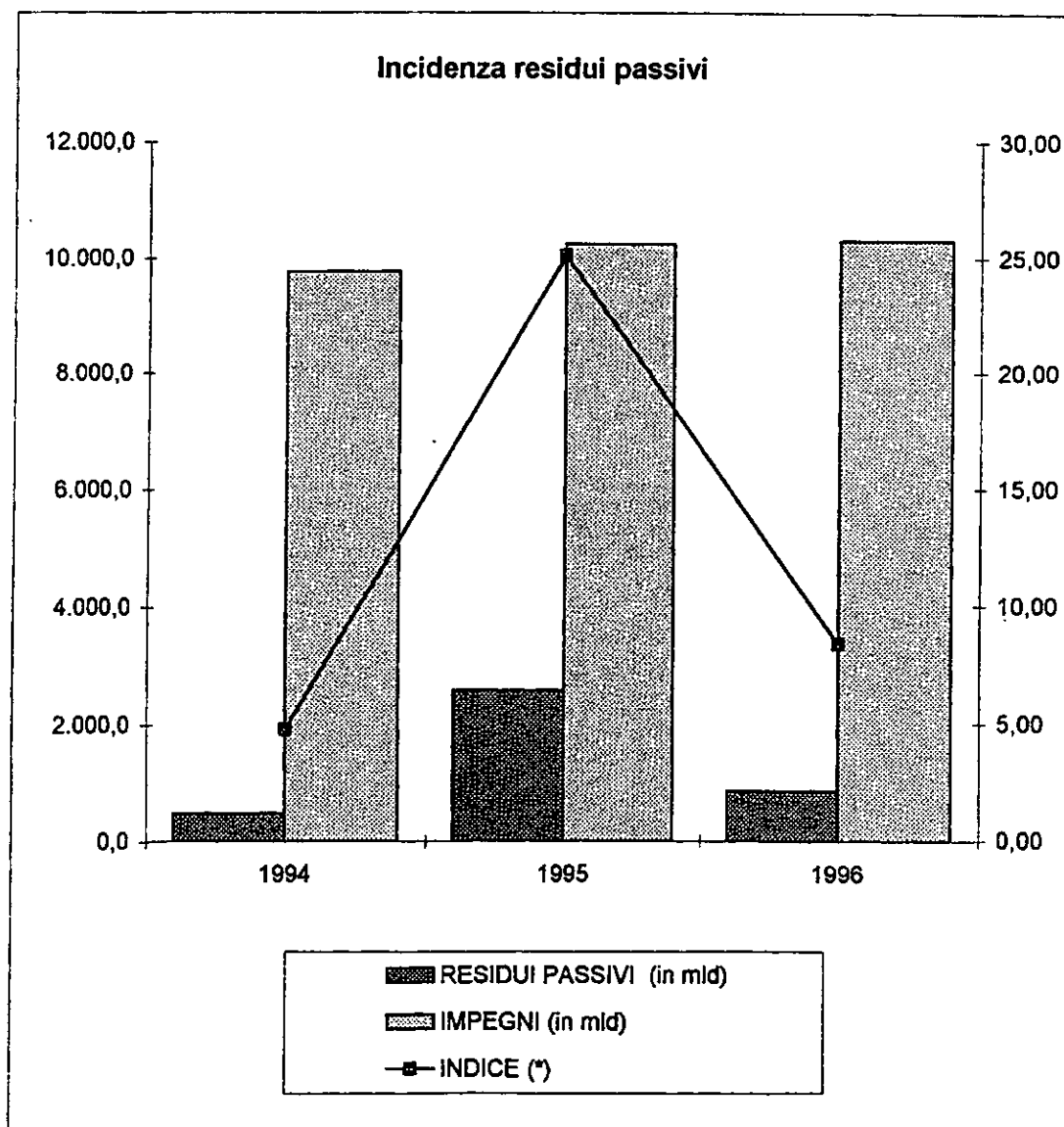
(*) E' costituito dal rapporto: totale residui attivi di competenza / totale accertamenti di competenza X cento. Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



6 - Incidenza residui passivi

	1994	1995	1996
RESIDUI PASSIVI (in mld)	466,8	2.573,9	866,2
IMPEGNI (in mld)	9.769,2	10.245,9	10.307,5
INDICE (*)	4,78	25,12	8,40

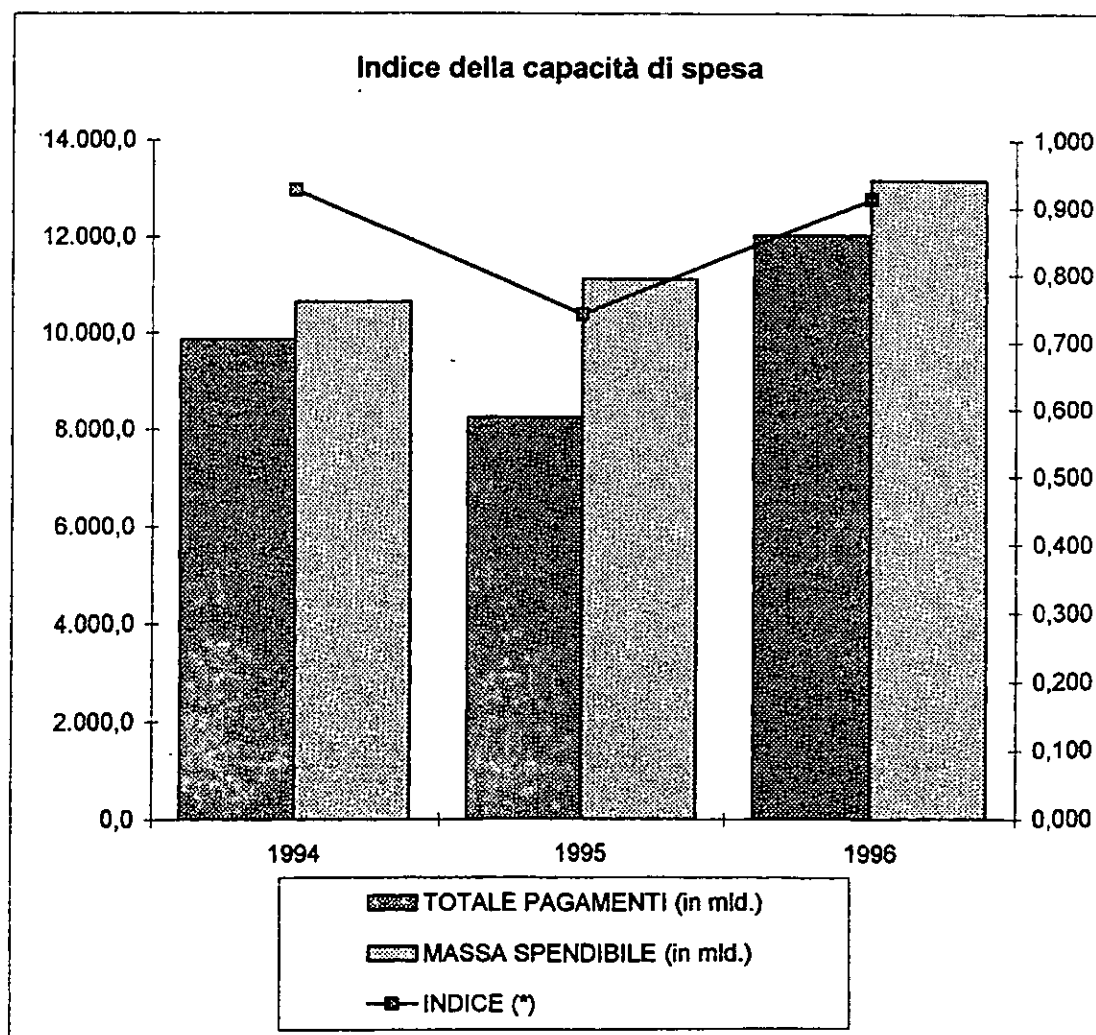
(*) E' costituito dal rapporto : totale residui passivi di competenza / totale impegni di competenza X cento. Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



7 - Indice della capacità di spesa

	1994	1995	1996
TOTALE PAGAMENTI (in mld.)	9.854,6	8.240,2	12.027,9
MASSA SPENDIBILE (in mld.)	10.631,9	11.108,6	13.172,6
INDICE (*)	0,927	0,742	0,913

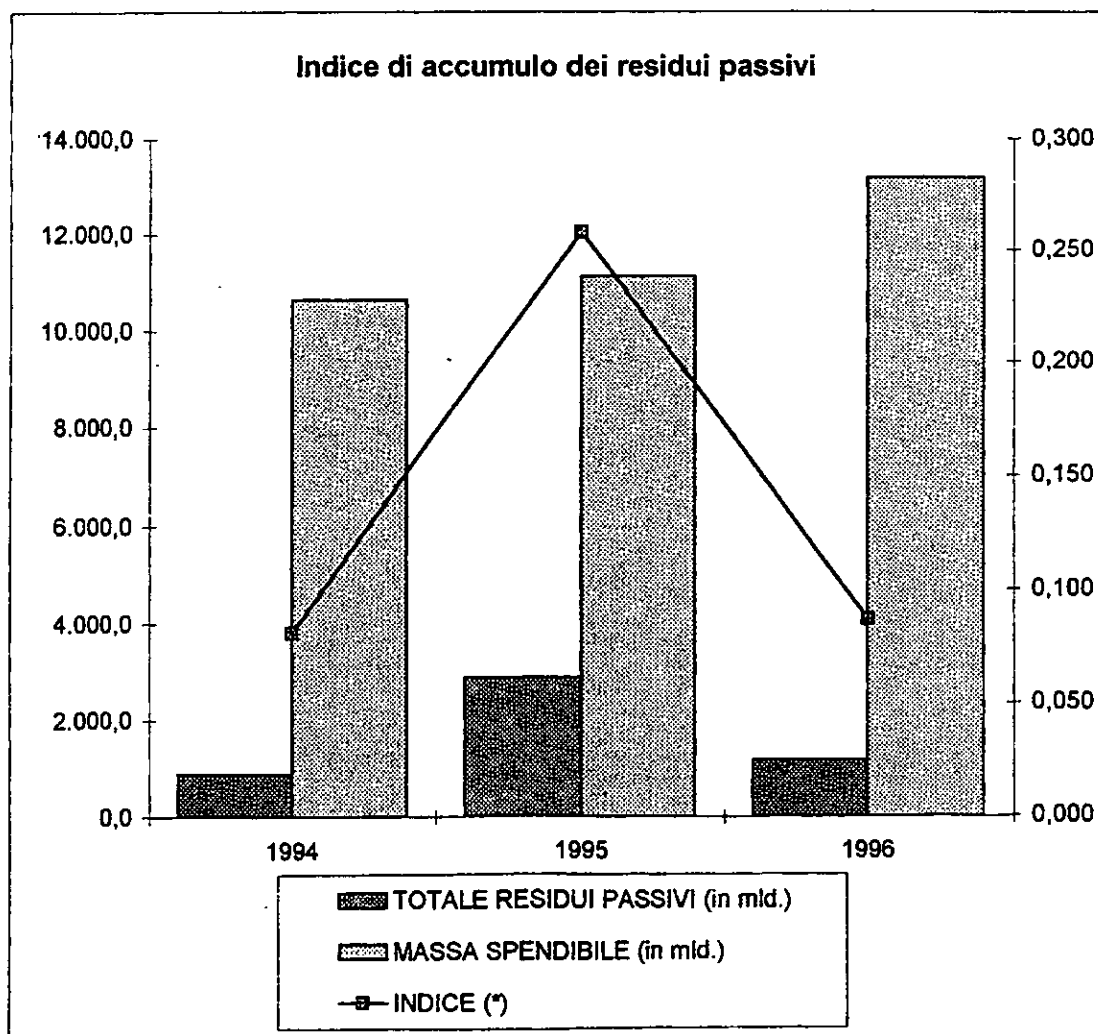
(*) E' costituito dal rapporto pagamenti (sulla competenza + sui residui) / massa spendibile (impegni sulla competenza + residui al 1° gennaio) e varia da zero (nessuna capacità) a uno (capacità massima). Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



8 - Indice di accumulo dei residui passivi

	1994	1995	1996
TOTALE RESIDUI PASSIVI (in mld.)	862,6	2.865,1	1.143,7
MASSA SPENDIBILE (in mld.)	10.631,9	11.108,6	13.172,6
INDICE (*)	0,081	0,258	0,087

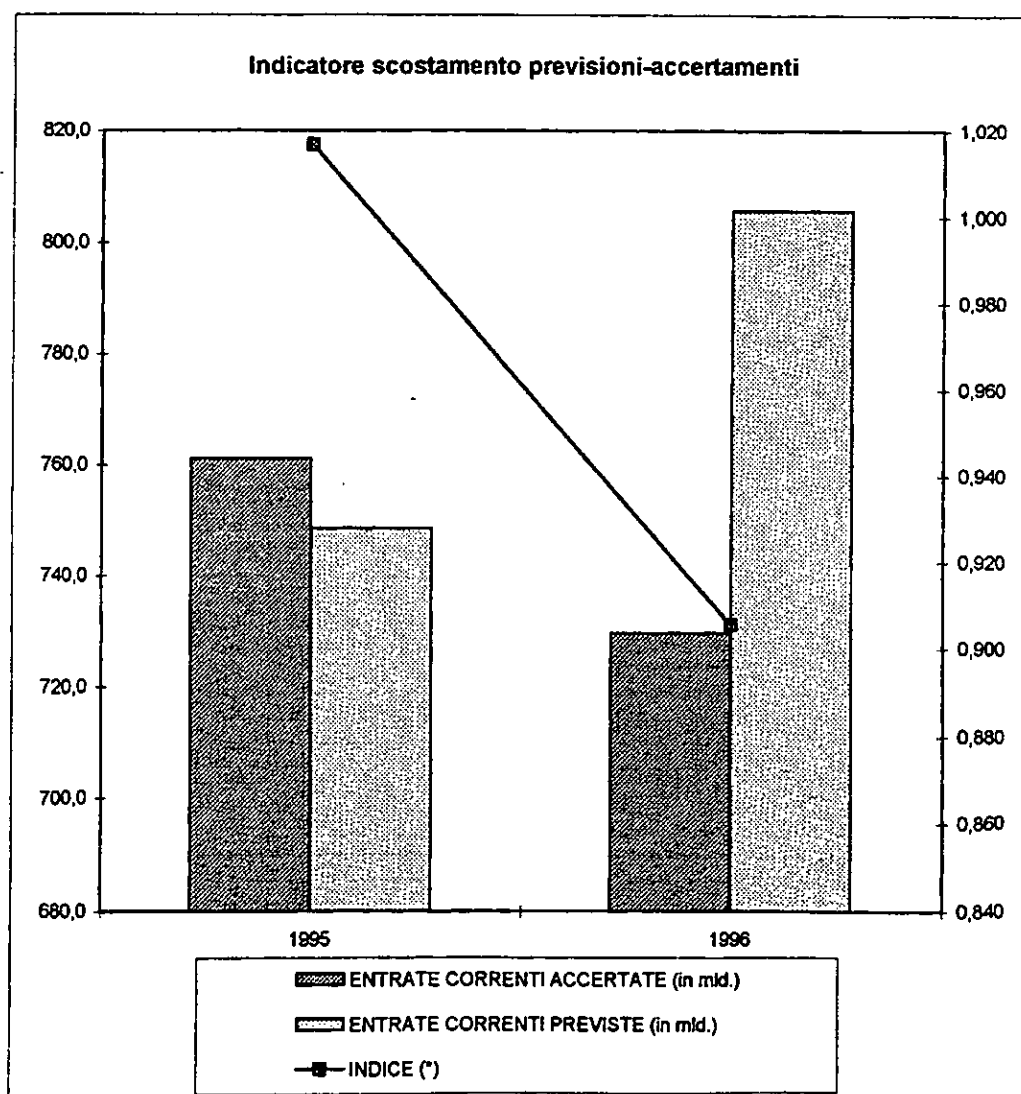
(*) E' costituito dal seguente rapporto: totale dei residui al 31 dicembre / massa spendibile (impegni sulla competenza + residui al 1° gennaio). Zero esprime l'assenza di accumulo.
Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



9 - Indicatore di scostamento tra previsioni e accertamenti

	1995	1996
ENTRATE CORRENTI ACCERTATE (in mld.)	761,0	729,6
ENTRATE CORRENTI PREVISTE (in mld.)	748,4	805,6
INDICE (*)	1,017	0,906

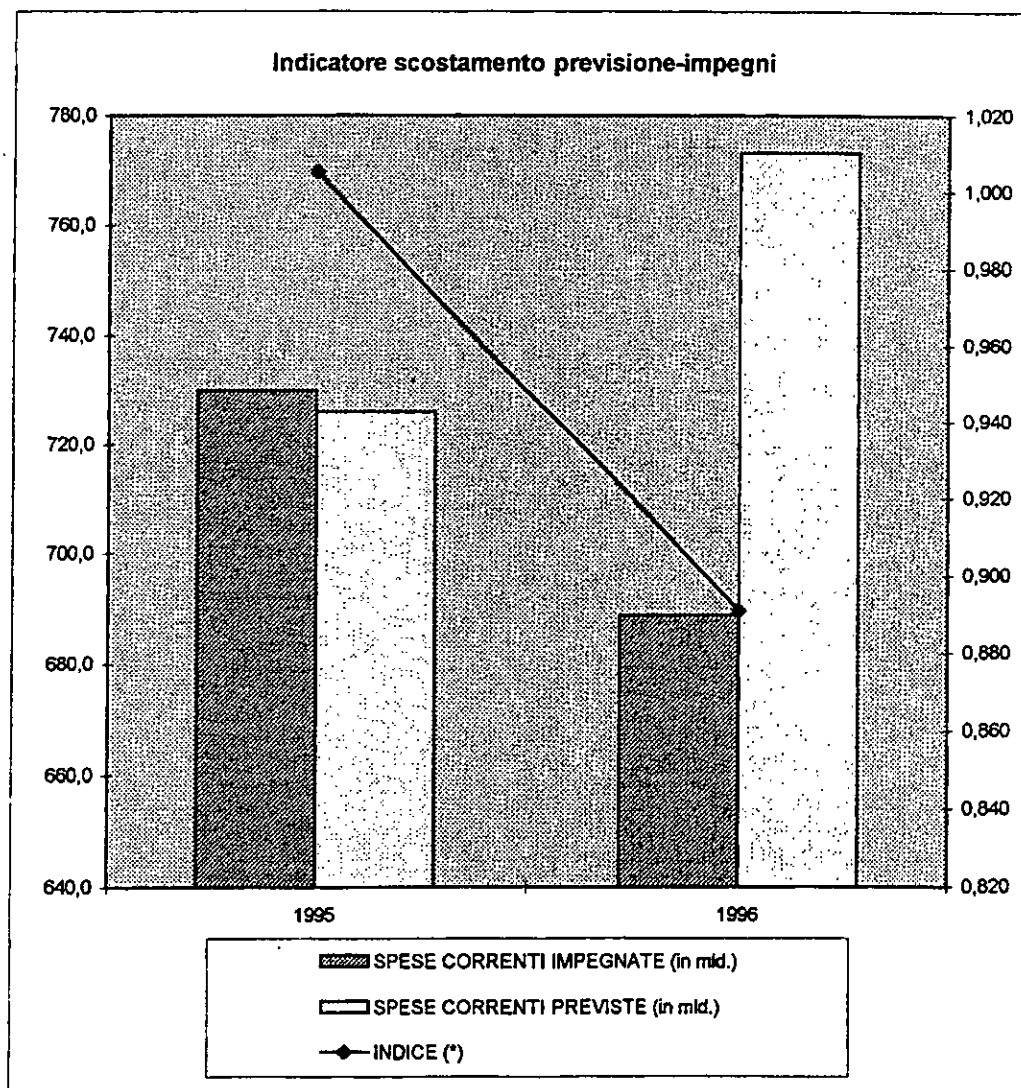
(*) E' costituito dal rapporto tra accertamenti e previsioni iniziali di entrata corrente. I valori - la cui scala è riportata nel grafico sull'asse di destra - esprimono: da zero ad uno, una variazione compresa tra il massimo scostamento negativo e la coincidenza con le previsioni; oltre l'unità, la misura dello scostamento positivo per maggiori entrate.



10 - Indicatore di scostamento tra previsioni e impegni

	1995	1996
SPESE CORRENTI IMPEGNATE (in mld.)	729,8	688,8
SPESE CORRENTI PREVISTE (in mld.)	726,0	773,2
INDICE (*)	1,005	0,891

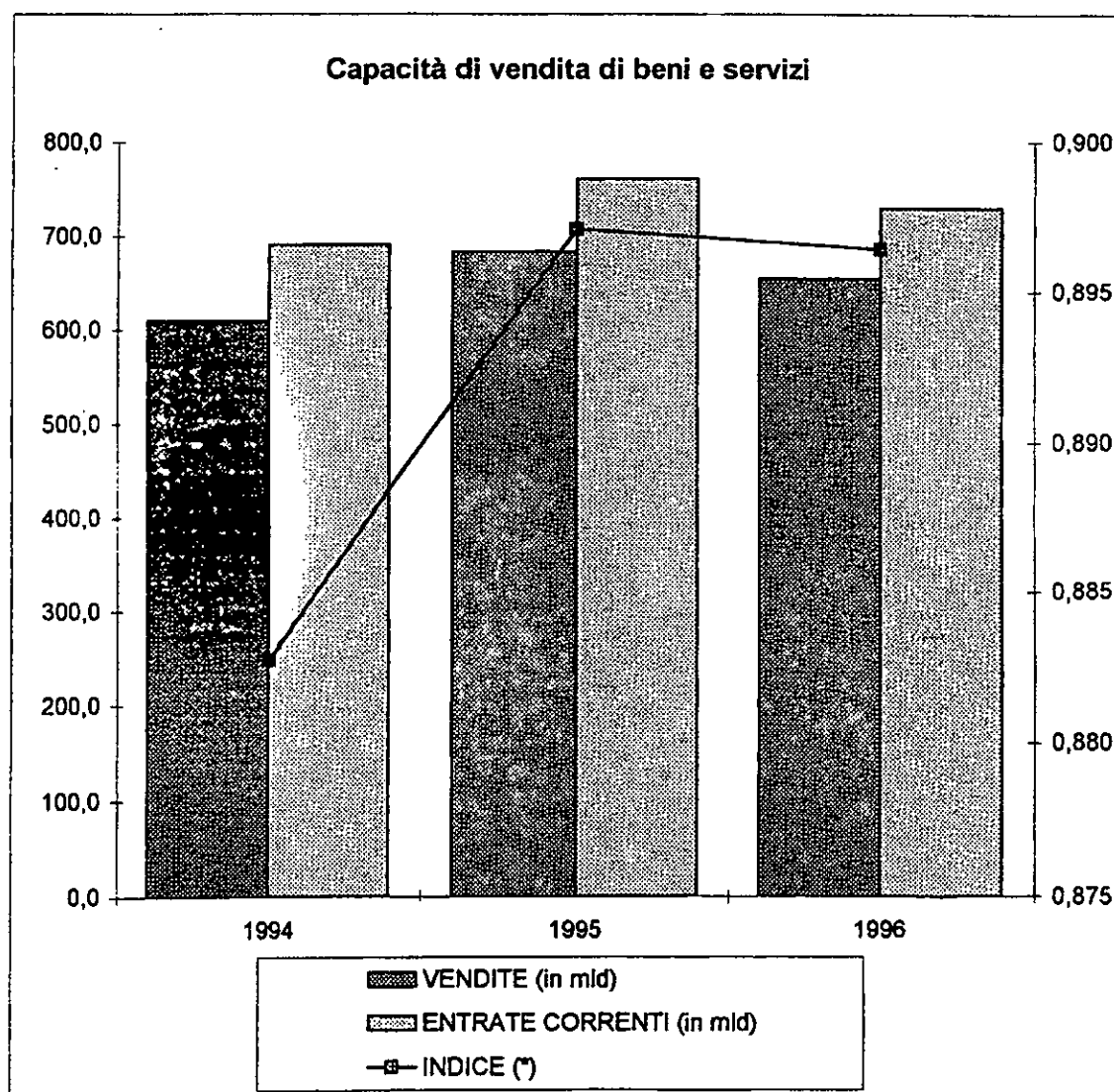
(*) E' costituito dal rapporto tra impegni e previsioni iniziali di spesa corrente. I valori - la cui scala è riportata nel grafico sull'asse di destra - esprimono: da zero ad uno, una variazione compresa tra il massimo scostamento in meno e la coincidenza con le previsioni; oltre l'unità, la misura dello scostamento in più.



11 - Capacità di vendita di beni e servizi

	1994	1995	1996
VENDITE (in mld)	609,7	682,7	654,0
ENTRATE CORRENTI (in mld)	690,7	761,0	729,6
INDICE (*)	0,883	0,897	0,896

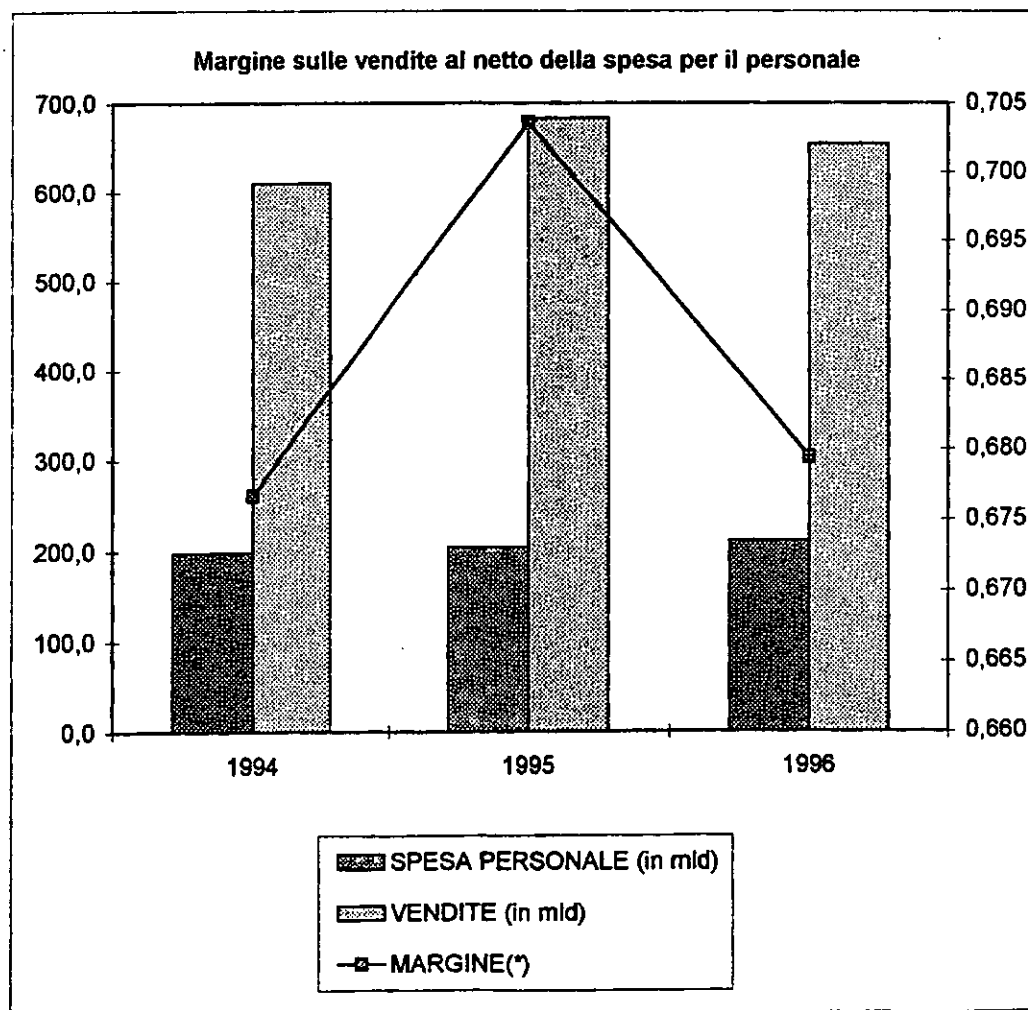
(*) E' costituito dal rapporto: vendita di beni e servizi/entrate correnti e varia da zero (capacità nulla a uno (capacità massima). Nel grafico la scala dei valori è riportata sull'asse di destra.



12 - Margine sulle vendite al netto della spesa per il personale

	1994	1995	1996
SPESA PERSONALE (in mld)	197,1	202,4	209,7
VENDITE (in mld)	609,7	682,7	654,0
MARGINE(*)	0,677	0,704	0,679

(*) E' costituito dalla formula $1 - (\text{spesa personale} / \text{entrate per la vendita di beni e servizi})$ e varia da 0 (margine nullo) a 1 (margine massimo). La spesa per il personale è pari al totale della cat. 2 del titolo primo della spesa corrente e comprende, oltre agli stipendi ed agli altri assegni fissi, i compensi per lavoro straordinario e per incentivazione, le indennità di missione, gli oneri previdenziali ed assistenziali a carico dell'Ente, i corsi di qualificazione, il servizio mensa. Nel grafico la scala dei valori dell'indice è riportata sull'asse di destra.



PARTE SECONDA

Gli Automobile Club provinciali e locali

1. Il conto consolidato al 31 dicembre 1995

Ai sensi dell' art. 37 del d.P.R. 696/79, l'Assemblea dell'ACI, nell'adunanza del 16 luglio 1997, ha approvato il conto consuntivo consolidato relativo all'esercizio 1995 dell'Automobile Club d'Italia e degli Automobile Club provinciali e locali⁽²⁴⁾.

Detto documento, approvato con ritardo per le ragioni che nel prosieguo del presente paragrafo vengono indicate, si riferisce al conto consuntivo ACI (esaminato nei precedenti paragrafi) ed ai conti consuntivi degli Automobile Club provinciali e locali, così come deliberati dagli Organi competenti, e risulta formato sulla base dei dati contenuti nei singoli bilanci, previa rettifica dei dati concernenti le partite compensative.

Il conto in questione presenta le seguenti risultanze:

²⁴ Com'è noto, il Decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1979, n. 696, concernente il regolamento per la classificazione delle entrate e delle spese e per l'amministrazione e la contabilità degli enti pubblici di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, all'art. 37, dispone che gli enti pubblici aventi gestioni plurime dotate di personalità giuridica o autonomia amministrativa, nonché quelli a carattere federativo o da cui dipendono in modo diretto o indiretto, altri enti o i cui organi periferici gestiscono bilanci separati, sono tenuti a redigere anche un rendiconto finanziario strutturato per categorie, una situazione patrimoniale ed un conto economico consolidati, per la riassunzione delle risultanze delle gestioni proprie e degli enti federati, dipendenti o collegati e degli organi periferici secondo le modalità di cui all'ultimo comma dell'art. 1 dello stesso d.P.R..

RENDICONTO FINANZIARIO

Entrate correnti	1.047.944.354.457
Spese correnti	998.463.970.205
Avanzo di parte corrente	49.480.384.252
Entrate in conto capitale	591.191.984.099
Spese in conto capitale	661.116.349.471
Disavanzo per movimento di capitali	69.924.365.372
Disavanzo finanziario complessivo	20.443.981.120

Le entrate contributive (112,3 miliardi) e le entrate derivanti da trasferimenti correnti (13,9 miliardi) rappresentano, rispettivamente, il 10,7% e l'1,3% delle entrate correnti.

I proventi per alienazione di beni patrimoniali e riscossioni di crediti ascendono a 84,1 miliardi, mentre le entrate per accensione di prestiti ammontano a 507 miliardi.

Le partite di giro pareggiano nell'importo di L. 9.572,8 miliardi.

Tra le spese correnti maggior rilievo presentano quelle per l'acquisto di beni di consumo e servizi (637,8 miliardi) e per il personale (292,8 miliardi), che costituiscono, rispettivamente, il 63,9% ed 29,3% del totale e, nei confronti dell'esercizio precedente, aumentano di L. 12,1 miliardi e di 3,7 miliardi.

Secondo quanto evidenzia il Collegio dei revisori dei conti nella sua relazione, il risultato di parte corrente del conto in questione, costituito da un avanzo di 49,48 miliardi, posto a raffronto con quello del precedente esercizio (avanzo di 98,41 milioni) evidenzia un miglioramento di 49,38 miliardi, attribuibile per 48,02 miliardi all'ACI e per 1,36 miliardi agli Automobile Club provinciali e locali.

Il risultato finanziario di competenza è passato dal disavanzo di 51,1 miliardi registratosi nel 1994 al disavanzo di 20,4 miliardi del conto in esame. Il miglioramento di 30,6 miliardi consegue questa volta tutto dalle risultanze dell'Automobile Club d'Italia, in quanto quelle degli Automobile Club provinciali e locali segnano un

peggioramento di 6,4 miliardi, in gran parte determinato da investimenti patrimoniali per l'acquisizione di immobilizzazioni tecniche.

Il conto economico consolidato al 31 dicembre 1995 presenta le seguenti risultanze.

CONTO ECONOMICO

Avanzo di parte corrente	49.480.384.252
Componenti che non danno luogo a movimenti finanziari	
a) Entrate	88.627.959.908
b) Spese	<u>122.511.696.009</u>
Avanzo economico	15.596.648.151

Il risultato economico consolidato, rispetto al 1994, è passato da un disavanzo di 37 miliardi ad un avanzo di 15,5 miliardi per effetto dell'avanzo di lire 22,2 miliardi conseguito dall'Automobile Club d'Italia, il quale assorbe così interamente il disavanzo degli Automobili Club locali e provinciali, pari a 6,6 miliardi, a fronte di 6,1 miliardi del precedente esercizio.

La situazione patrimoniale evidenzia un saldo attivo di L. 24,3 miliardi, contro quello di 12,6 miliardi dell'esercizio 1994.

La situazione amministrativa al 31.12.1995 mostra un disavanzo di 90,3 miliardi a fronte di 66,2 miliardi del precedente esercizio. Il deficit è ascrivibile sia all'ACI, il cui disavanzo è cresciuto per quell'anno da 16,6 miliardi a 27,3 miliardi, sia agli Automobili Club, il cui disavanzo è passato da 49,7 miliardi a 63 miliardi. Tale peggioramento è determinato anche dalla circostanza che nel consolidato 1994 non era stato incluso l'Automobile Club di Palermo, che ha contribuito per 4,4 miliardi alla formazione del disavanzo di amministrazione generale.

Su tale situazione, il Collegio dei revisori, ha formulato osservazioni che la Corte ritiene sostanzialmente condivisibili. In particolare, il predetto Collegio, pur tenuto conto del miglioramento ottenuto sia nel risultato di parte corrente che in quello

finanziario di competenza, ha ribadito la necessità dell'adozione di ogni idonea iniziativa diretta a conseguire il riequilibrio gestionale e la riduzione dei disavanzi pregressi, attraverso anche la predisposizione di specifici programmi di ripianamento. Detto Collegio, inoltre, anche in sede di approvazione dei relativi provvedimenti da parte del Comitato Esecutivo, ha invitato gli Organi responsabili degli Automobile Club provinciali e locali ad astenersi, nel corso dell'esercizio, dal proporre variazioni di bilancio che peggiorino ulteriormente i risultati economico-finanziari.

L'Organo di controllo dell'Automobile Club d'Italia ha poi sottolineato l'esigenza di "proseguire nell'azione intesa ad accelerare l'iter di approvazione dei conti consuntivi degli Automobile Club provinciali e locali, richiamando l'attenzione dei medesimi sulla necessità di predisporre elaborati contabili nella sostanza e nella forma correttamente impostati, in modo da consentire al Comitato Esecutivo di assumere responsabilmente le definitive determinazioni di propria competenza", raccomandando, in particolare, in armonia con le osservazioni formulate dalla Corte nella precedente relazione al Parlamento "una programmazione che tenga maggiormente conto del modulo dell'economicità e privilegi solo le iniziative che trovino adeguata copertura, un maggior rigore nella gestione della spesa discrezionale, la rimozione delle aree di inefficienza, anche a livello delle società collegate".

Lo stesso Collegio, infine, ha richiamato l'attenzione degli Organi responsabili degli AC sulla necessità di costituire, ai sensi della vigente normativa, i servizi di controllo interno, e se costituiti di facilitarne il funzionamento, in modo che, attraverso l'analisi costi-servizi resi, possano meglio evidenziarsi tutti quei profili gestionali non improntati a principi di efficienza, efficacia ed economicità.

2. I conti consuntivi degli Automobile Club provinciali e locali

Il conto consolidato ora esaminato, relativo all'esercizio 1995, è comprensivo - come si è visto - sia del conto consuntivo dell'Automobile Club d'Italia, sia di quelli degli Automobile Club locali e provinciali.

Sul conto consuntivo dell'Automobile Club d'Italia per l'esercizio 1995 (e su quello del 1996) si è riferito nei precedenti paragrafi: le risultanze dei conti finanziario ed economico, nonché della situazione amministrativa e patrimoniale, riscontrate dalla Corte, trovano rispondenza nel conto consolidato.

Non si rinviene, invece, compiuta ed esatta rispondenza tra le risultanze complessive dei conti consuntivi degli Automobile Club provinciali e locali inviati per il controllo della Corte ed i dati esposti nel consolidato per la parte concernente gli Enti stessi, anche se, come si dirà appresso, si tratta in gran parte di discordanze solo formali e nella sostanza gli andamenti gestionali esposti in tale documento trovano conferma in quelli desunti dai singoli conti.

Sia pure nei limiti di cui sopra è cenno, il conto consolidato costituisce dunque - oltre che uno strumento per fornire una visione riassuntiva delle risultanze di una pluralità di gestioni - anche un valido ausilio, del resto previsto dalla legge, per operare il necessario confronto, previa individuazione delle partite compensative, tra i conti che lo compongono.

Per tale ragione, in mancanza del conto consolidato relativo all'esercizio 1996 e non essendo pervenuti a tutt'oggi alcuni conti consuntivi di Automobile Club provinciali e locali concernenti il medesimo anno, l'ultimo esercizio di riferimento della presente relazione è il 1995.

Nei prospetti riassuntivi che si espongono appresso vengono riportate in termini sintetici, per ciascun Automobile Club, sia le risultanze della gestione finanziaria ed economica, sia le conseguenze da questa prodotte sulla situazione amministrativa e patrimoniale, quali si evincono dai conti consuntivi inviati alla Corte dei conti. L'arco di tempo considerato si estende sino all'esercizio 1992 per una esigenza di continuità con la precedente relazione, anche se viene dato risalto alle questioni di più attuale interesse che essenzialmente riguardano il biennio 1994-1995. Per una migliore esposizione dell'andamento gestorio complessivo, alcune serie storiche sono state riportate sino all'anno 1988, mentre, per converso, come già accennato, si fornisce anche notizia dei principali eventi sino a data corrente.

Le differenze rilevate tra le risultanze esposte nel conto consolidato ed i conti consuntivi degli Automobile Club provinciali e locali per l'esercizio 1995 sono sinteticamente riportate nella tabella che segue.

AUTOMOBILE CLUB PROVINCIALI E LOCALI (esercizio 1995)

(in milioni)

	Conto consolidato	Conti consuntivi	Differenze
Disavanzo finanziario	-9.055,90	-9.166,60	-110,70
Disavanzo economico	-6.623,80	-6.711,00	-87,20
Disavanzo amministrativo	-63.022,80	-62.654,70	368,10
Deficit patrimoniale	-90.449,30	-86.697,70	3.751,60

Il raffronto tra il conto consolidato ed i conti consuntivi inviati per l'esame della Corte torna quindi utile per una verifica del grado di normalizzazione ed omogeneizzazione nella resa dei conti da parte degli Automobile Club locali e provinciali, sulla cui scarsa rispondenza ai vigenti principi contabili la Corte si è in passato più volte soffermata.

Superati, infatti, i casi più eclatanti di ritardo nella presentazione dei conti e di rilevanti difformità rispetto agli schemi di bilancio previsti per il parastato, che risultano essersi molto contratti rispetto al passato, deve ancora osservarsi che malgrado i risultati apprezzabili ottenuti anche per effetto di una più incisiva azione intrapresa dall'Automobile Club d'Italia, nonchè per l'avvio di una apposita strumentazione elettronica, continuano a rinvenirsi errori nell'impostazione dei conti di alcuni Automobile Club, che rendono non del tutto attendibili le risultanze complessive esposte specie nella situazione amministrativa ed in quella patrimoniale.

In più di qualche caso, invero, l'esattezza delle risultanze finali è risultata inficiata dalla mancata corrispondenza tra i residui attivi e passivi indicati nel rendiconto finanziario e quelli riportati nella situazione amministrativa; circostanza questa che ovviamente si è tradotta nella erroneità dei dati che esprimono l'avanzo o il disavanzo

e, conseguenzialmente, la situazione patrimoniale. Deve tenersi conto, poi, di ulteriori imprecisioni, quali l'omessa indicazione nella situazione amministrativa di disponibilità liquide che risultano invece dalla situazione patrimoniale. Ciò spiega anche come le differenze più sensibili tra il conto consolidato ed i conti consuntivi degli Automobile Club provinciali e locali, evidenziate nel prospetto di cui sopra, riguardino proprio la situazione amministrativa e patrimoniale (rispettivamente per 368,1 milioni e 3.751,6 milioni). Tale circostanza ha indotto la Corte a predisporre, laddove possibile e sempre nel caso che non vi fosse incertezza o perplessità su dati contraddittori, alcune rettifiche che hanno condotto alle rielaborazioni contenute nei prospetti allegati. Analoghe rettifiche, ma che hanno condotto ad elaborazioni in parte diverse, sono state evidentemente apportate dal Comitato Esecutivo dell'ACI in sede di approvazione dei conti consuntivi degli Automobile Club provinciali e locali. A seguito di apposita istruttoria aperta nella sede del controllo ai fini di una conciliazione dei dati che ancora presentano delle divergenze, si è acclarato che gran parte delle discordanze lamentate è di carattere formale, attribuibile essenzialmente alle operazioni in conto capitale relative ai movimenti del conto corrente presso la Banca d'Italia ovvero alla riscossione ed al rimborso di anticipazioni passive.

Malgrado le iniziative intraprese dagli Automobile Club provinciali e locali, non può ancora affermarsi, sulla base del conto consolidato, dei conti consuntivi esaminati e dei documenti amministrativo-contabili inviati a corredo dei medesimi, che i risultati di gestione esprimano nel complesso una efficace utilizzazione delle risorse disponibili.

E' pur vero che il risultato finanziario di parte corrente relativo all'esercizio 1995 (18.211,6 milioni), posto a confronto con quello del precedente esercizio (16.557,5 milioni) mostra un miglioramento di 1.654,1 milioni (1.360,7 milioni secondo il conto consolidato al 31 dicembre 1995), e che il peggioramento complessivo del disavanzo finanziario (da -3.102,9 milioni a -9.166,6 milioni) è dovuto principalmente all'acquisto di immobilizzazioni tecniche, e, cioè, nella sostanza ad investimenti che hanno incrementato il patrimonio degli Automobile Club locali e provinciali.

Ma occorre tenere presente che l'accumularsi di passività nell'arco di tempo considerato rende necessaria l'urgente adozione di misure idonee per il riassorbimento dei rilevanti disavanzi di amministrazione. E ciò anche se, dal contesto degli atti assunti ad oggetto di verifica, è dato desumere elementi dimostrativi di un qualche segno di possibile miglioramento della situazione rilevata. Un segnale positivo è costituito infatti dal miglioramento del risultato di parte corrente (da un disavanzo di 1.481 milioni del 1990 si passa ad un avanzo di 18.211 milioni del consuntivo 1995) e dalla circostanza che anche negli esercizi intermedi oggetto della presente relazione la parte corrente si è chiusa in avanzo (per gli esercizi 1992, 1993 e 1994, rispettivamente di milioni 12.166, 9.535 e 16.557). Ciò può considerarsi un sintomo di inversione della negativa tendenza gestionale e dell'avviamento di un processo tendente al riequilibrio, atteso che il risultato di parte corrente è indice della redditività della gestione ordinaria, cioè della capacità di fare fronte con i ricavi derivanti dalla propria attività ordinaria ai costi della stessa natura. Il miglioramento della gestione di parte corrente è dovuto ad un incremento delle entrate correnti superiore a quello delle spese correnti. Nell'arco temporale considerato, le entrate correnti si sono incrementate da 319.013 milioni del 1990 a 356.701 milioni del 1995, mentre le spese sono passate da 320.494 milioni del 1990 a 338.489 milioni del 1995). A partire dal 1993 le spese correnti sono, anzi, diminuite (351.980 milioni nel 1992, 346.048 milioni del 1993, 344.274 milioni nel 1994 e 338.489 milioni del 1995). Una significativa riduzione si è registrata negli oneri per il personale, passati da 117.669 milioni del 1990 a 98.684 milioni del 1995.

I risultati economici, pur evidenziando disavanzi, mostrano segni di miglioramento (disavanzi economici negli esercizi 1990, 1991, 1992, 1994 e 1995, rispettivamente, di milioni 13.902, 9.837, 4.078, 6.846 e 6.711, mentre il 1993 presenta un avanzo di 12.184 milioni, a causa di una entrata straordinaria dell'Automobile Club Roma derivante dalla plusvalenza di 19,8 miliardi per la vendita delle azioni all'ACI).

Sotto l'aspetto finanziario e di conseguenza anche sul piano del risultato di amministrazione, non si apprezza ancora un miglioramento, presumibilmente per la

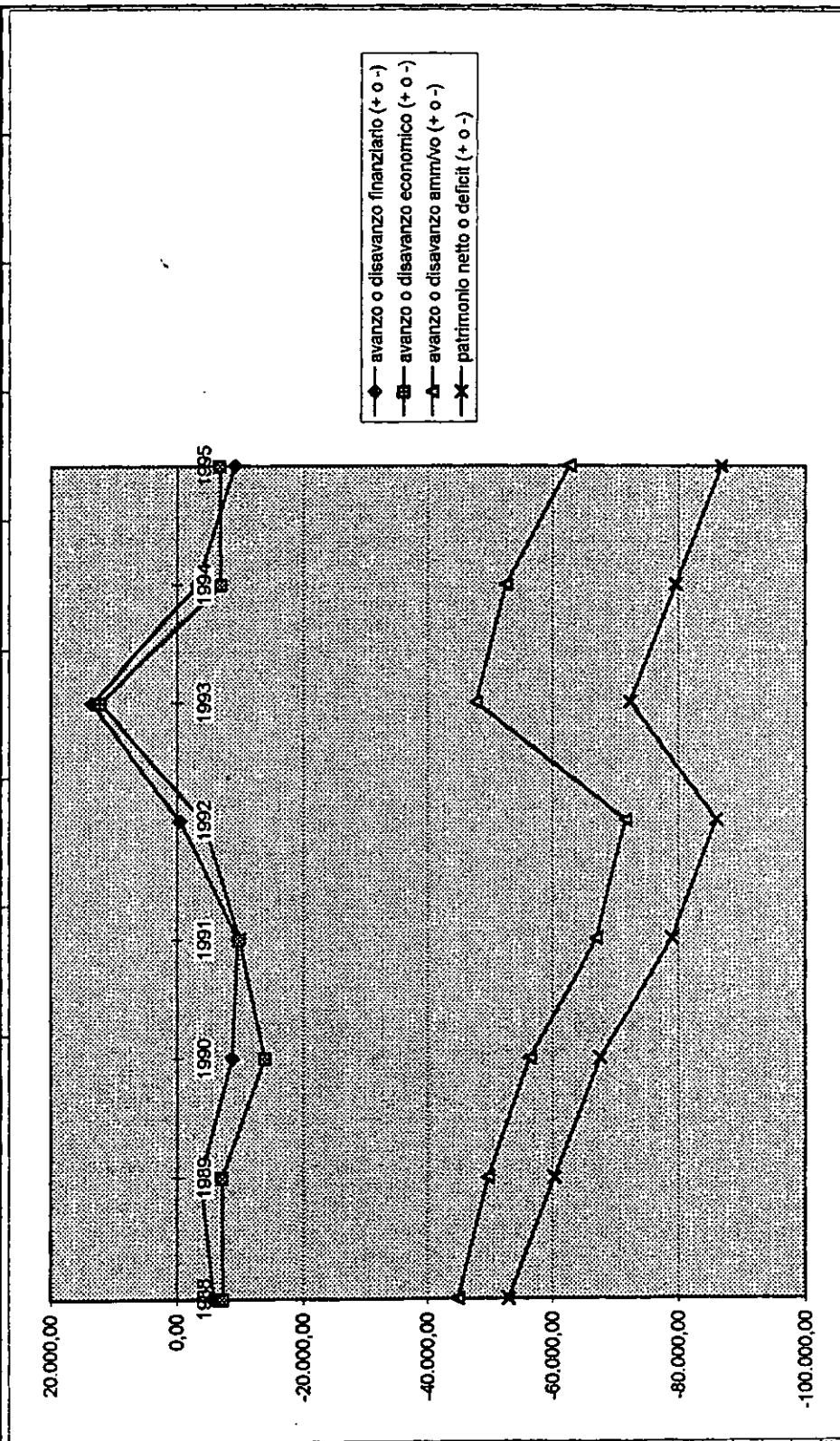
ragione che negli esercizi considerati gli AC hanno effettuato investimenti patrimoniali (anche per adeguare gli immobili e gli impianti alla normativa sulla sicurezza dei luoghi di lavoro) ed affrontato rilevanti oneri per corrispondere l'indennità di anzianità al personale cessato dal servizio.

E' necessario, pertanto, che gli Automobile Club provinciali e locali, non potendo contare su contribuzioni da parte pubblica, compiano ogni ulteriore sforzo, attraverso nuove iniziative a ciò finalizzate, teso al ripianamento della situazione amministrativa non positiva determinatasi negli anni precedenti.

Le risultanze globali della gestione in un arco più vasto di tempo rispetto a quello che interessa la presente relazione (1988-1995) sono espresse nel prospetto che segue.

Automobile Club provinciali e locali
Andamento della gestione dal 1988 al 1995
(in milioni)

ESERCIZIO	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
avanzo o disavanzo finanziario (+ o -)	-5.799,00	-3.695,50	-8.699,10	-9.555,30	-390,90	13.514,00	-3.102,90	-9.166,60
avanzo o disavanzo economico (+ o -)	-7.239,80	-7.045,10	-13.902,20	-9.837,40	-4.077,60	12.184,00	-6.845,70	-6.711,00
avanzo o disavanzo amm/vo (+ o -)	-45.000,80	-49.811,20	-56.406,90	-66.935,90	-71.600,00	-47.810,00	-52.699,20	-62.654,70
patrimonio netto o deficit (+ o -)	-53.086,70	-60.272,70	-67.516,20	-79.031,60	-85.891,60	-72.347,80	-79.618,50	-86.697,70



Non tutti i dati generali sopra esposti sono significativi di un peggioramento nel periodo 1988-1995, atteso che il risultato economico, con un andamento molto irregolare (nel 1993 si è registrato un avanzo di 12.184 milioni), segna dal 1994 al 1995 un recupero, passando da -6.845,7 milioni a - 6.711 milioni). Il disavanzo finanziario, tuttavia, con un andamento altrettanto altalenante, è cresciuto da 5.799 milioni a 9.166,6 milioni, mentre la situazione amministrativa segna un sensibile aumento del disavanzo (da 45.000 milioni a 62.654,7 milioni). Circa la situazione patrimoniale, infine, i risultati negativi fanno assommare il deficit a tutto il 1995 a 86.697,7 milioni (90.449,3 milioni secondo il conto consolidato).

E' soprattutto la pesante situazione amministrativa in cui versa la gran parte degli Enti che rende ormai improcrastinabile, attraverso anche più incisivi interventi dell'Ente federale e delle Autorità vigilanti, l'adozione di ogni possibile misura finalizzata al riassorbimento del disavanzo di amministrazione accumulato dagli Automobile club federati. Il loro ripianamento realizzato da parte di alcuni Automobile Club locali e provinciali attraverso la dismissione di cospicui elementi patrimoniali - come correttamente rilevato dal Collegio dei revisori dei conti dell'Automobile Club d'Italia nella relazione al conto consuntivo consolidato per l'esercizio 1995 - non può costituire una prassi da generalizzare, non rappresentando sempre ed aprioristicamente una soluzione improntata a criteri di sana e corretta gestione.

Ciò premesso, dall'esame dei singoli andamenti gestionali possono trarsi alcune osservazioni - comuni a molti Automobile Club provinciali e locali - in ordine sia alla funzionalità delle strutture operative ed al raccordo con gli strumenti di vigilanza e di controllo, sia per quanto afferisce alla regolarità ed alla tempestività degli adempimenti amministrativi e contabili.

La frequenza delle variazioni di bilancio costituisce spesso indizio di una debole programmazione. Una attenta preordinazione degli interventi effettuabili da ciascun AC dovrebbe essere invero coordinata con l'ottimale impiego delle risorse finanziarie disponibili. Risulta, invece, come sopra accennato, che le numerose variazioni di

bilancio disposte nel corso dell'esercizio non vanno certamente a migliorare le situazioni economico-patrimoniali.

L'attività di programmazione degli AC - atteso che i risultati delle campagne associative non sempre corrispondono alle aspettative - offre inoltre spunto per considerazioni in ordine al suo presumibile grado di efficacia sotto il profilo dell'aderenza dei contenuti sia alle istanze rappresentate dalle esigenze assistenziali, turistiche, promozionali ecc., sia alla economicità delle previsioni finanziarie.

A tale ultimo riguardo, la Corte ha avuto già occasione di sottolineare come il modulo dell'economicità sia imposto agli Automobile Club in quanto enti strumentali a struttura fondamentalmente associativa e dotati di autonoma capacità di acquisizione e di gestione dei mezzi finanziari ad essi attribuibili. Ciò implica comportamenti posti in essere nel più scrupoloso rispetto degli equilibri gestionali e la programmazione delle sole iniziative realizzabili sulla base di puntuali calcoli di copertura, evitando il ricorso ad onerosi finanziamenti.

Non appare, poi, del tutto soddisfatto l'obbligo della completa osservanza dei principi e dei criteri contenuti nel D.P.R. n. 696/1978, pur se la gran parte degli AC, anche a seguito delle osservazioni della Corte, degli Organi di controllo e dell'Autorità vigilante, si sono nel tempo progressivamente adeguati e se per qualche Automobile Club locale e provinciale di modeste dimensioni restano da risolvere problemi per la indisponibilità di personale di ragioneria. Tale obbligo impone, innanzitutto, che la elaborazione dei bilanci preventivi sia effettuata sulla base di criteri omogenei per tutti indistintamente agli Automobile Club, tenuto debito conto delle reali ed immediate disponibilità finanziarie, onde consentire il continuo e costante adeguamento dei programmi annuali alle risorse disponibili.

Va inoltre censurato il ritardo nell'impostazione dei bilanci medesimi, che deve essere, al contrario, effettuata con tempestività, al fine di non porre l'ACI e l'Autorità vigilante di fronte a situazioni ormai irreversibili, con la conseguenza di creare difficoltà anche ai controlli esterni.

Il rispetto della richiamata normativa impone, infine, una più rigorosa osservanza dei termini stabiliti per la deliberazione dei bilanci consuntivi e per il conseguente loro inoltro alle Autorità vigilante per la prescritta approvazione ed alla Corte dei conti per il conseguente invio al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 259/1958. E ciò anche in considerazione della circostanza, come ricordato nella premessa della presente relazione, che i conti consuntivi costituiscono in ogni caso punto di partenza e base valutativa per la razionale compilazione dei bilanci preventivi.

Sempre sotto il profilo contabile, deve rappresentarsi anche la mancata adozione di un numero rilevante di provvedimenti di variazione e la genericità di alcune relazioni illustrative trasmesse a corredo dei bilanci, che non sempre forniscono sufficienti chiarimenti in ordine alle singole postazioni di questi.

Gli attuali assetti organizzativi dei servizi di ragioneria, spesso carenti, non appaiono in grado di fornire un valido ausilio nella soddisfazione dell'esigenza di una più precisa rappresentazione degli atti amministrativi e finanziari nei documenti della gestione. L'incompleto raccordo degli strumenti di vigilanza e di controllo interno sembra poi costituire un limite agli apporti collaborativi utili a migliorare l'andamento gestionale.

Tutto ciò ha determinato anche ritardi nell'approvazione dei bilanci preventivi e dei conti consuntivi da parte del Comitato esecutivo dell'Automobile Club d'Italia, anche a causa dei numerosi errori riscontrati (ad esempio, nell'imputazione delle entrate e delle spese, nella conservazione e nel riaccertamento dei residui, nel bilanciamento delle partite di giro, ecc.), che hanno reso necessario l'avvio di complesse procedure di rettifica e rielaborazione.

Circa lo svolgimento del controllo interno, è da dirsi che la professionalità dei membri del Collegio dei revisori, nominati ai sensi dell'art. 64 dello statuto dall'Assemblea dei soci dei singoli Automobile club, meriterebbe di essere integrata con altre più peculiari, sotto il profilo amministrativo-contabile.

La necessità di proseguire con maggior rigore nella politica di risanamento e di contenere le spese generali e di funzionamento, riducendo le stesse alle più strette

necessità operative per assicurare il soddisfacimento dei bisogni effettivi degli utenti, delle prestazioni e dei servizi di assistenza tecnica, è resa ormai improcrastinabile dalla pesante situazione amministrativa in cui versa gran parte degli Enti, che come si visto sopra, ha superato con il 1995 62,6 miliardi di disavanzo, a fronte dei 52,6 miliardi nell'esercizio precedente.

E' pertanto indispensabile l'adozione di ogni utile misura finalizzata al riassorbimento del disavanzo di amministrazione accumulato dagli Automobile Club federati.

2.1 I rendiconti finanziari ed i conti economici

Una più completa valutazione dei risultati globali di esercizio e della loro incidenza sul disavanzo finanziario complessivo può essere svolta sulla scorta dei dati relativi all'andamento delle entrate e delle spese, con esclusione delle partite di giro, riassunti nei prospetti che seguono.

E' dato osservare come l'ammontare complessivo delle entrate, che nell'anno 1992 era stato di 431.477,2 milioni, abbia subito una leggera flessione, passando nel 1995 a milioni 427.343

Nell'ambito delle entrate totali, atteso che la parte in conto capitale ha registrato un lieve aumento (da 67.330,8 milioni nel 1992 a 70.642,1 milioni nel 1995), dovuto anche alla vendita di cespiti immobiliari, la riduzione ha investito in misura più sensibile le entrate correnti, passate da 364.146,4 milioni nel 1992 a 356.700,9 nel 1995. Tale decremento è dovuto all'acquisizione di minori introiti per i servizi istituzionali, i quali costituiscono la maggior parte delle risorse economiche facenti capo alla finanza ordinaria degli enti in parola (219 milioni nel 1992 e 205.819 milioni nel 1995, con una incidenza media sul totale delle entrate correnti, rispettivamente, del 57,7% e del 55,3%).

Aumentano, invece, in corrispondenza con i sintomi di ripresa della componente associativa, le entrate costituite dai proventi delle quote di iscrizione versate dai soci

(da milioni 107.603 nel 1992 a milioni 112.242 nel 1995, con una incidenza media sulle entrate correnti, rispettivamente del 30,95% e del 33,48%).

Anche se gli Enti in parola non usufruiscono in atto di alcuna forma di contribuzione diretta a carico del bilancio dello Stato, ad essi affluiscono (al titolo III del bilancio - voce "altre entrate") somme da parte dell'Automobile Club d'Italia a titolo di rimborso delle spese per la riscossione delle tasse automobilistiche.

Detti proventi sono ammontati, rispettivamente per il 1994 ed il 1995, a milioni 14.157,6 ed a milioni 14.718,3, pari al 3,92% ed al 4,12% delle entrate correnti.

Altri proventi, ma a titolo di contributo e, peraltro, di assai modico importo, provenienti dall'Ente federale alimentano i bilanci degli Automobile Club provinciali e locali (titolo II delle entrate, voce "trasferimenti correnti da ACI); con tali forme contributive la finanza degli Automobile Club si è alimentata solo in minima misura (milioni 752,9 nel 1994 e milioni 1.106,3 nel 1995, pari ad una percentuale media sulle entrate correnti rispettivamente dello 0,11% e dello 0,20%).

La finanza degli Automobile Club provinciali e locali si è concretata, dunque, fondamentalmente in atti riconducibili allo svolgimento di "libere attività istituzionali", in quanto l'essenza delle correlative operazioni è rappresentata, per la quasi totalità dei casi, dalle prestazioni tecniche rese agli utenti estranei ed agli associati.

Risultati spesso non positivi hanno fatto registrare le entrate extra-contributive, in ordine alle quali occorrerebbe studiare formule gestorie suscettibili di favorire la ripresa di settori che presentano sovente nodi critici, dovuti anche alla difficoltà dimostrata da qualche Automobile Club di impegnarsi in gestioni dirette con proprio personale in aree, quali la gestione dei parcheggi, i servizi di rimozione e depositeria, le autoscuole, e così via.

I prospetti che seguono espongono la disaggregazione, per ciascun Automobile Club provinciale e locale, dei dati globali sulle entrate ora illustrati.

		1992	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRAT CORREN	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR
Acireale	804,8	162,9	641,9	272,3	42,42
Agrigento	2.017,8	37,0	1.980,8	260,2	13,13
Alessandria	2.870,3	97,7	2.772,7	1.166,7	42,08
Ancona	3.585,0	302,6	3.282,3	894,8	27,26
Aosta	1.402,6	25,8	1.376,8	515,0	37,4
Arezzo	3.097,3	1.334,3	1.763,0	608,7	34,53
Ascoli Pic.	2.220,2	751,9	1.468,3	562,8	38,33
Asti	1.375,7	141,6	1.234,1	415,1	33,64
Avellino	1.049,9	18,1	1.031,8	444,1	43,04
Bari	3.734,6	18,7	3.715,8	1.603,5	43,15
Belluno	2.115,5	1.161,9	953,6	302,0	31,67
Benevento	609,3	0,0	609,3	238,1	39,07
Bergamo	8.319,2	115,9	8.203,3	2.517,2	30,69
Biella	5.428,6	141,3	5.287,3	667,5	12,63
Bologna	10.111,4	312,4	9.799,0	3.056,2	31,19
Bolzano	2.144,3	60,6	2.083,7	736,7	35,35
Brescia	10.700,4	2.965,5	7.734,9	2.379,3	30,76
Brindisi	1.177,7	16,0	1.161,7	271,2	23,34
Cagliari	4.193,9	2.274,9	1.919,0	511,8	26,67
Caltanissetta	15.724,8	474,9	15.249,9	579,6	3,80
Campobasso	684,7	1,6	683,1	177,9	26,05
Caserta	981,1	0,0	981,1	368,9	37,6
Catania	2.063,7	84,7	1.979,0	483,0	24,41
Catanzaro	2.634,6	1.521,9	1.112,7	277,4	24,93
Chieti	1.426,8	30,7	1.396,1	345,5	24,75
Como	2.784,2	74,9	2.709,2	0,0	0
Cosenza	2.356,3	1.157,1	1.199,2	404,0	33,69
Cremona	6.221,8	16,4	6.205,4	1.279,7	20,62
Cuneo	2.891,0	21,9	2.869,2	1.053,0	36,7
Domodossola	539,2	24,3	514,9	263,0	51,07
Enna	1.553,7	539,7	1.014,0	144,7	14,27
Ferrara	1.883,6	10,3	1.873,3	638,4	34,08
Firenze	11.925,7	2.699,1	9.226,6	3.620,4	39,24
Foggia	1.074,3	66,9	1.007,4	391,6	38,88
Forlì	3.083,9	1.110,8	1.973,1	595,3	30,17
Frosinone	1.218,9	50,0	1.168,9	478,2	40,91
Genova	7.855,4	91,5	7.763,8	2.894,6	37,28
Gorizia	1.135,4	62,4	1.073,0	237,2	22,11
Grosseto	2.160,3	55,0	2.105,3	790,5	37,55
Imperia	648,9	0,0	648,9	256,6	39,55
Isernia	263,0	5,6	257,4	72,8	28,27
Ivrea	1.347,3	0,7	1.346,6	567,8	42,17
L'Aquila	940,9	0,0	940,9	492,4	52,33
La Spezia	2.682,5	1.164,9	1.517,6	657,4	43,32
Latina	1.613,8	2,5	1.611,2	443,7	27,54
Lecce	2.757,5	175,8	2.581,8	634,0	24,56
Livorno	4.060,7	82,4	3.978,3	1.323,8	33,28
Lucca	6.375,7	3.253,5	3.122,2	1.265,2	40,52
Macerata	748,7	19,4	729,3	279,3	38,29
Mantova	5.174,1	551,0	4.623,1	1.528,9	33,07
Massa Carrara	3.407,5	33,0	3.374,5	795,9	23,59
Matera	913,7	0,6	913,1	172,3	18,87
Messina	2.492,4	35,0	2.457,4	622,7	25,34

AUTOMOBILE CLUB	1992 (in lire milioni)				
	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRAT CORREN	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR
Milano	32.396,1	3.973,2	28.422,8	10.171,2	35,79
Modena	8.177,4	167,0	8.010,4	2.597,1	32,42
Napoli	5.917,3	80,5	5.836,8	2.622,8	44,94
Novara	3.246,4	17,4	3.229,0	1.588,7	49,2
Nuoro	658,0	0,0	658,0	84,2	12,79
Oristano	374,3	4,7	369,7	66,2	17,9
Padova	7.205,5	3.757,9	3.447,5	1.104,6	32,04
Palermo	4.221,6	471,0	3.750,5	779,4	20,78
Parma	7.569,1	9,8	7.559,3	1.703,3	22,53
Pavia	4.208,6	1.957,8	2.250,8	908,6	40,37
Perugia	3.409,4	117,6	3.291,7	1.060,9	32,23
Pesaro	1.946,0	855,1	1.091,0	319,5	29,28
Pescara	1.575,3	5,0	1.570,3	533,0	33,94
Piacenza	3.833,5	1.563,7	2.269,8	639,2	28,16
Pisa	6.296,5	108,4	6.188,1	842,9	13,62
Pistoia	3.379,0	50,1	3.328,9	1.387,9	41,69
Pordenone	2.220,7	99,3	2.121,4	564,4	26,6
Potenza	1.250,8	18,5	1.232,3	313,4	25,43
Ragusa	1.052,7	42,8	1.009,9	246,3	24,39
Ravenna	2.783,5	5,5	2.778,0	1.287,0	46,33
Reggio Calab.	1.506,9	99,2	1.407,7	362,7	25,77
Reggio Emil.	5.051,5	20,9	5.030,6	1.825,0	36,28
Rieti	718,2	0,0	718,2	296,9	41,33
Rimini	1.682,6	773,3	909,2	509,2	56
Roma	30.352,5	1.668,5	28.684,0	4.734,8	16,51
Rovigo	1.916,6	32,0	1.884,6	331,5	17,59
Salerno	3.958,7	609,8	3.348,9	1.377,1	41,12
San Remo	1.677,8	0,1	1.677,7	310,0	18,48
Sassari	2.383,9	3,2	2.380,7	355,2	14,92
Savona	2.454,2	422,2	2.032,0	943,6	46,44
Siena	1.300,9	17,1	1.283,8	525,9	40,96
Siracusa	1.469,9	35,4	1.434,6	466,4	32,51
Sondrio	1.027,3	358,3	669,0	143,3	21,41
Taranto	3.419,6	65,0	3.354,6	1.611,9	48,05
Teramo	2.374,9	112,0	2.262,9	957,7	42,32
Terni	919,0	150,0	769,0	268,5	34,92
Torino	26.052,3	1.670,0	24.382,3	9.886,9	40,55
Trapani	10.083,2	8.182,9	1.900,4	230,6	12,13
Trento	7.482,9	3.650,0	3.832,9	719,6	18,77
Treviso	4.422,9	2.127,1	2.295,8	793,1	34,54
Trieste	1.685,3	19,0	1.666,3	474,9	28,5
Udine	13.088,7	4.025,3	9.063,4	1.351,0	14,91
Varese	8.607,9	159,8	8.448,1	3.746,4	44,35
Venezia	9.724,7	4.490,0	5.234,7	1.118,2	21,36
Vercelli	2.412,5	9,8	2.402,7	660,4	27,49
Verona	6.396,5	1.799,1	4.597,4	1.342,0	29,19
Vicenza	4.073,9	76,8	3.997,1	1.302,3	32,58
Vigevano	1.591,5	0,4	1.591,1	242,7	15,26
Viterbo	1.334,4	90,5	1.243,9	336,1	27,02
TOTALE	431.477,2	67.330,8	364.146,4	107.603,0	30,95

		1993	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRATE CORREN.	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR
Acireale	844,2	163,0	681,2	258,0	37,88
Agrigento	1.895,1	1,2	1.893,9	248,3	13,11
Alessandria	3.173,5	13,1	3.160,3	1.236,1	39,11
Ancona	3.614,3	275,7	3.338,5	901,1	26,99
Aosta	2.426,6	1.104,6	1.322,1	533,6	40,36
Arezzo	1.990,7	212,6	1.778,0	587,0	33,01
Ascoli Pic.	2.707,2	1.352,6	1.354,6	572,5	42,26
Asti	1.265,9	171,6	1.094,4	399,3	36,49
Avellino	1.010,4	4,3	1.006,1	426,1	42,36
Bari	3.583,4	0,0	3.583,4	1.427,9	39,85
Belluno	2.162,6	1.181,2	981,4	304,7	31,05
Benevento	684,3	0,0	684,3	230,4	33,68
Bergamo	8.923,7	65,0	8.858,7	2.440,0	27,54
Biella	5.146,3	37,9	5.108,4	662,2	12,96
Bologna	9.689,6	137,5	9.552,0	3.056,0	31,99
Bolzano	4.823,2	1.550,6	3.272,6	784,3	23,97
Brescia	10.823,0	3.269,4	7.553,5	2.145,5	28,4
Brindisi	1.032,8	0,0	1.032,8	224,6	21,74
Cagliari	3.380,6	1.591,7	1.788,9	453,4	25,35
Caltanissetta	15.900,4	132,4	15.768,0	494,6	3,14
Campobasso	827,6	12,6	814,9	192,1	23,58
Caserta	1.212,4	0,0	1.212,4	498,2	41,09
Catania	2.180,9	40,1	2.140,8	421,5	19,69
Catanzaro	1.124,5	169,4	955,2	261,7	27,4
Chieti	1.404,8	20,7	1.384,1	332,4	24,02
Como	3.222,7	36,8	3.185,9	0,0	0
Cosenza	2.322,8	1.170,6	1.152,2	415,8	36,08
Cremona	5.810,3	13,7	5.796,6	1.157,2	19,96
Cuneo	2.759,2	21,8	2.737,4	1.080,3	39,46
Domodossola	552,6	4,9	547,7	269,8	49,27
Enna	774,7	43,8	730,9	131,6	18
Ferrara	1.809,1	50,2	1.758,9	679,0	38,6
Firenze	11.476,9	2.741,6	8.735,3	3.509,6	40,18
Foggia	1.046,7	156,0	890,7	363,2	40,77
Forlì	3.277,2	1.285,5	1.991,7	663,0	33,29
Frosinone	1.185,1	0,0	1.185,1	405,1	34,18
Genova	8.391,4	40,0	8.351,3	2.988,7	35,79
Gorizia	1.397,2	78,7	1.318,5	243,9	18,5
Grosseto	1.934,0	0,0	1.934,0	744,5	38,5
Imperia	640,4	0,0	640,4	256,2	40,01
Isernia	267,8	0,0	267,8	74,5	27,82
Ivrea	1.263,3	9,0	1.254,3	613,2	48,89
L'Aquila	1.116,8	4,6	1.112,2	558,1	50,18
La Spezia	2.471,3	1.074,8	1.396,5	605,5	43,36
Latina	1.622,0	8,3	1.613,7	435,3	26,98
Lecce	2.629,5	1,4	2.628,2	592,3	22,54
Livorno	4.258,7	54,3	4.204,4	1.376,0	32,73
Lucca	7.241,8	4.135,4	3.106,5	1.427,3	45,95
Macerata	753,1	5,6	747,5	273,9	36,64
Mantova	3.946,4	438,2	3.508,2	1.455,2	41,48
Massa Carrara	3.545,7	40,9	3.504,8	817,6	23,33
Matera	833,1	0,2	832,9	171,0	20,53
Messina	1.574,5	122,2	1.452,4	495,0	34,08

		1993	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRATE CORREN.	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR.
Milano	34.915,2	4.382,2	30.533,0	10.276,1	33,66
Modena	9.730,8	1.145,5	8.585,3	2.810,7	32,74
Napoli	5.877,7	9,4	5.868,2	2.372,2	40,42
Novara	3.189,7	24,6	3.165,0	1.501,0	47,42
Nuoro	474,7	0,0	474,7	70,2	14,78
Oristano	362,2	0,0	362,2	62,1	17,14
Padova	7.586,3	3.895,9	3.690,5	1.072,7	29,07
Palermo	3.214,3	27,9	3.186,4	623,2	19,56
Parma	6.088,2	24,6	6.063,7	1.653,6	27,27
Pavia	4.427,4	2.131,3	2.296,1	913,9	39,8
Perugia	2.745,2	31,2	2.713,9	1.009,8	37,21
Pesaro	2.151,9	862,5	1.289,4	354,4	27,49
Pescara	1.393,4	2,8	1.390,7	475,8	34,21
Piacenza	3.626,2	1.354,7	2.271,5	636,7	28,03
Pisa	6.482,5	384,4	6.098,1	779,0	12,78
Pistoia	7.489,5	3.997,6	3.491,9	1.351,0	38,69
Pordenone	2.915,4	62,0	2.853,4	531,3	18,62
Potenza	1.082,7	0,0	1.082,7	287,1	26,52
Ragusa	1.108,2	12,5	1.095,7	206,8	18,88
Ravenna	2.876,4	11,8	2.864,6	1.351,9	47,19
Reggio Calab.	1.568,3	145,9	1.422,4	341,9	24,04
Reggio Emil.	5.565,2	24,5	5.540,7	1.938,3	34,98
Rieti	793,0	119,3	673,7	277,0	41,12
Rimini	1.891,7	963,2	928,5	461,2	49,67
Roma	43.085,9	20.546,0	22.539,9	3.418,4	15,17
Rovigo	2.112,0	44,5	2.067,6	315,2	15,24
Salerno	4.073,6	607,4	3.466,2	1.171,4	33,8
San Remo	2.550,7	0,0	2.550,7	327,2	12,83
Sassari	2.576,5	16,8	2.559,7	296,9	11,6
Savona	2.415,7	341,1	2.074,6	905,0	43,63
Siena	1.373,1	0,2	1.372,9	535,9	39,03
Siracusa	1.503,0	30,7	1.472,3	421,7	28,64
Sondrio	1.023,1	361,5	661,7	149,2	22,54
Taranto	2.758,7	43,6	2.715,1	990,0	36,46
Teramo	2.249,4	5,1	2.244,3	948,4	42,26
Terni	854,5	31,8	822,7	249,8	30,37
Torino	22.744,2	969,0	21.775,2	9.337,7	42,88
Trapani	11.811,5	9.543,2	2.268,3	159,0	7,008
Trento	3.174,9	37,4	3.137,4	748,8	23,87
Treviso	3.545,1	1.313,9	2.231,3	819,9	36,74
Trieste	1.090,7	66,1	1.024,6	489,1	47,74
Udine	8.983,2	447,7	8.535,6	1.430,1	16,75
Varese	9.195,2	102,5	9.092,7	3.772,8	41,49
Venezia	9.495,4	4.886,4	4.609,0	1.094,4	23,75
Vercelli	2.453,8	25,0	2.428,8	657,3	27,06
Verona	9.005,9	4.735,3	4.270,5	1.348,0	31,57
Vicenza	4.280,7	43,6	4.237,1	1.287,4	30,38
Vigevano	1.408,2	57,2	1.351,0	218,1	16,15
Viterbo	1.370,5	144,8	1.225,7	358,6	29,25
TOTALE	442.643,6	87.060,1	355.583,4	103.702,5	30,51

		1994	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRAT CORREN	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR
Acireale	1.057,0	211,7	845,3	275,5	32,6
Agrigento	2.035,1	112,7	1.922,5	296,4	15,42
Alessandria	3.493,0	48,0	3.444,9	1.255,2	36,44
Ancona	3.149,7	168,4	2.981,3	995,3	33,38
Aosta	2.674,4	1.470,0	1.204,4	558,3	46,35
Arezzo	1.624,9	33,0	1.591,9	602,2	37,83
Ascoli Pic.	1.698,4	297,1	1.401,3	553,0	39,46
Asti	1.220,5	149,7	1.070,8	382,1	35,69
Avellino	973,3	5,3	968,0	437,2	45,16
Bari	3.559,6	1,0	3.558,6	1.394,3	39,18
Belluno	2.164,1	1.105,1	1.059,1	310,3	29,3
Benevento	611,0	0,0	611,0	239,2	39,14
Bergamo	9.182,9	96,2	9.086,7	2.440,3	26,86
Biella	5.340,9	78,3	5.262,6	635,1	12,07
Bologna	11.500,2	2.092,5	9.407,7	3.073,8	32,67
Bolzano	5.926,1	1.564,5	4.361,6	819,7	18,79
Brescia	12.275,8	3.814,4	8.461,5	2.504,2	29,6
Brindisi	914,2	0,0	914,2	213,1	23,31
Cagliari	3.570,7	1.558,8	2.011,9	449,5	22,34
Caltanissetta	18.559,4	0,0	18.559,4	543,9	2,93
Campobasso	683,8	0,0	683,8	195,1	28,53
Caserta	930,7	0,0	930,7	479,0	51,47
Catania	2.055,4	129,6	1.925,8	421,7	21,9
Catanzaro	1.106,0	187,7	918,3	297,6	32,41
Chieti	1.675,1	39,8	1.635,4	387,9	23,72
Como	3.000,7	91,4	2.909,3	1.613,0	55,44
Cosenza	1.072,0	36,2	1.035,8	431,6	41,66
Cremona	5.887,3	17,0	5.870,3	1.120,7	19,09
Cuneo	2.877,0	40,2	2.836,8	1.120,8	39,51
Domodossola	1.012,0	57,9	954,1	190,5	19,97
Enna	644,7	0,1	644,6	165,7	25,7
Ferrara	2.236,9	13,3	2.223,6	755,2	33,97
Firenze	11.743,6	2.436,3	9.307,3	3.657,0	39,29
Foggia	1.239,7	219,9	1.019,8	422,4	41,42
Forlì	2.270,9	260,4	2.010,5	658,2	32,74
Frosinone	1.182,6	1,0	1.181,7	431,8	36,54
Genova	8.218,3	65,6	8.152,7	2.856,9	35,04
Gorizia	1.552,8	3,7	1.549,1	283,8	18,32
Grosseto	2.104,6	0,0	2.104,6	736,8	35,01
Imperia	597,8	3,7	594,1	275,5	46,37
Isernia	282,0	0,0	282,0	76,8	27,25
Ivrea	1.415,9	33,3	1.382,7	592,0	42,82
L'Aquila	999,5	4,6	994,9	608,5	61,16
La Spezia	2.421,6	1.011,7	1.410,0	573,3	40,66
Latina	1.740,3	2,7	1.737,6	432,8	24,91
Lecce	2.943,9	160,7	2.783,2	613,5	22,04
Livorno	5.142,9	573,8	4.569,1	1.396,2	30,56
Lucca	3.684,2	426,8	3.257,4	1.460,5	44,83
Macerata	715,7	7,1	708,6	287,5	40,57
Mantova	3.598,5	330,5	3.268,0	1.458,1	44,62
Massa Carrara	3.845,3	243,8	3.601,4	891,9	24,77
Matera	815,3	1,5	813,7	179,2	22,02
Messina	2.007,5	6,0	2.001,5	562,1	28,08

		1994	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRAT CORREN	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR
Milano	34.619,1	2.375,5	32.243,7	9.943,6	30,84
Modena	9.356,7	803,5	8.553,2	2.966,4	34,68
Napoli	6.081,7	4,7	6.077,1	2.526,4	41,57
Novara	3.326,9	4,1	3.322,8	1.531,9	46,1
Nuoro	534,7	4,9	529,8	73,2	13,82
Oristano	274,0	0,0	274,0	59,2	21,6
Padova	8.971,0	5.225,4	3.745,6	1.060,4	28,31
Palermo	2.636,2	7,7	2.628,5	624,6	23,76
Parma	5.880,6	35,1	5.845,5	1.672,5	28,61
Pavia	5.240,3	2.995,4	2.244,9	893,1	39,78
Perugia	3.012,1	120,7	2.891,4	1.103,9	38,18
Pesaro	2.088,6	798,7	1.289,9	376,3	29,17
Pescara	1.528,6	1,7	1.526,9	586,1	38,39
Piacenza	2.316,6	44,9	2.271,7	620,0	27,29
Pisa	6.229,5	25,3	6.204,2	844,1	13,61
Pistoia	8.330,2	4.576,2	3.754,0	1.477,8	39,37
Pordenone	3.402,0	63,4	3.338,5	547,9	16,41
Potenza	1.232,4	3,5	1.228,9	365,1	29,71
Ragusa	976,3	0,9	975,4	230,6	23,64
Ravenna	3.498,3	8,3	3.490,0	1.865,9	53,46
Reggio Calab.	1.667,0	215,2	1.451,8	366,0	25,21
Reggio Emil.	8.303,2	2.340,0	5.963,2	2.133,7	35,78
Rieti	966,6	263,1	703,4	271,4	38,58
Rimini	2.921,4	1.870,8	1.050,6	472,0	44,93
Roma	14.952,8	74,3	14.878,5	3.676,4	24,71
Rovigo	2.291,7	35,9	2.255,8	340,3	15,09
Salerno	4.544,2	432,6	4.111,6	1.371,1	33,35
San Remo	2.293,4	78,5	2.214,9	313,8	14,17
Sassari	2.363,6	46,3	2.317,3	285,9	12,34
Savona	2.294,5	331,1	1.963,4	919,3	46,82
Siena	1.235,3	10,3	1.225,0	584,2	47,69
Siracusa	1.766,6	62,8	1.703,8	403,6	23,69
Sondrio	1.087,4	377,5	709,9	164,4	23,17
Taranto	2.809,6	146,9	2.662,8	801,5	30,1
Teramo	2.413,2	85,0	2.328,1	1.033,1	44,37
Terni	1.036,3	270,2	766,1	260,8	34,04
Torino	25.829,4	2.121,0	23.708,4	9.799,9	41,34
Trapani	8.921,7	7.039,1	1.882,6	246,9	13,12
Trento	3.640,2	33,9	3.606,3	778,5	21,59
Treviso	2.263,9	216,6	2.047,3	849,3	41,48
Trieste	1.068,7	22,9	1.045,8	537,1	51,36
Udine	12.752,6	4.166,0	8.586,6	1.411,1	16,43
Varese	9.967,5	117,4	9.850,1	3.845,7	39,04
Venezia	9.224,4	4.745,7	4.478,8	1.070,5	23,9
Vercelli	2.562,0	5,3	2.556,7	641,9	25,1
Verona	8.442,7	3.954,0	4.488,8	1.305,1	29,08
Vicenza	3.944,1	0,4	3.943,7	1.287,0	32,63
Vigevano	983,5	183,8	799,7	254,5	31,82
Viterbo	1.175,2	103,2	1.072,0	366,8	34,21
TOTALE	426.494,3	65.662,5	360.831,8	108.772,8	31,81

AUTOMOBILE CLUB	1995 (in lire milioni)				
	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRATE CORREN.	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR.
Acireale	1.119,4	267,4	852,0	306,5	35,98
Agrigento	1.891,9	0,0	1.891,9	321,9	17,02
Alessandria	3.515,3	39,7	3.475,7	1.257,6	36,18
Ancona	3.487,4	970,0	2.517,4	1.102,7	43,8
Aosta	2.532,9	1.422,3	1.110,6	551,7	49,67
Arezzo	1.778,8	7,0	1.771,9	700,1	39,51
Ascoli Pic.	976,6	0,0	976,6	537,8	55,07
Asti	1.131,6	30,4	1.101,3	419,4	38,09
Avellino	1.064,6	18,8	1.045,8	493,2	47,16
Bari	3.556,5	3,2	3.553,3	1.443,0	40,61
Belluno	2.367,6	1.267,9	1.099,7	294,1	26,74
Benevento	532,7	0,3	532,4	218,5	41,03
Bergamo	8.838,6	98,3	8.740,2	2.376,8	27,19
Biella	5.931,8	64,3	5.867,6	605,9	10,33
Bologna	14.144,8	4.853,6	9.291,2	3.025,1	32,56
Bolzano	4.736,0	96,7	4.639,3	849,2	18,3
Brescia	16.774,9	7.732,5	9.042,4	2.737,7	30,28
Brindisi	1.009,4	102,9	906,5	197,8	21,82
Cagliari	3.141,9	1.447,5	1.694,4	410,1	24,20
Caltanissetta	18.107,2	0,0	18.107,2	532,2	2,94
Campobasso	591,6	0,6	591,0	180,7	30,57
Caserta	888,6	0,0	888,6	460,8	51,85
Catania	2.107,2	133,5	1.973,7	442,4	22,41
Catanzaro	934,9	137,1	797,8	238,7	29,92
Chieti	1.662,4	50,0	1.612,4	404,9	25,11
Como	2.478,0	63,0	2.415,0	1.344,5	55,68
Cosenza	1.401,9	124,0	1.277,9	456,0	35,68
Cremona	5.770,5	11,4	5.759,1	1.087,1	18,88
Cuneo	2.987,0	75,6	2.911,4	1.138,4	39,1
Domodossola	559,5	2,5	557,0	190,5	34,2
Enna	684,8	0,0	684,8	187,8	27,43
Ferrara	2.335,4	14,7	2.320,7	827,5	35,66
Firenze	11.948,4	2.499,5	9.448,9	3.587,8	37,97
Foggia	1.106,5	2,0	1.104,5	483,6	43,78
Forlì	2.152,7	40,7	2.112,0	689,9	32,67
Frosinone	1.145,1	0,0	1.145,1	421,9	36,84
Genova	7.257,2	39,9	7.217,4	2.890,7	40,05
Gorizia	1.503,9	0,5	1.503,4	310,7	20,66
Grosseto	2.462,5	507,7	1.954,8	798,2	40,83
Imperia	611,6	0,0	611,6	297,8	48,69
Isernia	263,3	0,0	263,3	73,0	27,74
Ivrea	1.482,3	3,5	1.478,9	602,6	40,75
L'Aquila	941,4	0,0	941,3	545,4	57,93
La Spezia	2.370,5	994,9	1.375,6	576,5	41,91
Latina	1.752,4	16,8	1.735,6	449,5	25,9
Lecce	2.839,8	105,4	2.734,3	618,5	22,62
Lecco	641,0	126,8	514,3	318,6	61,96
Livorno	4.648,0	470,6	4.177,4	1.398,2	33,47
Lucca	6.314,7	3.035,8	3.278,8	1.516,4	46,25
Macerata	642,2	0,0	642,2	300,3	46,76
Mantova	4.027,9	814,9	3.213,1	1.452,5	45,21
Massa Carrara	5.441,4	1.536,1	3.905,3	961,6	24,62
Matera	824,9	1,7	823,2	195,3	23,73
Messina	1.585,7	0,0	1.585,7	569,9	35,94

	1995		(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE TOTALI	ENTRATE CAPITALE	ENTRATE CORREN.	ENTRATE CONTRIB.	% SU CORR
Milano	34.780,1	3.121,1	31.659,0	10.504,4	33,18
Modena	10.014,3	1.599,4	8.414,8	3.176,8	37,75
Napoli	6.160,3	6,8	6.153,5	2.387,9	38,81
Novara	3.918,4	355,6	3.562,8	1.597,7	44,84
Nuoro	458,2	0,0	458,2	93,3	20,36
Oristano	284,0	0,0	284,0	58,9	20,74
Padova	6.414,3	3.087,9	3.326,4	1.012,5	30,44
Palermo	2.322,4	1,4	2.321,0	666,6	28,72
Parma	6.244,2	10,4	6.233,8	1.770,0	28,39
Pavia	5.052,2	2.808,8	2.243,5	931,1	41,5
Perugia	3.661,4	314,3	3.347,2	1.155,6	34,52
Pesaro	1.696,4	651,5	1.044,9	387,6	37,09
Pescara	1.482,7	3,3	1.479,4	603,0	40,76
Piacenza	2.016,2	3,8	2.012,4	628,8	31,24
Pisa	6.644,3	15,2	6.629,1	824,8	12,44
Pistoia	8.632,4	4.597,2	4.035,2	1.683,0	41,71
Pordenone	3.559,2	116,5	3.442,7	547,5	15,9
Potenza	1.381,2	120,0	1.261,2	373,5	29,62
Prato	1.002,1	150,0	852,1	333,9	39,18
Ragusa	788,5	0,0	788,5	228,8	29,02
Ravenna	3.307,9	3,5	3.304,4	1.442,0	43,64
Reggio Calab.	1.579,6	112,9	1.466,7	349,8	23,85
Reggio Emil.	10.082,6	3.755,0	6.327,6	2.343,8	37,04
Rieti	985,4	288,0	697,4	273,8	39,26
Rimini	3.486,4	2.087,7	1.398,6	475,3	33,98
Roma	13.671,7	2.568,3	11.103,4	4.176,1	37,61
Rovigo	2.487,3	3,0	2.484,3	333,6	13,43
Salemo	5.280,7	348,0	4.932,7	1.332,1	27,01
San Remo	1.885,3	4,0	1.881,3	307,2	16,33
Sassari	2.392,9	180,8	2.212,1	279,1	12,62
Savona	2.068,1	233,5	1.834,6	889,8	48,5
Siena	1.496,6	0,4	1.496,2	706,4	47,21
Siracusa	1.479,1	6,4	1.472,7	467,0	31,71
Sondrio	1.109,9	402,3	707,7	162,4	22,94
Taranto	2.892,4	71,1	2.821,3	667,7	23,67
Teramo	2.500,3	103,7	2.396,7	1.059,6	44,21
Terni	874,0	0,0	874,0	283,4	32,43
Torino	26.279,8	1.361,9	24.917,9	10.316,7	41,4
Trapani	5.194,2	3.948,4	1.245,7	257,0	20,63
Trento	3.536,4	26,3	3.510,1	808,5	23,03
Treviso	2.115,8	12,2	2.103,6	863,3	41,04
Trieste	1.192,1	29,5	1.162,6	618,2	53,18
Udine	8.407,0	286,6	8.120,4	1.362,4	16,78
Varese	9.617,8	87,9	9.529,9	3.887,6	40,79
Venezia	9.505,9	4.732,6	4.773,4	1.171,1	24,53
Vercelli	2.589,7	47,7	2.541,9	695,3	27,35
Verona	7.561,3	3.100,0	4.461,3	1.382,5	30,99
Vibo Valentia	34,5	0,0	34,5	14,5	41,97
Vicenza	3.760,2	26,4	3.733,8	1.347,2	36,08
Vigevano	1.396,7	601,8	794,9	236,4	29,73
Viterbo	1.053,2	17,2	1.035,9	367,3	35,46
TOTALE	427.343,0	70.642,1	356.700,9	112.242,0	33,48

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOM. CLUB	1992			(in lire milioni)	
	ENTRATE CORRENTI	CONTRIBUTI A.C.I.	% SU CORR	VENDITA BENI E SERVIZI	% SU CORR
Acireale	641,9	0,0	0,00	362,6	56,48
Agrigento	1.980,8	0,0	0,00	1.676,5	84,64
Alessandria	2.772,7	0,0	0,00	1.360,2	49,06
Ancona	3.282,3	0,0	0,00	2.287,6	69,69
Aosta	1.376,8	0,0	0,00	706,8	51,34
Arezzo	1.763,0	0,0	0,00	955,7	54,21
Ascoli Pic.	1.468,3	0,0	0,00	660,0	44,95
Asti	1.234,1	5,0	0,41	513,3	41,59
Avellino	1.031,8	0,0	0,00	580,4	56,25
Bari	3.715,8	4,0	0,11	1.988,1	53,50
Belluno	953,6	2,0	0,21	450,4	47,23
Benevento	609,3	0,0	0,00	362,1	59,43
Bergamo	8.203,3	5,0	0,06	5.250,7	64,01
Biella	5.287,3	0,0	0,00	4.460,0	84,35
Bologna	9.799,0	0,0	0,00	5.563,9	56,78
Bolzano	2.083,7	0,0	0,00	1.102,3	52,90
Brescia	7.734,9	0,0	0,00	4.451,7	57,55
Brindisi	1.161,7	0,0	0,00	726,2	62,51
Cagliari	1.919,0	0,0	0,00	1.365,7	71,17
Caltanissetta	15.249,9	0,0	0,00	13.715,3	89,94
Campobasso	683,1	0,0	0,00	310,1	45,40
Caserta	981,1	0,0	0,00	569,2	58,01
Catania	1.979,0	0,0	0,00	1.267,8	64,06
Catanzaro	1.112,7	0,0	0,00	591,6	53,17
Chieti	1.396,1	0,0	0,00	1.002,6	71,82
Como	2.709,2	0,0	0,00	915,6	33,80
Cosenza	1.199,2	0,0	0,00	746,1	62,21
Cremona	6.205,4	0,0	0,00	4.545,9	73,26
Cuneo	2.869,2	22,3	0,78	1.452,2	50,61
Domodossola	514,9	0,0	0,00	232,5	45,15
Enna	1.014,0	0,0	0,00	784,7	77,39
Ferrara	1.873,3	0,0	0,00	995,3	53,13
Firenze	9.226,6	0,0	0,00	4.703,4	50,98
Foggia	1.007,4	0,0	0,00	452,0	44,87
Forlì	1.973,1	0,0	0,00	1.219,4	61,80
Frosinone	1.168,9	0,0	0,00	578,3	49,47
Genova	7.763,8	0,0	0,00	3.782,8	48,72
Gorizia	1.073,0	0,0	0,00	686,6	63,99
Grosseto	2.105,3	0,0	0,00	958,1	45,51
Imperia	648,9	0,0	0,00	256,1	39,46
Isernia	257,4	0,0	0,00	170,3	66,16
Ivrea	1.346,6	0,0	0,00	666,3	49,48
L'Aquila	940,9	0,0	0,00	429,8	45,68
La Spezia	1.517,6	0,0	0,00	639,8	42,16
Latina	1.611,2	0,0	0,00	954,8	59,26
Lecce	2.581,8	0,0	0,00	1.438,2	55,71
Livorno	3.978,3	0,0	0,00	2.113,4	53,12
Lucca	3.122,2	5,0	0,16	1.622,4	51,96
Macerata	729,3	0,0	0,00	320,5	43,94
Mantova	4.623,1	0,0	0,00	2.721,4	58,87
Massa Carrara	3.374,5	3,6	0,11	2.313,5	68,56
Matera	913,1	0,0	0,00	603,2	66,06
Messina	2.457,4	8,0	0,33	1.589,2	64,67

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOM. CLUB	1992 (in lire milioni)				
	ENTRATE CORRENTI	CONTRIBUTI A.C.I.	% SU CORR	VENDITA BENI E SERVIZI	% SU CORR
Milano - -	28.422,8	304,0	1,07	16.391,2	57,67
Modena	8.010,4	0,0	0,00	4.553,2	56,84
Napoli	5.836,8	10,0	0,17	2.695,5	46,18
Novara	3.229,0	75,0	2,32	1.280,0	39,64
Nuoro	658,0	0,0	0,00	526,4	80,00
Oristano	369,7	5,6	1,51	235,4	63,68
Padova	3.447,5	0,0	0,00	1.867,0	54,15
Palermo	3.750,5	16,6	0,44	2.379,0	63,43
Parma	7.559,3	5,0	0,07	4.531,7	59,95
Pavia	2.250,8	0,0	0,00	1.291,9	57,40
Perugia	3.291,7	0,0	0,00	1.978,6	60,11
Pesaro	1.091,0	0,0	0,00	448,0	41,06
Pescara	1.570,3	0,0	0,00	850,9	54,19
Piacenza	2.269,8	0,0	0,00	1.298,1	57,19
Pisa	6.188,1	20,0	0,32	4.697,9	75,92
Pistoia	3.328,9	4,0	0,12	1.417,2	42,57
Pordenone	2.121,4	8,3	0,39	1.142,4	53,85
Potenza	1.232,3	30,5	2,48	702,3	57,00
Ragusa	1.009,9	0,0	0,00	643,8	63,75
Ravenna	2.778,0	0,0	0,00	1.053,8	37,93
Reggio Calab.	1.407,7	6,3	0,45	983,3	69,85
Reggio Emil.	5.030,6	0,0	0,00	2.783,6	55,33
Rieti	718,2	0,0	0,00	397,2	55,30
Rimini	909,2	0,0	0,00	331,4	36,44
Roma	28.684,0	120,0	0,42	19.574,2	68,24
Rovigo	1.884,6	0,0	0,00	1.414,6	75,06
Salerno	3.348,9	0,0	0,00	1.749,7	52,25
San Remo	1.677,7	8,3	0,49	1.225,9	73,07
Sassari	2.380,7	0,0	0,00	1.820,0	76,45
Savona	2.032,0	1,0	0,05	918,9	45,22
Siena	1.283,8	0,0	0,00	538,3	41,93
Siracusa	1.434,6	0,0	0,00	688,4	47,99
Sondrio	669,0	0,0	0,00	495,7	74,10
Taranto	3.354,6	0,0	0,00	1.563,7	46,61
Teramo	2.262,9	0,0	0,00	1.030,4	45,54
Terni	769,0	0,0	0,00	455,7	59,26
Torino	24.382,3	13,3	0,05	13.479,6	55,28
Trapani	1.900,4	0,0	0,00	1.395,1	73,41
Trento	3.832,9	0,0	0,00	2.841,3	74,13
Treviso	2.295,8	0,0	0,00	1.134,1	49,40
Trieste	1.666,3	0,0	0,00	912,1	54,74
Udine	9.063,4	0,0	0,00	6.346,2	70,02
Varese	8.448,1	0,0	0,00	4.490,2	53,15
Venezia	5.234,7	0,0	0,00	3.835,5	73,27
Vercelli	2.402,7	0,0	0,00	1.497,6	62,33
Verona	4.597,4	0,0	0,00	2.646,8	57,57
Vicenza	3.997,1	0,0	0,00	2.280,6	57,06
Vigevano	1.591,1	0,0	0,00	1.257,9	79,06
Viterbo	1.243,9	4,0	0,32	774,7	62,28
TOTALE	364.146,4	686,7	0,13	219.019,4	57,77

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOMOBILE CLUB	1993		(in lire milioni)		
	ENTRATE CORREN.	CONTRIBUTI A.C.I.	% SU CORR	VENDITA BENI E PREST. SERVIZI	% SU CORR
Acireale	681,2	0,0	0,00	422,4	62,01
Agrigento	1.893,9	0,0	0,00	1.600,4	84,5
Alessandria	3.160,3	0,0	0,00	1.585,0	50,15
Ancona	3.338,5	0,0	0,00	2.329,3	69,77
Aosta	1.322,1	0,0	0,00	425,5	32,19
Arezzo	1.778,0	0,0	0,00	1.007,7	56,68
Ascoli Pic.	1.354,6	0,0	0,00	693,4	51,19
Asti	1.094,4	0,0	0,00	472,3	43,16
Avellino	1.006,1	0,0	0,00	565,9	56,25
Bari	3.583,4	24,8	0,69	1.924,9	53,72
Belluno	981,4	2,0	0,20	504,1	51,37
Benevento	684,3	0,0	0,00	435,2	63,6
Bergamo	8.858,7	5,0	0,06	5.965,2	67,34
Biella	5.108,4	0,0	0,00	4.262,8	83,45
Bologna	9.552,0	0,0	0,00	5.689,4	59,56
Bolzano	3.272,6	0,0	0,00	1.908,0	58,3
Brescia	7.553,5	0,0	0,00	4.551,9	60,26
Brindisi	1.032,8	0,0	0,00	693,1	67,11
Cagliari	1.788,9	0,0	0,00	1.261,4	70,52
Caltanissetta	15.768,0	0,0	0,00	14.272,2	90,51
Campobasso	814,9	0,0	0,00	411,3	50,47
Caserta	1.212,4	0,0	0,00	632,8	52,2
Catania	2.140,8	0,0	0,00	1.479,9	69,13
Catanzaro	955,2	0,0	0,00	538,5	56,38
Chieti	1.384,1	0,0	0,00	1.017,3	73,5
Como	3.185,9	0,0	0,00	1.327,8	41,68
Cosenza	1.152,2	0,0	0,00	680,1	59,02
Cremona	5.796,6	0,0	0,00	4.409,1	76,06
Cuneo	2.737,4	10,0	0,37	1.068,1	39,02
Domodossola	547,7	0,0	0,00	254,7	46,51
Enna	730,9	5,0	0,68	504,6	69,03
Ferrara	1.758,9	0,0	0,00	821,0	46,68
Firenze	8.735,3	2,0	0,02	4.286,7	49,07
Foggia	890,7	0,0	0,00	386,4	43,38
Forlì	1.991,7	0,0	0,00	1.158,7	58,18
Frosinone	1.185,1	0,0	0,00	574,2	48,46
Genova	8.351,3	0,0	0,00	4.112,1	49,24
Gorizia	1.318,5	0,0	0,00	908,4	68,9
Grosseto	1.934,0	0,0	0,00	945,8	48,9
Imperia	640,4	0,0	0,00	334,2	52,18
Isernia	267,8	0,0	0,00	155,3	57,99
Ivrea	1.254,3	0,0	0,00	553,5	44,13
L'Aquila	1.112,2	0,0	0,00	430,0	38,66
La Spezia	1.396,5	0,0	0,00	583,1	41,76
Latina	1.613,7	0,0	0,00	981,3	60,81
Lecce	2.628,2	0,0	0,00	1.436,2	54,65
Livorno	4.204,4	0,0	0,00	2.303,6	54,79
Lucca	3.106,5	0,0	0,00	1.456,3	46,88
Macerata	747,5	0,0	0,00	374,7	50,13
Mantovà	3.508,2	0,0	0,00	1.741,3	49,64
Massa Carrara	3.504,8	0,0	0,00	2.390,7	68,21
Matera	832,9	0,0	0,00	520,0	62,43
Messina	1.452,4	10,6	0,73	716,9	49,36

		1993		(in lire milioni)	
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE CORREN.	CONTRIBUTI A.C.I.	% SU CORR	VENDITA BENI E PREST. SERVIZI	% SU CORR
Milano	30.533,0	315,0	1,03	17.189,6	56,3
Modena	8.585,3	2,0	0,02	4.643,2	54,08
Napoli	5.868,2	10,0	0,17	2.935,2	50,02
Novara	3.165,0	0,0	0,00	1.404,2	44,37
Nuoro	474,7	0,0	0,00	385,8	81,28
Oristano	362,2	3,5	0,97	237,3	65,52
Padova	3.690,5	0,0	0,00	2.081,8	56,41
Palermo	3.186,4	13,5	0,42	1.988,9	62,42
Parma	6.063,7	16,5	0,27	3.886,2	64,09
Pavia	2.296,1	0,0	0,00	1.329,4	57,9
Perugia	2.713,9	0,0	0,00	1.467,0	54,06
Pesaro	1.289,4	0,0	0,00	484,0	37,54
Pescara	1.390,7	0,0	0,00	815,3	58,63
Piacenza	2.271,5	0,0	0,00	1.346,5	59,28
Pisa	6.098,1	0,0	0,00	4.698,0	77,04
Pistoia	3.491,9	0,0	0,00	1.603,4	45,92
Pordenone	2.853,4	9,0	0,32	1.866,1	65,4
Potenza	1.082,7	12,0	1,11	662,3	61,16
Ragusa	1.095,7	0,0	0,00	708,6	64,67
Ravenna	2.864,6	0,0	0,00	1.071,9	37,42
Reggio Calab.	1.422,4	0,0	0,00	1.022,3	71,87
Reggio Emil.	5.540,7	0,0	0,00	3.101,3	55,97
Rieti	673,7	34,0	5,05	333,9	49,57
Rimini	928,5	0,0	0,00	382,6	41,21
Roma	22.539,9	120,0	0,53	16.462,2	73,04
Rovigo	2.067,6	0,0	0,00	1.610,8	77,91
Salerno	3.466,2	0,0	0,00	1.990,3	57,42
San Remo	2.550,7	9,0	0,35	2.088,0	81,86
Sassari	2.559,7	0,0	0,00	1.960,0	76,57
Savona	2.074,6	0,2	0,01	838,8	40,43
Siena	1.372,9	0,0	0,00	614,6	44,77
Siracusa	1.472,3	0,0	0,00	710,7	48,27
Sondrio	661,7	9,0	1,36	488,3	73,81
Taranto	2.715,1	0,0	0,00	1.584,7	58,37
Teramo	2.244,3	0,0	0,00	1.037,4	46,23
Terni	822,7	0,0	0,00	509,5	61,93
Torino	21.775,2	10,0	0,05	11.508,6	52,85
Trapani	2.268,3	0,0	0,00	1.788,7	78,86
Trento	3.137,4	0,0	0,00	2.053,3	65,45
Treviso	2.231,3	0,0	0,00	1.227,9	55,03
Trieste	1.024,6	0,0	0,00	247,5	24,15
Udine	8.535,6	0,0	0,00	5.588,7	65,48
Varese	9.092,7	0,0	0,00	5.084,2	55,91
Venezia	4.609,0	0,0	0,00	3.271,6	70,98
Vercelli	2.428,8	0,0	0,00	1.538,8	63,36
Verona	4.270,5	0,0	0,00	2.376,0	55,64
Vicenza	4.237,1	0,0	0,00	2.486,8	58,69
Vigevano	1.351,0	0,0	0,00	1.048,2	77,59
Viterbo	1.225,7	0,0	0,00	807,7	65,9
TOTALE	355.583,4	623,1	0,14	214.633,5	57,96

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOM. CLUB	1994 (in lire milioni)				
	ENTRATE CORRENTI	CONTRIBUTI A.C.I.	% SU CORR	VENDITA BENI E SERVIZI	% SU CORR
Acireale	845,3	0,0	0,00	567,3	67,11
Agrigento	1.922,5	0,0	0,00	1.572,4	81,79
Alessandria	3.444,9	0,0	0,00	1.757,9	51,03
Ancona	2.981,3	0,0	0,00	1.850,5	62,07
Aosta	1.204,4	0,0	0,00	512,7	42,57
Arezzo	1.591,9	0,0	0,00	809,2	50,83
Ascoli Pic.	1.401,3	0,0	0,00	822,8	58,72
Asti	1.070,8	0,3	0,02	468,7	43,77
Avellino	968,0	0,0	0,00	473,9	48,96
Bari	3.558,6	21,5	0,60	1.910,3	53,68
Belluno	1.059,1	2,0	0,19	585,6	55,30
Benevento	611,0	0,0	0,00	349,0	57,12
Bergamo	9.086,7	5,0	0,06	6.257,0	68,86
Biella	5.262,6	0,0	0,00	4.288,8	81,50
Bologna	9.407,7	0,0	0,00	5.591,4	59,43
Bolzano	4.361,6	0,0	0,00	2.707,8	62,08
Brescia	8.461,5	0,0	0,00	5.147,6	60,84
Brindisi	914,2	0,0	0,00	605,0	66,17
Cagliari	2.011,9	0,0	0,00	1.357,5	67,47
Caltanissetta	18.559,4	0,0	0,00	16.960,5	91,38
Campobasso	683,8	0,0	0,00	434,8	63,58
Caserta	930,7	0,0	0,00	387,9	41,68
Catania	1.925,8	0,0	0,00	1.268,7	65,88
Catanzaro	918,3	0,0	0,00	519,6	56,58
Chieti	1.635,4	0,0	0,00	1.102,8	67,43
Como	2.909,3	0,0	0,00	1.065,3	36,62
Cosenza	1.035,8	0,0	0,00	527,1	50,89
Cremona	5.870,3	0,0	0,00	4.489,7	76,48
Cuneo	2.836,8	0,0	0,00	1.300,0	45,83
Domodossola	954,1	0,0	0,00	415,6	43,55
Enna	644,6	0,0	0,00	393,7	61,07
Ferrara	2.223,6	0,0	0,00	970,0	43,62
Firenze	9.307,3	2,0	0,02	4.557,7	48,97
Foggia	1.019,8	0,0	0,00	447,5	43,88
Forlì	2.010,5	0,0	0,00	1.238,2	61,59
Frosinone	1.181,7	0,0	0,00	623,7	52,78
Genova	8.152,7	0,0	0,00	3.988,5	48,92
Gorizia	1.549,1	0,0	0,00	1.051,0	67,85
Grosseto	2.104,6	0,0	0,00	1.088,7	51,73
Imperia	594,1	0,0	0,00	277,9	46,78
Isernia	282,0	0,0	0,00	166,2	58,94
Ivrea	1.382,7	0,0	0,00	659,6	47,71
L'Aquila	994,9	0,0	0,00	336,4	33,81
La Spezia	1.410,0	0,0	0,00	609,5	43,23
Latina	1.737,6	0,0	0,00	1.111,2	63,95
Lecce	2.783,2	0,0	0,00	1.503,1	54,01
Livorno	4.569,1	0,0	0,00	2.336,0	51,13
Lucca	3.257,4	5,0	0,15	1.548,8	47,55
Macerata	708,6	0,0	0,00	267,5	37,76
Mantova	3.268,0	0,0	0,00	1.610,8	49,29
Massa Carrara	3.601,4	2,0	0,06	2.363,6	65,63
Matera	813,7	0,0	0,00	498,0	61,19
Messina	2.001,5	22,4	1,12	1.097,4	54,83

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOM. CLUB	1994				
	ENTRATE CORRENTI	CONTRIBUTI A.C.I.	% SU CORR	(in lire milioni) VENDITA BENI E SERVIZI	% SU CORR
Milano	32.243,7	410,0	1,27	18.702,3	58,00
Modena	8.553,2	2,0	0,02	4.599,3	53,77
Napoli	6.077,1	10,0	0,16	3.087,2	50,80
Novara	3.322,8	0,0	0,00	1.568,1	47,19
Nuoro	529,8	0,0	0,00	441,0	83,25
Oristano	274,0	0,0	0,00	212,7	77,61
Padova	3.745,6	2,0	0,05	2.132,9	56,95
Palermo	2.628,5	12,0	0,46	1.485,5	56,51
Parma	5.845,5	0,0	0,00	3.718,4	63,61
Pavia	2.244,9	0,0	0,00	1.288,9	57,41
Perugia	2.891,4	0,0	0,00	1.564,5	54,11
Pesaro	1.289,9	0,0	0,00	440,3	34,13
Pescara	1.526,9	0,0	0,00	841,0	55,08
Piacenza	2.271,7	0,0	0,00	1.400,6	61,65
Pisa	6.204,2	0,0	0,00	4.776,7	76,99
Pistoia	3.754,0	0,0	0,00	1.609,2	42,87
Pordenone	3.338,5	17,0	0,51	2.230,4	66,81
Potenza	1.228,9	15,0	1,22	687,3	55,93
Ragusa	975,4	0,0	0,00	657,8	67,44
Ravenna	3.490,0	0,0	0,00	1.188,5	34,05
Reggio Calab.	1.451,8	1,9	0,13	1.013,0	69,78
Reggio Emil.	5.963,2	0,0	0,00	3.288,2	55,14
Rieti	703,4	0,0	0,00	324,6	46,15
Rimini	1.050,6	0,0	0,00	327,0	31,13
Roma	14.878,5	120,0	0,81	9.180,1	61,70
Rovigo	2.255,8	0,0	0,00	1.745,1	77,36
Salerno	4.111,6	0,0	0,00	2.575,7	62,65
San Remo	2.214,9	7,0	0,32	1.758,5	79,40
Sassari	2.317,3	70,9	3,06	1.801,1	77,72
Savona	1.963,4	0,0	0,00	881,4	44,89
Siena	1.225,0	0,0	0,00	441,0	36,00
Siracusa	1.703,8	0,0	0,00	829,8	48,70
Sondrio	709,9	5,0	0,70	443,6	62,48
Taranto	2.662,8	0,0	0,00	1.667,3	62,62
Teramo	2.328,1	0,0	0,00	1.054,2	45,28
Terni	766,1	0,0	0,00	419,8	54,80
Torino	23.708,4	10,0	0,04	9.693,4	40,89
Trapani	1.882,6	0,0	0,00	1.322,0	70,22
Trento	3.606,3	10,0	0,28	2.489,2	69,02
Treviso	2.047,3	0,0	0,00	1.078,6	52,68
Trieste	1.045,8	0,0	0,00	206,5	19,74
Udine	8.586,6	0,0	0,00	5.345,0	62,25
Varese	9.850,1	0,0	0,00	5.600,6	56,86
Venezia	4.478,8	0,0	0,00	3.069,2	68,53
Vercelli	2.556,7	0,0	0,00	1.698,0	66,42
Verona	4.488,8	0,0	0,00	2.619,4	58,35
Vicenza	3.943,7	0,0	0,00	2.220,9	56,31
Vigevano	799,7	0,0	0,00	492,3	61,56
Viterbo	1.072,0	0,0	0,00	673,8	62,86
TOTALE	360.831,8	752,9	0,11	211.744,0	56,78

AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE CORREN.	1995	% SU CORR	(in lire milioni)	% SU CORR
		CONTRIBUTI A.C.I.		VENDITA BENI E PREST. SERVIZI	
Acireale	852,0	0,0	0,00	544,6	63,92
Agrigento	1.891,9	0,0	0,00	1.511,2	79,88
Alessandria	3.475,7	0,0	0,00	1.746,6	50,25
Ancona	2.517,4	0,0	0,00	1.206,0	47,91
Aosta	1.110,6	0,0	0,00	495,9	44,65
Arezzo	1.771,9	0,0	0,00	847,9	47,85
Ascoli Pic.	976,6	0,0	0,00	388,0	39,73
Asti	1.101,3	0,0	0,00	459,3	41,71
Avellino	1.045,8	0,0	0,00	473,5	45,28
Bari	3.553,3	23,0	0,65	1.908,5	53,71
Belluno	1.099,7	1,0	0,09	654,2	59,48
Benevento	532,4	4,0	0,75	281,1	52,79
Bergamo	8.740,2	0,0	0,00	6.004,5	68,7
Biella	5.867,6	0,0	0,00	4.835,1	82,4
Bologna	9.291,2	0,0	0,00	5.477,1	58,95
Bolzano	4.639,3	0,0	0,00	2.952,5	63,64
Brescia	9.042,4	0,0	0,00	5.378,6	59,48
Brindisi	906,5	0,0	0,00	584,6	64,49
Cagliari	1.694,4	0,0	0,00	1.181,4	69,72
Caltanissetta	18.107,2	0,0	0,00	16.500,2	91,12
Campobasso	591,0	0,0	0,00	362,3	61,29
Caserta	888,6	0,0	0,00	390,5	43,94
Catania	1.973,7	0,0	0,00	1.283,7	65,04
Catanzaro	797,8	0,0	0,00	474,0	59,42
Chieti	1.612,4	0,0	0,00	982,0	60,9
Corno	2.415,0	0,0	0,00	833,4	34,51
Cosenza	1.277,9	0,0	0,00	592,6	46,38
Cremona	5.759,1	0,0	0,00	4.418,1	76,72
Cuneo	2.911,4	0,0	0,00	1.334,0	45,82
Domodossola	557,0	0,0	0,00	355,9	63,89
Enna	684,8	0,0	0,00	407,4	59,48
Ferrara	2.320,7	0,0	0,00	977,2	42,11
Firenze	9.448,9	2,0	0,02	4.538,5	48,03
Foggia	1.104,5	5,0	0,45	466,0	42,19
Forlì	2.112,0	0,0	0,00	1.217,9	57,67
Frosinone	1.145,1	0,0	0,00	615,8	53,77
Genova	7.217,4	0,0	0,00	2.948,9	40,86
Gorizia	1.503,4	0,0	0,00	990,5	65,88
Grosseto	1.954,8	0,0	0,00	899,6	46,02
Imperia	611,6	0,0	0,00	265,7	43,44
Isernia	263,3	0,0	0,00	150,0	56,95
Ivrea	1.478,9	0,0	0,00	648,6	43,86
L'Aquila	941,3	0,0	0,00	326,7	34,71
La Spezia	1.375,6	0,0	0,00	576,9	41,94
Latina	1.735,6	0,0	0,00	1.084,3	62,48
Lecce	2.734,3	0,0	0,00	1.444,2	52,82
Lecco	514,3	0,0	0,00	168,0	32,67
Livorno	4.177,4	0,0	0,00	2.253,7	53,95
Lucca	3.278,8	0,0	0,00	1.488,6	45,4
Macerata	642,2	0,0	0,00	292,9	45,61
Mantova	3.213,1	0,0	0,00	1.548,5	48,19
Massa Carrara	3.905,3	2,0	0,05	2.467,9	63,19
Matera	823,2	0,0	0,00	494,6	60,08
Messina	1.585,7	19,0	1,20	658,8	41,55

	1995		(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	ENTRATE CORREN.	CONTRIBUTI A.C.I.	% SU CORR	VENDITA BENI E PREST. SERVIZI	% SU CORR
Milano	31.659,0	400,0	1,26	17.824,5	56,3
Modena	8.414,8	2,0	0,02	4.110,8	48,85
Napoli	6.153,5	0,0	0,00	3.270,1	53,14
Novara	3.562,8	0,0	0,00	1.633,9	45,86
Nuoro	458,2	0,0	0,00	334,3	72,96
Oristano	284,0	0,0	0,00	215,4	75,86
Padova	3.326,4	1,0	0,03	1.811,7	54,46
Palermo	2.321,0	31,0	1,34	1.294,4	55,77
Parma	6.233,8	10,0	0,16	3.868,8	62,06
Pavia	2.243,5	0,0	0,00	1.255,8	55,98
Perugia	3.347,2	0,0	0,00	1.827,5	54,6
Pesaro	1.044,9	0,0	0,00	383,1	36,67
Pescara	1.479,4	0,0	0,00	771,6	52,16
Piacenza	2.012,4	0,0	0,00	1.212,6	60,25
Pisa	6.629,1	0,0	0,00	4.888,9	73,75
Pistoia	4.035,2	0,0	0,00	1.616,6	40,06
Pordenone	3.442,7	42,0	1,22	2.352,8	68,34
Potenza	1.261,2	12,0	0,95	677,1	53,69
Prato	852,1	0,0	0,00	398,9	46,81
Ragusa	788,5	0,0	0,00	480,4	60,93
Ravenna	3.304,4	0,0	0,00	1.414,5	42,81
Reggio Calab.	1.466,7	1,0	0,07	1.014,7	69,18
Reggio Emil.	6.327,6	0,0	0,00	3.461,7	54,71
Rieti	697,4	21,0	3,01	343,5	49,25
Rimini	1.398,6	0,0	0,00	555,7	39,73
Roma	11.103,4	420,0	3,78	4.447,2	40,05
Rovigo	2.484,3	0,0	0,00	1.978,1	79,62
Salerno	4.932,7	0,0	0,00	3.174,2	64,35
San Remo	1.881,3	7,0	0,37	1.340,6	71,26
Sassari	2.212,1	78,6	3,55	1.635,5	73,93
Savona	1.834,6	0,0	0,00	803,6	43,8
Siena	1.496,2	0,0	0,00	544,3	36,37
Siracusa	1.472,7	4,8	0,33	889,2	60,38
Sondrio	707,7	11,0	1,55	430,7	60,87
Taranto	2.821,3	0,0	0,00	1.841,9	65,29
Teramo	2.396,7	0,0	0,00	1.133,2	47,28
Terni	874,0	0,0	0,00	500,0	57,21
Torino	24.917,9	0,0	0,00	13.206,8	53
Trapani	1.245,7	0,0	0,00	888,8	71,35
Trento	3.510,1	9,0	0,26	2.353,7	67,05
Treviso	2.103,6	0,0	0,00	1.065,3	50,64
Trieste	1.162,6	0,0	0,00	258,9	22,27
Udine	8.120,4	0,0	0,00	5.130,3	63,18
Varese	9.529,9	0,0	0,00	5.322,2	55,85
Venezia	4.773,4	0,0	0,00	3.299,5	69,12
Vercelli	2.541,9	0,0	0,00	1.632,3	63,04
Verona	4.461,3	0,0	0,00	2.493,6	55,89
Vibo Valentia	34,5	0,0	0,00	20,0	58,03
Vicenza	3.733,8	0,0	0,00	1.959,6	52,48
Vigevano	794,9	0,0	0,00	507,4	63,83
Viterbo	1.035,9	0,0	0,00	584,9	56,47
TOTALE	356.700,9	1.106,3	0,20	205.819,3	55,36

Automobile Club provinciali e locali
Accertamenti in entrata per trasferimenti da ACI per tasse automobilistiche

	<i>(in lire milio</i>			
AUTOMOBILE	1992	1993	1994	1995
CLUB				
Acireale	50,2	62,4	54,4	55,9
Agrigento	103,1	106,4	76,2	75,0
Alessandria	111,2	277,3	133,2	127,8
Ancona	301,2	136,2	137,1	137,3
Aosta	160,0	62,8	54,9	54,9
Arezzo	102,8	186,6	88,3	87,3
Ascoli Pic.	65,7	81,8	180,2	78,8
Asti	38,5	7,1	38,1	37,9
Avellino	73,6	207,6	146,0	160,5
Bari	308,1	425,5	295,5	295,5
Belluno	40,4	105,2	53,8	49,3
Benevento	64,2	64,3	56,8	56,0
Bergamo	185,8	402,7	198,2	209,0
Biella	36,3	113,4	44,8	44,4
Bologna	285,4	501,0	248,8	238,9
Bolzano	69,9	139,4	144,1	99,6
Brescia	248,4	446,7	249,0	245,8
Brindisi	82,8	143,5	80,7	81,4
Cagliari	104,0	82,7	120,4	120,4
Caltanissetta	128,9	130,0	130,0	150,0
Campobasso	45,9	77,7	49,9	50,3
Caserta	214,3	110,9	110,4	110,4
Catania	83,4	366,8	76,4	71,3
Catanzaro	69,6	86,0	134,6	144,1
Chieti	85,3	190,0	105,0	108,7
Como	154,5	502,6	192,5	180,1
Cosenza	83,9	93,3	85,3	95,6
Cremona	82,4	131,6	130,8	130,8
Cuneo	111,3	124,2	124,2	183,9
Domodossola	35,7	35,0	35,0	35,0
Enna	66,5	48,0	48,0	48,0
Ferrara	155,8		257,2	149,0
Firenze	1.053,5	349,1	368,5	355,3
Foggia	86,8	84,3	84,3	114,0
Forlì	111,4	198,5	90,8	90,6
Frosinone	187,4	123,0	121,9	130,3
Genova	190,5	529,9	229,9	228,8
Gonzia	36,6	98,8	61,8	78,7
Grosseto	63,3	70,4	133,6	66,6
Imperia	41,9	93,2	62,0	56,5
Isernia	51,2	35,0	35,0	35,0
Ivrea	52,8	113,3	66,2	66,0
L'Aquila	82,0	84,3	84,3	123,3
La Spezia	18,8	58,3	39,8	38,9
Latina	96,8	117,5	119,1	116,8
Lecce	141,7	172,1	173,2	174,0
Lecco				42,5
Livorno	83,5	223,4	123,6	124,1
Lucca	299,2	113,4	113,2	113,2
Macerata	59,3	155,0	55,1	55,2
Mantova	127,4	241,2	168,0	175,4
Massa Carrara	52,8	119,8	72,1	72,2
Matera	38,9	83,7	46,9	77,5
Messina	136,1	310,1	141,1	147,8

Automobile Club provinciali e locali
Accertamenti in entrata per trasferimenti da ACI per tasse automobilistiche

	(in lire milio)			
AUTOMOBILE CLUB	1992	1993	1994	1995
Milano	1.008,9	1.442,1	830,7	821,6
Modena	160,9	197,0	191,9	189,6
Napoli	445,0	144,7	597,3	511,0
Novara	154,7	121,9	105,0	115,4
Nuoro	37,7	45,6	65,7	65,5
Oristano	35,2	47,0	35,0	35,0
Padova	176,2	363,9	161,5	144,0
Palermo	421,9	272,5	165,5	166,0
Parma	131,5	105,8	151,6	145,4
Pavia	57,1	257,4	76,3	73,7
Perugia	165,3	191,1	185,2	195,2
Pesaro	66,7	101,8	102,4	102,4
Pescara	92,6	116,8	114,2	121,2
Piacenza	46,6	201,3	84,9	75,7
Pisa	140,8	222,2	160,0	155,6
Pistoia	94,1	162,5	114,7	117,7
Pordenone	62,2	150,4	61,8	58,9
Potenza	83,7	119,6	119,7	165,4
Prato				45,2
Ragusa	39,9	89,5	122,3	95,2
Ravenna	98,2	145,5	124,7	118,7
Reggio Calab.	79,7	184,0	79,3	81,3
Reggio Emil.	111,3	132,7	159,8	208,6
Rieti	66,7	46,1	48,2	47,5
Rimini	58,2	162,2	119,5	115,1
Roma	1.103,0	1.810,8	965,1	932,8
Rovigo	37,6	93,5	41,6	40,4
Salerno	406,3	321,8	280,1	395,1
San Remo	36,6	36,0	35,0	35,0
Sassari	136,0	31,1	107,1	155,3
Savona	78,4	127,0	127,0	127,1
Siena	75,4	190,5	107,2	106,3
Siracusa	75,2	100,8	101,5	110,5
Sondrio	37,9	69,7	39,4	38,3
Taranto	119,6	167,2	167,2	306,0
Teramo	141,6	161,0	160,0	156,5
Terni	41,2	122,6	51,2	81,6
Torino	450,8	480,2	172,2	507,6
Trapani	134,8	232,2	132,2	138,9
Trento	62,9	264,0	125,4	122,2
Treviso	157,4	312,4	143,9	142,2
Trieste	131,9	116,6	62,4	78,8
Udine	118,5	162,6	224,9	172,6
Varese	189,7	482,4	217,9	219,3
Venezia	120,4	331,1	109,9	132,5
Vercelli	37,9	67,4	66,9	72,9
Verona	201,6	358,0	187,5	187,5
Vicenza	137,1	420,4	154,1	151,1
Vigevano	35,7	35,0	35,0	35,0
Viterbo	90,9	95,7	95,6	106,4
TOTALE	14.754,2	20.436,7	14.157,6	14.718,3

All'ora descritto andamento delle entrate, corrisponde, in sostanza, una consimile configurazione delle spese di parte corrente, la cui prospettazione segna anch'essa un leggero calo progressivo (da 351.980,2 milioni nel 1992 a 338.489,3 milioni nel 1995). La spesa totale, invece, aumenta lievemente (da 432.212,7 milioni a 436.888,7 milioni) per effetto dell'incremento della spesa in conto capitale, nell'ambito della quale si registra, come si è detto sopra, un forte incremento della categoria 12 "acquisto di immobilizzazioni tecniche", che passa da 4.793,9 milioni nel 1994 a 11.931 milioni nel 1995.

Circa l'incidenza della spesa per il personale, che nel 1991, avendo raggiunto 117.581 milioni, si era ripercossa sulla spesa corrente per circa il 42%, va evidenziata una progressiva riduzione dell'ammontare dell'onere relativo, passato da 111.050,9 milioni nel 1992 a 98.684,6 milioni nel 1995 (pari ad una percentuale media sulle entrate correnti rispettivamente del 37,7% e dello 33,7%). Tale decremento va posto in relazione ad una progressiva riduzione del personale in forza presso gli Automobile Club provinciali e locali, che dal 1992 al 1995 è passato da 2.309 a 1.712 unità.

Seguono l'andamento delle corrispondenti entrate, le spese per l'acquisto dei beni di consumo e servizi, sempre rappresentate, nella quasi loro totalità, dalle diverse provvidenze e dalle prestazioni erogate agli automobilisti associati.

Infine, i trasferimenti passivi sono costituiti, in gran parte delle situazioni contabili rappresentate nei consuntivi, da una serie di provvidenze e di sovvenzioni disposte a diverso titolo nei confronti di terzi (persone fisiche o istituzioni) chiamati al disimpegno di mansioni automobilistiche ordinarie o sportive. Tra tali voci di spesa, peraltro di ammontare esiguo rispetto alla entità complessiva delle uscite correnti, si ricordano a titolo esemplificativo:

- sovvenzioni per manifestazioni turistiche;
- oneri per lo svolgimento dell'attività sportiva automobilistica, in conformità ai principi stabiliti in proposito da ciascun A.C. ed avvalendosi delle articolazioni periferiche della C.S.A.I.;

- apporti contributivi concessi a strutture periferiche del soccorso stradale.

I prospetti che seguono espongono la disaggregazione, per ciascun Automobile Club provinciale e locale, dei dati globali sulle spese ora illustrati e riportano, in termini di avanzo o disavanzo, sia le risultanze della gestione finanziaria, sia quelle che in sintesi esprimono le conseguenze economiche determinate dall'intera gamma dell'attività di gestione che si è svolta nell'arco di tempo considerato.

		1992	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR
Acireale	866,8	184,0	682,7	305,0	44,67
Agrigento	1.976,6	72,3	1.904,4	336,1	17,65
Alessandria	2.814,5	221,5	2.593,0	932,8	35,97
Ancona	4.115,4	620,7	3.494,8	1.170,9	33,5
Aosta	1.368,9	54,2	1.314,7	590,6	44,92
Arezzo	3.083,1	1.398,3	1.684,9	961,1	57,04
Ascoli Pic.	2.415,0	753,4	1.661,5	663,4	39,93
Asti	1.415,4	206,3	1.209,1	512,1	42,36
Avellino	1.100,2	46,1	1.054,0	550,7	52,25
Bari	3.806,9	122,5	3.684,4	965,6	26,21
Belluno	2.124,5	1.144,2	980,3	511,2	52,15
Benevento	525,2	5,5	519,8	184,2	35,44
Bergamo	7.638,9	312,8	7.326,1	2.529,9	34,53
Biella	5.473,8	99,0	5.374,8	899,5	16,74
Bologna	9.569,5	898,8	8.670,6	2.886,8	33,29
Bolzano	2.265,4	243,4	2.022,0	912,0	45,1
Brescia	10.666,8	3.441,6	7.225,2	1.939,7	26,85
Brindisi	1.329,7	44,8	1.284,9	674,8	52,52
Cagliari	4.227,6	2.312,4	1.915,2	724,0	37,8
Caltanissetta	15.965,6	1.005,8	14.959,8	504,7	3,37
Campobasso	717,9	65,5	652,4	368,3	56,46
Caserta	856,3	0,0	856,3	349,2	40,78
Catania	2.175,3	331,0	1.844,3	1.363,3	73,92
Catanzaro	1.547,4	294,1	1.253,3	532,5	42,49
Chieti	1.356,2	41,2	1.315,0	354,4	26,95
Como	2.492,9	132,5	2.360,4	1.019,6	43,2
Cosenza	2.571,5	1.349,5	1.222,0	692,7	56,68
Cremona	6.003,3	31,2	5.972,1	966,7	16,19
Cuneo	2.555,6	28,9	2.526,7	920,9	36,45
Domodossola	548,1	35,3	512,8	179,1	34,94
Enna	1.576,4	531,4	1.045,0	254,6	24,36
Ferrara	1.935,1	194,4	1.740,7	829,4	47,65
Firenze	12.204,1	3.154,3	9.049,8	3.705,4	40,94
Foggia	1.085,2	92,1	993,1	304,0	30,61
Forlì	3.339,9	1.467,7	1.872,1	790,8	42,24
Frosinone	1.236,8	12,3	1.224,5	454,3	37,1
Genova	8.109,2	855,4	7.253,8	2.746,6	37,86
Gorizia	1.339,0	210,5	1.128,4	401,8	35,61
Grosseto	1.915,8	65,8	1.850,0	765,3	41,37
Imperia	738,7	14,4	724,3	437,0	60,33
Isernia	613,4	373,8	239,6	134,2	55,99
Ivrea	1.423,6	113,0	1.310,6	519,4	39,63
L'Aquila	1.018,7	1,9	1.016,8	309,7	30,46
La Spezia	2.717,5	1.036,9	1.680,6	758,8	45,15
Latina	1.644,9	37,4	1.607,5	688,2	42,81
Lecce	2.726,4	293,5	2.432,9	940,8	38,67
Livorno	3.848,3	303,6	3.544,7	1.637,4	46,19
Lucca	6.747,5	3.650,4	3.097,1	541,7	17,49
Macerata	783,1	112,3	670,8	240,0	35,78
Mantova	4.831,6	638,0	4.193,7	1.331,6	31,75
Massa Carrara	3.453,4	160,2	3.293,2	395,2	12
Matera	811,5	43,5	768,0	285,5	37,17
Messina	2.526,8	61,3	2.465,5	637,3	25,85

		1992	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR
Milano	32.821,1	5.167,8	27.653,3	7.250,1	26,22
Modena	8.004,6	1.179,5	6.825,1	3.830,6	56,13
Napoli	6.009,5	110,2	5.899,3	2.447,2	41,48
Novara	3.380,4	90,6	3.289,8	1.402,3	42,63
Nuoro	621,7	7,9	613,8	266,7	43,45
Oristano	426,8	12,3	414,5	216,8	52,31
Padova	7.416,6	3.957,3	3.459,3	1.547,2	44,73
Palermo	4.204,5	530,2	3.674,2	941,9	25,64
Parma	7.301,3	460,8	6.840,5	1.807,5	26,42
Pavia	4.280,9	2.129,9	2.151,0	1.066,9	49,6
Perugia	3.508,6	394,0	3.114,7	1.179,0	37,85
Pesaro	1.989,1	777,8	1.211,2	721,7	59,59
Pescara	1.634,3	136,7	1.497,7	720,5	48,11
Piacenza	3.887,9	1.874,3	2.013,7	1.063,8	52,83
Pisa	6.785,2	691,0	6.094,2	1.123,4	18,43
Pistoia	3.025,5	142,0	2.883,5	1.005,4	34,87
Pordenone	2.079,9	200,3	1.879,6	940,7	50,05
Potenza	1.314,9	52,2	1.262,8	407,3	32,25
Ragusa	1.081,2	106,8	974,4	0,0	0
Ravenna	2.764,0	152,2	2.611,8	980,0	37,52
Reggio Calab.	1.554,5	99,8	1.454,7	899,1	61,81
Reggio Emil.	4.806,2	209,8	4.596,4	2.229,7	48,51
Rieti	775,7	7,7	768,0	371,2	48,33
Rimini	1.677,7	801,3	876,3	338,0	38,57
Roma	30.815,6	1.661,0	29.154,6	6.100,3	20,92
Rovigo	1.961,2	97,7	1.863,5	581,8	31,22
Salerno	4.139,3	742,2	3.397,1	765,5	22,53
San Remo	1.719,2	41,6	1.677,6	397,3	23,68
Sassari	2.642,5	215,4	2.427,1	812,6	33,48
Savona	2.687,9	407,7	2.280,1	1.154,1	50,61
Siena	1.310,5	145,2	1.165,2	638,9	54,83
Siracusa	1.450,9	75,2	1.375,7	530,6	38,57
Sondrio	1.039,8	419,6	620,2	209,4	33,76
Taranto	3.172,8	244,0	2.928,9	749,1	25,58
Teramo	2.318,9	255,2	2.063,6	627,1	30,39
Terni	1.033,1	174,5	858,7	439,8	51,22
Torino	27.489,4	4.016,5	23.472,9	5.846,7	24,91
Trapani	9.909,1	7.691,0	2.218,1	1.010,9	45,57
Trento	7.389,1	3.535,4	3.853,7	1.173,8	30,46
Treviso	4.476,0	2.346,9	2.129,1	1.081,1	50,78
Trieste	1.645,6	64,2	1.581,4	302,0	19,1
Udine	11.674,9	1.851,6	9.823,3	1.368,9	13,93
Varese	8.421,5	664,7	7.756,8	3.350,6	43,2
Venezia	9.981,6	4.663,2	5.318,4	2.280,9	42,89
Vercelli	2.350,2	231,8	2.118,4	715,0	33,75
Verona	6.331,4	2.152,5	4.178,9	1.307,5	31,29
Vicenza	3.658,5	141,2	3.517,3	1.406,5	39,99
Vigevano	1.676,6	17,1	1.659,4	386,8	23,31
Viterbo	1.364,5	164,2	1.200,4	446,2	37,17
TOTALE	432.212,7	80.232,5	351.980,2	111.050,9	37,72

AUTOMOBILE CLUB	1993 (in lire milioni)				
	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR
Acireale	926,4	177,9	748,5	309,4	41,34
Agrigento	1.946,6	41,4	1.905,2	310,6	16,3
Alessandria	2.984,8	114,0	2.870,8	941,4	32,79
Ancona	3.834,6	279,5	3.555,1	1.143,6	32,17
Aosta	2.567,3	978,4	1.588,9	694,8	43,73
Arezzo	1.976,1	429,5	1.546,6	835,2	54
Ascoli Pic.	2.820,0	1.245,7	1.574,3	510,3	32,42
Asti	1.299,8	238,8	1.061,0	450,5	42,46
Avellino	1.042,4	92,3	950,0	508,6	53,53
Bari	3.593,7	56,7	3.536,9	1.010,1	28,56
Belluno	2.229,1	1.354,9	874,1	456,2	52,19
Benevento	589,0	10,8	578,2	192,1	33,22
Bergamo	8.626,2	270,9	8.355,3	2.419,9	28,96
Biella	5.287,5	115,1	5.172,4	880,4	17,02
Bologna	9.576,9	373,2	9.203,7	2.796,5	30,38
Bolzano	4.974,8	2.024,5	2.950,3	773,6	26,22
Brescia	10.615,4	3.242,1	7.373,2	1.940,9	26,32
Brindisi	1.113,4	19,7	1.093,7	643,7	58,86
Cagliari	3.572,9	1.848,6	1.724,3	719,3	41,71
Caltanissetta	16.071,4	426,9	15.644,4	461,3	2,949
Campobasso	830,6	94,1	736,5	377,6	51,26
Caserta	940,4	33,9	906,5	324,1	35,75
Catania	2.224,7	276,0	1.948,7	1.387,9	71,22
Catanzaro	1.377,7	223,3	1.154,4	471,6	40,85
Chieti	1.471,9	42,0	1.429,9	451,7	31,59
Como	2.841,2	129,6	2.711,6	1.074,9	39,64
Cosenza	2.406,0	1.196,9	1.209,1	728,6	60,26
Cremona	5.992,4	263,4	5.729,0	719,3	12,56
Cuneo	2.428,1	129,6	2.298,5	966,2	42,04
Domodossola	622,0	70,2	551,7	173,8	31,51
Enna	863,8	107,3	756,5	281,1	37,16
Ferrara	1.801,2	125,8	1.675,4	753,3	44,96
Firenze	11.502,2	3.142,9	8.359,3	3.379,9	40,43
Foggia	1.048,0	163,7	884,3	265,2	29,99
Forlì	3.274,3	1.396,9	1.877,4	662,4	35,28
Frosinone	1.302,4	15,4	1.287,0	465,4	36,16
Genova	8.237,3	748,8	7.488,6	2.757,4	36,82
Gorizia	1.455,7	155,2	1.300,5	390,9	30,06
Grosseto	1.851,0	96,3	1.754,7	718,7	40,96
Imperia	675,9	90,8	585,1	274,4	46,9
Isernia	738,7	460,7	277,9	182,8	65,77
Ivrea	1.147,6	47,0	1.100,7	485,5	44,11
L'Aquila	1.077,7	70,2	1.007,5	242,9	24,1
La Spezia	2.682,1	1.245,8	1.436,3	715,3	49,8
Latina	1.660,7	59,4	1.601,3	682,0	42,59
Lecce	2.559,5	120,6	2.439,0	899,0	36,86
Livorno	4.079,6	191,8	3.887,7	1.594,9	41,02
Lucca	7.101,9	4.111,0	2.990,8	592,1	19,8
Macerata	729,4	46,4	683,1	186,0	27,23
Mantova	4.034,4	420,4	3.614,0	1.170,7	32,39
Massa Carrara	3.771,7	227,9	3.543,8	573,9	16,19
Matera	726,2	17,2	709,0	289,9	40,89
Messina	1.714,3	64,1	1.650,2	639,8	38,77

AUTOMOBILE CLUB	1993		(in lire milioni)		
	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR.
Milano	34.956,1	5.296,7	29.659,5	6.992,6	23,58
Modena	9.248,3	2.082,1	7.166,2	3.735,2	52,12
Napoli	7.389,5	202,1	7.187,3	2.418,9	33,66
Novara	3.399,5	218,9	3.180,6	1.352,5	42,52
Nuoro	530,4	7,9	522,5	243,6	46,63
Oristano	423,9	3,9	420,0	215,9	51,42
Padova	7.955,6	4.093,8	3.861,8	1.465,3	37,94
Palermo	4.245,5	183,5	4.062,0	902,5	22,22
Parma	6.233,9	294,5	5.939,4	1.775,2	29,89
Pavia	4.342,1	2.200,7	2.141,5	1.090,5	50,93
Perugia	2.653,6	196,2	2.457,5	1.039,4	42,3
Pesaro	2.104,2	846,4	1.257,9	732,2	58,21
Pescara	1.459,2	11,0	1.448,2	679,1	46,89
Piacenza	3.361,8	1.436,6	1.925,2	1.011,3	52,53
Pisa	6.528,6	521,4	6.007,2	1.072,0	17,84
Pistoia	6.666,8	3.550,9	3.115,9	1.004,0	32,22
Pordenone	2.640,5	113,9	2.526,6	916,2	36,26
Potenza	1.105,8	25,4	1.080,4	401,6	37,17
Ragusa	1.117,2	26,1	1.091,1	0,0	0
Ravenna	2.879,7	37,1	2.842,6	983,1	34,58
Reggio Calab.	1.609,4	120,3	1.489,1	842,1	56,55
Reggio Emil.	5.465,8	671,1	4.794,7	2.088,1	43,55
Rieti	927,2	126,2	801,0	374,2	46,71
Rimini	1.967,6	978,7	988,9	320,1	32,37
Roma	25.678,2	1.891,6	23.786,6	5.493,7	23,1
Rovigo	2.116,3	129,5	1.986,7	519,8	26,17
Salerno	4.240,0	756,8	3.483,2	790,6	22,7
San Remo	2.582,3	114,5	2.467,8	402,3	16,3
Sassari	2.508,7	73,4	2.435,4	762,2	31,3
Savona	2.553,1	446,6	2.106,5	1.103,7	52,39
Siena	1.285,9	58,2	1.227,6	654,3	53,29
Siracusa	1.564,2	158,2	1.406,1	464,1	33
Sondrio	993,7	371,0	622,7	197,1	31,65
Taranto	2.701,2	329,5	2.371,8	680,2	28,68
Teramo	2.421,6	384,6	2.036,9	600,2	29,47
Terni	885,3	35,3	850,0	430,1	50,59
Torino	23.990,3	3.043,8	20.946,5	5.552,8	26,51
Trapani	12.006,6	9.660,5	2.346,1	1.055,8	45
Trento	3.496,5	589,2	2.907,3	1.103,3	37,95
Treviso	3.563,6	1.721,0	1.842,6	852,3	46,26
Trieste	1.104,5	64,2	1.040,3	314,0	30,18
Udine	9.140,8	368,3	8.772,5	1.335,6	15,22
Varese	8.668,6	307,6	8.360,9	3.171,1	37,93
Venezia	9.674,6	5.151,4	4.523,2	2.149,2	47,52
Vercelli	2.630,5	297,4	2.333,1	752,7	32,26
Verona	8.979,1	4.846,2	4.132,9	1.284,8	31,09
Vicenza	4.013,7	309,1	3.704,6	1.377,8	37,19
Vigevano	1.455,4	69,4	1.385,9	345,4	24,92
Viterbo	1.297,5	186,3	1.111,2	346,6	31,19
TOTALE	429.582,8	83.534,3	346.048,5	106.273,1	36,67

		1994	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR
Acireale	1.015,4	227,0	788,4	312,6	39,65
Agrigento	2.088,9	133,3	1.955,6	352,3	18,01
Alessandria	3.494,2	188,3	3.305,9	1.024,9	31
Ancona	3.471,1	413,1	3.058,0	1.006,1	32,9
Aosta	2.605,8	1.317,4	1.288,3	509,0	39,51
Arezzo	1.570,3	231,7	1.338,6	604,6	45,17
Ascoli Pic.	1.672,7	393,0	1.279,6	464,6	36,31
Asti	1.343,4	277,0	1.066,4	434,7	40,76
Avellino	1.109,1	63,5	1.045,6	504,2	48,22
Bari	3.717,3	106,8	3.610,5	1.024,9	28,39
Belluno	2.312,4	1.266,5	1.046,0	458,1	43,79
Benevento	607,3	5,1	602,2	186,0	30,89
Bergamo	9.099,4	445,0	8.654,3	2.425,3	28,02
Biella	5.525,2	369,7	5.155,5	886,8	17,2
Bologna	11.101,1	2.287,1	8.813,9	2.640,6	29,96
Bolzano	5.950,0	1.916,6	4.033,5	848,7	21,04
Brescia	13.022,5	4.962,7	8.059,8	1.934,3	24
Brindisi	1.061,0	24,6	1.036,3	637,2	61,48
Cagliari	3.781,5	1.918,5	1.863,0	716,6	38,46
Caltanissetta	18.652,2	359,1	18.293,1	468,5	2,56
Campobasso	647,4	19,6	627,9	220,0	35,03
Caserta	1.211,7	0,0	1.211,7	284,5	23,48
Catania	1.961,6	244,9	1.716,7	1.224,3	71,32
Catanzaro	1.322,1	327,4	994,8	393,6	39,57
Chieti	1.606,1	56,0	1.550,1	368,0	23,74
Como	2.619,4	154,1	2.465,2	1.042,6	42,29
Cosenza	1.246,3	146,1	1.100,2	658,1	59,82
Cremona	6.216,9	296,3	5.920,6	781,7	13,2
Cuneo	2.786,8	293,9	2.492,9	1.030,3	41,33
Domodossola	1.041,5	101,3	940,2	127,4	13,55
Enna	767,1	22,2	744,9	238,1	31,97
Ferrara	2.006,1	105,7	1.900,4	680,8	35,83
Firenze	10.819,9	2.937,2	7.882,7	3.086,3	39,15
Foggia	1.252,6	266,1	986,5	232,7	23,59
Forlì	2.211,2	125,5	2.085,7	561,2	26,91
Frosinone	1.393,9	47,0	1.346,9	487,5	36,19
Genova	7.377,0	367,2	7.009,7	2.658,6	37,93
Gorizia	1.726,5	68,2	1.658,3	335,4	20,22
Grosseto	2.152,3	313,3	1.839,0	707,9	38,49
Imperia	625,7	49,8	575,9	245,8	42,69
Isernia	723,4	450,6	272,9	177,7	65,12
Ivrea	1.444,0	216,9	1.227,1	518,1	42,22
L'Aquila	929,4	0,1	929,3	186,9	20,11
La Spezia	2.556,0	1.088,6	1.467,4	704,4	48
Latina	1.711,1	13,2	1.697,9	704,8	41,51
Lecce	3.093,8	406,0	2.687,9	815,2	30,33
Livorno	4.990,5	1.206,7	3.783,8	1.520,9	40,19
Lucca	3.627,7	753,3	2.874,4	604,6	21,03
Macerata	775,0	86,0	688,9	163,2	23,69
Mantova	3.722,9	319,0	3.403,9	1.071,6	31,48
Massa Carrara	3.739,7	306,1	3.433,5	509,4	14,84
Matera	851,9	83,6	768,3	301,3	39,22
Messina	2.210,4	107,1	2.103,3	575,4	27,36

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

		1994	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR
Milano	33.364,5	3.180,2	30.184,3	6.878,8	22,79
Modena	9.736,5	2.738,9	6.997,7	3.611,8	51,62
Napoli	6.076,9	110,4	5.966,5	2.479,0	41,55
Novara	3.255,2	77,3	3.177,9	1.303,4	41,01
Nuoro	655,8	47,6	608,2	224,5	36,92
Oristano	367,5	5,9	361,6	219,5	60,69
Padova	8.596,2	4.412,4	4.183,8	1.333,5	31,87
Palermo	3.182,3	138,8	3.043,5	698,5	22,95
Parma	5.441,8	145,3	5.296,5	1.719,6	32,47
Pavia	5.256,2	3.080,6	2.175,6	1.101,3	50,62
Perugia	3.101,7	465,2	2.636,5	1.024,2	38,84
Pesaro	2.331,8	1.174,8	1.157,1	698,4	60,36
Pescara	1.542,0	53,7	1.488,3	624,8	41,98
Piacenza	2.157,3	109,9	2.047,4	946,1	46,21
Pisa	6.115,6	173,5	5.942,1	983,7	16,56
Pistoia	7.807,9	4.765,3	3.042,6	915,5	30,09
Pordenone	3.124,6	123,2	3.001,4	970,3	32,33
Potenza	1.236,9	32,7	1.204,2	406,0	33,72
Ragusa	1.281,7	68,7	1.213,0	492,8	40,62
Ravenna	3.562,2	423,9	3.138,3	943,4	30,06
Reggio Calab.	1.821,3	447,1	1.374,2	715,3	52,05
Reggio Emil.	7.629,4	2.682,4	4.947,0	2.095,6	42,36
Rieti	1.039,3	284,3	754,9	341,8	45,27
Rimini	3.366,6	1.869,5	1.497,1	322,7	21,56
Roma	20.269,1	3.363,2	16.905,8	4.736,8	28,02
Rovigo	2.251,0	60,6	2.190,4	519,8	23,73
Salerno	4.652,5	663,5	3.989,0	781,6	19,59
San Remo	2.385,7	214,1	2.171,6	449,4	20,69
Sassari	2.523,6	143,4	2.380,2	735,1	30,88
Savona	2.453,3	449,4	2.003,9	1.058,0	52,8
Siena	1.329,5	128,8	1.200,7	626,8	52,2
Siracusa	1.849,5	181,0	1.668,5	440,1	26,38
Sondrio	1.067,7	356,3	711,4	193,3	27,17
Taranto	2.965,0	682,9	2.282,1	669,9	29,36
Teramo	2.402,1	243,5	2.158,6	571,2	26,46
Terni	840,9	7,6	833,3	432,3	51,87
Torino	26.446,9	5.406,2	21.040,7	5.048,4	23,99
Trapani	8.958,4	7.017,4	1.941,0	851,0	43,84
Trento	3.640,4	202,0	3.438,4	1.103,3	32,09
Treviso	2.219,5	338,0	1.881,5	730,0	38,8
Trieste	1.121,8	117,9	1.004,0	294,5	29,33
Udine	9.659,0	1.473,6	8.185,4	1.425,9	17,42
Varese	8.904,9	412,0	8.492,9	3.070,4	36,15
Venezia	9.495,1	4.954,5	4.540,5	2.112,3	46,52
Vercelli	2.765,5	308,7	2.456,8	708,1	28,82
Verona	8.615,7	4.066,6	4.549,1	1.428,0	31,39
Vicenza	4.491,6	51,1	4.440,5	1.201,0	27,05
Vigevano	974,4	304,2	670,2	233,5	34,84
Viterbo	1.134,0	119,1	1.015,0	310,0	30,54
TOTALE	430.036,9	85.762,6	344.274,3	101.439,9	34,64

		1995	(in lire milioni)		
AUTOMOBILE CLUB	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR
Acireale	1.129,2	290,7	838,5	352,7	42,07
Agrigento	1.927,2	20,2	1.907,1	307,0	16,1
Alessandria	3.637,4	292,8	3.344,6	1.046,9	31,3
Ancona	3.514,5	944,2	2.570,2	869,8	33,84
Aosta	2.626,8	1.639,9	986,9	379,1	38,41
Arezzo	1.622,8	166,8	1.456,0	585,7	40,23
Ascoli Pic.	1.079,9	124,9	955,0	419,8	43,96
Asti	1.186,4	138,4	1.048,0	391,7	37,38
Avellino	1.107,3	54,5	1.052,7	520,4	49,43
Bari	3.916,8	258,5	3.658,4	972,4	26,58
Belluno	2.425,3	1.333,7	1.091,6	470,9	43,14
Benevento	560,1	4,8	555,2	196,5	35,4
Bergamo	9.175,5	680,7	8.494,8	2.480,3	29,2
Biella	5.910,0	175,0	5.735,0	856,3	14,93
Bologna	14.269,9	5.545,3	8.724,6	2.446,7	28,04
Bolzano	4.461,4	217,1	4.244,4	820,0	19,32
Brescia	17.921,6	9.282,9	8.638,7	1.996,5	23,11
Brindisi	1.156,9	156,5	1.000,3	601,1	60,09
Cagliari	3.134,6	1.374,4	1.760,2	645,7	36,69
Caltanissetta	18.186,1	348,4	17.837,7	513,1	2,877
Campobasso	592,3	32,8	559,5	189,4	33,85
Caserta	890,0	0,0	890,0	284,6	31,98
Catania	2.074,7	334,2	1.740,4	1.247,9	71,7
Catanzaro	1.240,3	210,1	1.030,2	368,6	35,78
Chieti	1.648,7	31,1	1.617,5	399,4	24,69
Como	2.387,1	189,1	2.197,9	906,1	41,22
Cosenza	1.389,9	180,9	1.209,0	595,7	49,27
Cremona	5.998,1	267,9	5.730,2	688,0	12,01
Cuneo	2.639,2	171,1	2.468,1	1.051,0	42,58
Domodossola	619,8	25,6	594,2	141,0	23,73
Enna	798,2	8,4	789,8	242,4	30,68
Ferrara	2.331,6	234,8	2.096,8	633,7	30,22
Firenze	10.922,7	2.154,6	8.768,1	2.997,3	34,18
Foggia	1.194,9	40,7	1.154,1	251,9	21,83
Forlì	2.243,0	322,5	1.920,5	405,3	21,1
Frosinone	1.367,6	22,0	1.345,6	515,6	38,32
Genova	6.933,5	403,3	6.530,1	2.510,7	38,45
Gorizia	1.956,3	56,7	1.899,6	377,8	19,89
Grosseto	2.407,9	652,9	1.755,0	663,1	37,78
Imperia	628,7	14,6	614,1	261,0	42,5
Isernia	625,1	383,2	241,9	141,3	58,41
Ivrea	1.421,3	49,2	1.372,1	578,1	42,13
L'Aquila	952,7	0,0	952,7	278,2	29,2
La Spezia	2.505,3	1.011,1	1.494,2	714,4	47,81
Latina	1.783,9	124,7	1.659,2	668,2	40,27
Lecce	2.899,5	399,6	2.499,9	756,8	30,27
Lecco	545,7	106,6	439,0	102,7	23,4
Livorno	4.979,7	1.245,4	3.734,3	1.430,6	38,31
Lucca	6.242,0	3.356,7	2.885,3	622,5	21,58
Macerata	720,2	45,2	675,0	155,3	23,01
Mantova	4.795,3	1.414,9	3.380,4	1.024,1	30,3
Massa Carrara	5.747,6	2.100,6	3.647,0	505,5	13,86
Matera	952,1	238,1	714,0	302,7	42,39
Messina	1.746,5	1,4	1.745,1	657,7	37,69

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOMOBILE CLUB	1995 (in lire milioni)				
	SPESE TOTALI	SPESE CAPITALE	SPESE CORREN.	SPESE PERSON.	% SU CORR
Milano	34.971,3	5.215,5	29.755,9	6.823,4	22,93
Modena	9.945,1	2.767,6	7.177,5	3.466,2	48,29
Napoli	7.157,1	179,1	6.978,0	2.703,1	38,74
Novara	4.002,0	585,2	3.416,8	1.243,2	36,38
Nuoro	509,9	31,9	478,0	207,5	43,41
Oristano	382,8	6,3	376,4	225,9	60,02
Padova	7.238,1	3.380,0	3.858,1	1.831,5	47,47
Palermo	3.178,5	223,4	2.955,1	585,8	19,82
Parma	6.374,2	697,3	5.677,0	1.630,8	28,73
Pavia	5.083,7	2.881,0	2.202,7	1.210,3	54,94
Perugia	3.747,0	507,6	3.239,4	994,2	30,69
Pesaro	1.593,2	634,7	958,6	516,5	53,88
Pescara	1.551,6	107,1	1.444,4	621,2	43
Piacenza	2.047,7	103,8	1.943,9	901,5	46,38
Pisa	6.860,3	637,4	6.222,9	968,0	15,56
Pistoia	8.154,3	4.978,6	3.175,7	868,3	27,34
Pordenone	3.433,4	333,5	3.099,9	974,1	31,42
Potenza	1.261,2	15,6	1.245,5	449,8	36,12
Prato	1.021,3	216,8	804,6	225,6	28,04
Ragusa	942,9	11,5	931,4	476,4	51,15
Ravenna	3.196,3	143,6	3.052,6	916,1	30,01
Reggio Calab.	1.645,0	250,9	1.394,1	717,9	51,5
Reggio Emil.	9.850,8	4.603,9	5.246,8	1.981,0	37,76
Rieti	1.112,1	305,9	806,3	337,6	41,87
Rimini	3.585,0	1.986,1	1.598,9	329,9	20,63
Roma	14.817,8	2.763,3	12.054,5	3.758,0	31,18
Rovigo	2.491,9	105,3	2.386,6	484,1	20,28
Salerno	5.465,2	583,3	4.881,9	763,8	15,64
San Remo	1.885,3	28,0	1.857,4	455,0	24,5
Sassari	2.679,5	247,2	2.432,4	756,0	31,08
Savona	2.309,3	319,1	1.990,3	1.029,0	51,7
Siena	1.404,8	65,1	1.339,6	598,9	44,7
Siracusa	1.522,4	128,1	1.394,3	371,1	26,62
Sondrio	1.167,1	423,7	743,5	201,8	27,14
Taranto	2.547,2	279,6	2.267,6	686,0	30,25
Teramo	2.410,6	318,5	2.092,0	563,2	26,92
Terni	916,1	6,9	909,2	444,8	48,93
Torino	26.165,6	8.286,4	17.879,2	4.839,5	27,07
Trapani	5.259,9	3.684,0	1.575,9	717,8	45,55
Trento	3.489,0	70,0	3.419,1	1.161,3	33,97
Treviso	2.166,9	105,2	2.061,7	877,9	42,58
Trieste	1.105,5	58,6	1.046,9	288,2	27,53
Udine	8.922,6	1.060,5	7.862,1	1.423,4	18,1
Varese	9.153,2	503,9	8.649,3	2.956,2	34,18
Venezia	10.002,7	5.151,2	4.851,5	2.071,0	42,69
Vercelli	2.849,4	331,4	2.517,9	655,7	26,04
Verona	7.976,1	3.359,1	4.617,0	1.276,1	27,64
Vibo Valentia	16,9	0,0	16,9	0,0	0
Vicenza	3.860,2	201,7	3.658,5	1.080,5	29,53
Vigevano	1.281,2	558,7	722,5	188,3	26,06
Viterbo	1.046,3	76,4	969,9	290,1	29,91
TOTALE	436.888,7	98.399,4	338.489,3	98.684,6	33,79

AUTOMOBILE CLUB	1992		(in l. milioni)	
	C. FINANZIARIO		C. ECONOMICO	
	AVANZO	DISAV.	AVANZO	DISAV.
Acireale	0,0	62,0	0,0	20,6
Agrigento	41,2	0,0	1,2	0,0
Alessandria	55,9	0,0	0,4	0,0
Ancona	0,0	530,5	0,0	110,8
Aosta	33,7	0,0	2,4	0,0
Arezzo	14,2	0,0	0,7	0,0
Ascoli Pic.	0,0	194,8	0,0	230,2
Asti	0,0	39,7	0,0	26,4
Avellino	0,0	50,2	0,0	56,4
Bari	0,0	72,4	0,0	55,6
Belluno	0,0	9,1	0,0	57,9
Benevento	84,1	0,0	84,9	0,0
Bergamo	680,3	0,0	292,6	0,0
Biella	0,0	45,1	0,0	122,2
Bologna	541,9	0,0	17,6	0,0
Bolzano	0,0	121,2	0,0	30,8
Brescia	33,7	0,0	0,0	49,9
Brindisi	0,0	151,9	0,0	102,1
Cagliari	0,0	33,8	0,0	130,5
Caltanissetta	0,0	240,9	4,7	0,0
Campobasso	0,0	33,2	5,2	0,0
Caserta	124,9	0,0	123,4	0,0
Catania	0,0	111,6	5,9	0,0
Catanzaro	1.087,2	0,0	0,0	4,3
Chieti	70,6	0,0	67,4	0,0
Como	291,3	0,0	0,9	0,0
Cosenza	0,0	215,2	0,0	114,9
Cremona	218,5	0,0	2,2	0,0
Cuneo	335,4	0,0	145,3	0,0
Domodossola	0,0	8,8	0,0	2,9
Enna	0,0	22,7	0,0	5,5
Ferrara	0,0	51,4	0,5	0,0
Firenze	0,0	278,3	0,0	621,1
Foggia	0,0	10,9	0,0	0,8
Forlì	0,0	256,0	0,0	140,5
Frosinone	0,0	17,9	0,0	104,1
Genova	0,0	253,9	0,0	44,7
Gorizia	0,0	203,6	0,0	96,4
Grosseto	244,4	0,0	10,0	0,0
Imperia	0,0	89,8	0,0	124,9
Isernia	0,0	6,8	0,0	0,1
Ivrea	0,0	76,3	0,0	0,8
L'Aquila	0,0	77,8	0,0	203,1
La Spezia	0,0	34,9	0,0	91,5
Latina	0,0	31,2	0,0	70,0
Lecce	31,1	0,0	1,4	0,0
Livorno	212,4	0,0	45,0	0,0
Lucca	0,0	371,8	0,0	123,2
Macerata	0,0	34,4	24,8	0,0
Mantova	342,5	0,0	50,1	0,0
Massa Carrara	0,0	45,9	0,0	21,8
Matera	102,3	0,0	137,0	0,0
Messina	0,0	34,4	0,0	39,3

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

	1992		(in l. milioni)	
AUTOMOBILE	C. FINANZIARIO		C. ECONOMICO	
CLUB	AVANZO	DISAV.	AVANZO	DISAV.
Milano	0,0	425,1	142,1	0,0
Modena	172,8	0,0	22,3	0,0
Napoli	0,0	92,2	0,0	133,8
Novara	0,0	134,0	0,0	134,2
Nuoro	36,3	0,0	25,0	0,0
Oristano	0,0	52,4	0,0	52,3
Padova	0,0	211,1	0,0	75,7
Palermo	17,1	0,0	0,0	62,7
Parma	267,8	0,0	13,5	0,0
Pavia	0,0	72,3	0,3	0,0
Perugia	0,0	99,3	0,1	0,0
Pesaro	0,0	43,0	0,0	176,8
Pescara	0,0	59,1	34,9	0,0
Piacenza	0,0	54,5	1,0	0,0
Pisa	0,0	488,7	0,0	33,4
Pistoia	353,5	0,0	67,4	0,0
Pordenone	140,7	0,0	205,8	0,0
Potenza	0,0	64,1	0,0	49,7
Ragusa	0,0	28,4	0,0	125,8
Ravenna	19,6	0,0	2,3	0,0
Reggio Calab.	0,0	47,6	0,0	98,9
Reggio Emil.	245,3	0,0	0,0	17,6
Rieti	0,0	57,5	0,0	49,5
Rimini	4,9	0,0	0,0	234,0
Roma	0,0	463,1	0,0	619,8
Rovigo	0,0	44,6	0,0	41,0
Salerno	0,0	180,6	1,5	0,0
San Remo	0,0	41,3	0,0	47,4
Sassari	0,0	258,6	0,0	158,1
Savona	0,0	233,7	0,0	376,6
Siena	0,0	9,6	93,7	0,0
Siracusa	19,0	0,0	0,0	0,3
Sondrio	0,0	12,6	19,3	0,0
Taranto	246,8	0,0	0,0	17,3
Teramo	56,0	0,0	82,4	0,0
Terzi	0,0	114,1	0,0	152,0
Torino	0,0	1.437,1	89,6	0,0
Trapani	174,1	0,0	0,0	430,8
Trento	93,8	0,0	0,0	99,7
Treviso	0,0	53,1	114,9	0,0
Trieste	39,7	0,0	68,6	0,0
Udine	1.413,8	0,0	828,2	0,0
Varese	187,4	0,0	170,3	0,0
Venezia	0,0	256,9	0,0	177,4
Vercelli	62,3	0,0	45,4	0,0
Verona	65,1	0,0	269,8	0,0
Vicenza	415,5	0,0	0,0	950,9
Vigevano	0,0	85,1	0,0	267,8
Viterbo	0,0	30,2	0,0	12,9
TOTALE	8.577,1	8.968,0	3.322,1	7.399,7
DIFFERENZE	-390,9		-4.077,6	

	1993		(in l. milioni)	
AUTOMOBILE CLUB	C. FINANZIARIO AVANZO	DISAV.	C. ECONOMICO AVANZO	DISAV.
Acireale	0,0	82,2	0,0	107,3
Agrigento	0,0	51,5	0,0	49,3
Alessandria	188,6	0,0	0,0	12,7
Ancona	0,0	220,4	0,0	326,3
Aosta	0,0	140,6	0,0	124,7
Arezzo	14,6	0,0	0,0	21,2
Ascoli Pic.	0,0	112,8	0,0	246,4
Asti	0,0	33,9	3,5	0,0
Avellino	0,0	32,0	0,0	20,2
Bari	0,0	10,3	0,0	40,8
Belluno	0,0	66,5	0,0	3,0
Benevento	95,2	0,0	101,4	0,0
Bergamo	297,5	0,0	15,3	0,0
Biella	0,0	141,3	0,0	41,4
Bologna	112,6	0,0	29,9	0,0
Bolzano	0,0	151,6	0,0	271,8
Brescia	207,6	0,0	27,8	0,0
Brindisi	0,0	80,5	0,0	147,2
Cagliari	0,0	192,4	1.107,4	0,0
Caltanissetta	0,0	171,0	8,6	0,0
Campobasso	0,0	3,0	43,5	0,0
Caserta	272,0	0,0	187,5	0,0
Catania	0,0	43,8	61,2	0,0
Catanzaro	0,0	253,2	0,0	56,3
Chieti	0,0	67,1	0,0	51,6
Como	381,5	0,0	0,0	0,0
Cosenza	-0,0	83,1	0,0	126,3
Cremona	0,0	182,2	0,0	7,9
Cuneo	331,1	0,0	125,8	0,0
Domodossola	0,0	69,4	0,0	19,6
Enna	0,0	89,1	0,0	46,3
Ferrara	7,9	0,0	1,1	0,0
Firenze	0,0	25,3	0,0	20,2
Foggia	0,0	1,3	0,0	24,2
Forlì	2,9	0,0	0,0	7,8
Frosinone	0,0	117,4	0,0	12,3
Genova	154,1	0,0	0,0	16,0
Gorizia	0,0	58,5	0,0	21,8
Grosseto	83,0	0,0	104,1	0,0
Imperia	0,0	35,5	15,4	0,0
Isernia	0,0	17,7	0,0	14,3
Ivrea	115,6	0,0	0,0	9,6
L'Aquila	39,1	0,0	0,0	40,2
La Spezia	0,0	210,7	0,0	115,7
Latina	0,0	38,7	81,8	0,0
Lecce	70,0	0,0	2,0	0,0
Livorno	179,1	0,0	110,7	0,0
Lucca	140,0	0,0	0,0	240,4
Macerata	23,6	0,0	54,9	0,0
Mantova	0,0	88,0	5,9	0,0
Massa Carrara	0,0	225,9	0,0	158,2
Matera	106,9	0,0	83,3	0,0
Messina	0,0	139,7	0,0	226,5

	1993		(in l. milioni)	
AUTOMOBILE CLUB	C. FINANZIARIO		C. ECONOMICO	
	AVANZO	DISAV.	AVANZO	DISAV.
Milano	0,0	41,0	253,4	0,0
Modena	482,5	0,0	100,0	0,0
Napoli	0,0	1.511,8	0,0	271,7
Novara	0,0	209,9	0,0	662,9
Nuoro	0,0	55,7	0,0	56,0
Oristano	0,0	61,7	0,0	68,1
Padova	0,0	369,3	0,0	255,3
Palermo	0,0	1.031,2	0,0	952,0
Parma	0,0	145,7	3,4	0,0
Pavia	85,3	0,0	28,2	0,0
Perugia	91,5	0,0	0,3	0,0
Pesaro	47,6	0,0	0,0	14,7
Pescara	0,0	65,8	0,0	25,2
Piacenza	264,4	0,0	4,0	0,0
Pisa	0,0	46,1	62,0	0,0
Pistoia	822,7	0,0	50,4	0,0
Pordenone	274,9	0,0	212,5	0,0
Potenza	0,0	23,0	0,0	25,6
Ragusa	0,0	9,0	0,0	56,4
Ravenna	0,0	3,3	3,8	0,0
Reggio Calab.	0,0	41,1	0,0	111,4
Reggio Emil.	99,4	0,0	72,3	0,0
Rieti	0,0	134,2	0,0	318,1
Rimini	0,0	76,0	0,0	143,0
Roma	17.407,8	0,0	14.111,3	0,0
Rovigo	0,0	4,2	0,0	1,8
Salerno	0,0	166,4	4,0	0,0
San Remo	0,0	31,6	0,7	0,0
Sassari	67,8	0,0	0,0	25,0
Savona	0,0	137,4	0,0	100,7
Siena	87,2	0,0	37,6	0,0
Siracusa	0,0	61,3	0,0	21,1
Sondrio	29,5	0,0	28,2	0,0
Taranto	57,4	0,0	56,3	0,0
Teramo	0,0	172,2	71,5	0,0
Terni	0,0	30,8	0,0	50,0
Torino	0,0	1.246,0	789,6	0,0
Trapani	0,0	195,1	0,0	95,2
Trento	0,0	321,7	115,1	0,0
Treviso	0,0	18,5	151,6	0,0
Trieste	0,0	13,8	0,0	76,4
Udine	0,0	157,5	0,0	196,8
Varese	526,6	0,0	9,8	0,0
Venezia	0,0	179,2	0,0	10,6
Vercelli	0,0	176,7	0,0	5,4
Verona	26,8	0,0	46,2	0,0
Vicenza	267,0	0,0	53,7	0,0
Vigevano	0,0	47,2	0,0	71,5
Viterbo	73,0	0,0	0,0	10,3
TOTALE	23.534,6	10.020,6	18.436,9	6.252,4
DIFFERENZE	13.514,0		12.184,5	

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOMOBILE CLUB	1994		(in I. milioni)	
	C. FINANZIARIO		C. ECONOMICO	
	AVANZO	DISAV.	AVANZO	DISAV.
Acireale	41,5	0,0	0,0	26,6
Agrigento	0,0	53,8	0,0	68,2
Alessandria	0,0	1,2	0,0	8,9
Ancona	0,0	321,4	0,0	575,6
Aosta	68,6	0,0	0,0	152,5
Arezzo	54,6	0,0	72,4	0,0
Ascoli Pic.	25,7	0,0	0,0	1,3
Asti	0,0	122,9	0,0	32,4
Avellino	0,0	135,8	0,0	97,2
Bari	0,0	157,7	0,0	373,6
Belluno	0,0	148,3	0,0	27,8
Benevento	3,7	0,0	0,0	23,0
Bergamo	83,5	0,0	47,4	0,0
Biella	0,0	184,3	15,7	0,0
Bologna	399,1	0,0	0,0	64,3
Bolzano	0,0	23,9	0,0	1.500,5
Brescia	0,0	746,7	30,5	0,0
Brindisi	0,0	146,8	0,0	168,7
Cagliari	0,0	210,8	0,0	5,7
Caltanissetta	0,0	92,8	1,0	0,0
Campobasso	36,4	0,0	75,6	0,0
Caserta	0,0	281,0	0,0	313,9
Catania	93,8	0,0	111,3	0,0
Catanzaro	0,0	216,1	0,0	14,9
Chieti	69,0	0,0	9,7	0,0
Como	381,3	0,0	0,0	0,0
Cosenza	0,0	174,2	0,0	133,2
Cremona	0,0	329,6	0,0	260,1
Cuneo	90,1	0,0	231,3	0,0
Domodossola	0,0	29,5	0,0	16,1
Enna	0,0	122,4	0,0	137,2
Ferrara	230,8	0,0	237,1	0,0
Firenze	923,6	0,0	97,3	0,0
Foggia	0,0	12,9	0,0	14,7
Forlì	59,7	0,0	0,0	188,8
Frosinone	0,0	211,3	0,0	190,7
Genova	841,3	0,0	377,3	0,0
Gorizia	0,0	173,7	0,0	219,2
Grosseto	0,0	47,7	130,9	0,0
Imperia	0,0	27,9	0,0	26,0
Isernia	0,0	1,7	0,0	5,0
Ivrea	0,0	28,0	31,9	0,0
L'Aquila	70,1	0,0	19,8	0,0
La Spezia	0,0	134,3	0,0	117,4
Latina	-29,3	0,0	0,0	3,5
Lecce	0,0	149,9	4,0	0,0
Livorno	152,4	0,0	112,5	0,0
Lucca	56,5	0,0	34,8	0,0
Macerata	0,0	59,3	0,7	0,0
Mantova	0,0	124,4	1,2	0,0
Massa Carrara	105,6	0,0	0,0	2,6
Matera	0,0	36,6	26,7	0,0
Messina	0,0	202,9	0,0	144,4

	1994		(in L. milioni)	
AUTOMOBILE	C. FINANZIARIO		C. ECONOMICO	
CLUB	AVANZO	DISAV.	AVANZO	DISAV.
Milano	1.254,6	0,0	844,6	0,0
Modena	0,0	379,8	87,2	0,0
Napoli	4,8	0,0	0,0	142,2
Novara	71,7	0,0	0,0	208,5
Nuoro	0,0	121,1	0,0	90,1
Oristano	0,0	93,5	0,0	97,5
Padova	374,8	0,0	0,0	744,0
Palermo	0,0	546,1	0,0	516,5
Parma	438,8	0,0	23,5	0,0
Pavia	0,0	16,0	0,0	57,2
Perugia	0,0	89,6	0,2	0,0
Pesaro	0,0	243,3	19,7	0,0
Pescara	0,0	13,4	0,0	77,6
Piacenza	159,4	0,0	2,5	0,0
Pisa	113,9	0,0	0,0	37,8
Pistoia	522,2	0,0	489,6	0,0
Pordenone	277,4	0,0	243,0	0,0
Potenza	0,0	4,5	0,0	0,5
Ragusa	0,0	305,4	0,0	99,5
Ravenna	0,0	63,9	14,5	0,0
Reggio Calab.	0,0	154,3	0,0	37,2
Reggio Emil.	673,8	0,0	154,5	0,0
Rieti	0,0	72,7	0,0	58,7
Rimini	0,0	445,2	0,0	537,6
Roma	0,0	5.316,2	0,0	2.399,3
Rovigo	40,7	0,0	0,0	1,9
Salerno	0,0	108,3	4,3	0,0
San Remo	0,0	92,3	0,0	5,9
Sassari	0,0	160,1	0,0	23,5
Savona	0,0	158,8	0,0	183,8
Siena	0,0	94,2	0,0	46,3
Siracusa	0,0	82,9	34,3	0,0
Sondrio	19,8	0,0	0,0	33,0
Taranto	0,0	155,4	115,9	0,0
Teramo	11,1	0,0	20,2	0,0
Terni	195,4	0,0	0,0	88,1
Torino	0,0	617,5	298,0	0,0
Trapani	0,0	36,7	0,0	234,3
Trento	0,0	0,2	33,5	0,0
Treviso	44,3	0,0	6,4	0,0
Trieste	0,0	53,1	0,0	0,0
Udine	3.093,5	0,0	18,6	0,0
Varese	1.062,6	0,0	626,2	0,0
Venezia	0,0	270,6	0,0	390,0
Vercelli	0,0	203,5	11,9	0,0
Verona	0,0	172,9	0,0	405,1
Vicenza	0,0	547,4	0,0	96,9
Vigevano	9,0	0,0	0,0	33,6
Viterbo	41,2	0,0	0,0	2,9
TOTALE	12.225,8	15.328,7	4.717,6	11.563,3
DIFFERENZE	-3.102,9		-6.845,7	

	1995		(in l. milioni)	
AUTOMOBILE CLUB	C. FINANZIARIO		C. ECONOMICO	
	AVANZO	DISAV.	AVANZO	DISAV.
Acireale	0,0	9,8	0,0	19,2
Agrigento	0,0	35,4	0,0	56,6
Alessandria	0,0	122,1	3,7	0,0
Ancona	0,0	27,0	0,0	159,4
Aosta	0,0	93,9	0,0	148,8
Arezzo	156,0	0,0	138,9	0,0
Ascoli Pic.	0,0	103,3	0,0	41,2
Asti	0,0	54,8	0,0	82,3
Avellino	0,0	42,7	0,0	48,1
Bari	0,0	360,4	0,0	294,1
Belluno	0,0	57,7	0,0	46,0
Benevento	0,0	27,4	0,0	11,8
Bergamo	0,0	336,9	39,6	0,0
Biella	21,8	0,0	11,4	0,0
Bologna	0,0	125,1	0,0	64,3
Bolzano	274,5	0,0	247,9	0,0
Brescia	0,0	1.146,7	35,5	0,0
Brindisi	0,0	147,4	0,0	174,1
Cagliari	7,3	0,0	0,0	572,6
Caltanissetta	0,0	78,9	1,4	0,0
Campobasso	0,0	0,7	8,6	0,0
Caserta	0,0	1,5	0,0	26,3
Catania	32,5	0,0	90,7	0,0
Catanzaro	0,0	305,4	0,0	235,1
Chieti	13,8	0,0	0,0	60,9
Como	90,9	0,0	60,0	0,0
Cosenza	12,0	0,0	15,3	0,0
Cremona	0,0	227,6	0,0	121,0
Cuneo	347,8	0,0	261,3	0,0
Domodossola	0,0	60,3	14,7	0,0
Enna	0,0	113,4	0,0	132,8
Ferrara	3,8	0,0	132,1	0,0
Firenze	1.025,7	0,0	64,9	0,0
Foggia	0,0	88,4	0,0	38,4
Forlì	0,0	90,4	0,1	0,0
Frosinone	0,0	222,5	0,0	254,3
Genova	323,8	0,0	93,0	0,0
Gorizia	0,0	452,4	0,0	456,4
Grosseto	54,6	0,0	94,1	0,0
Imperia	0,0	17,1	0,0	53,9
Isernia	17,4	0,0	0,0	4,3
Ivrea	61,1	0,0	1,0	0,0
L'Aquila	0,0	11,3	0,0	51,1
La Spezia	0,0	134,8	0,0	157,5
Latina	0,0	31,5	0,0	12,8
Lecce	0,0	59,7	44,3	0,0
Lecco	95,4	0,0	0,0	0,0
Livorno	0,0	331,8	105,3	0,0
Lucca	72,6	0,0	89,2	0,0
Macerata	0,0	78,1	0,0	13,5
Mantova	0,0	767,4	0,0	576,5
Massa Carrara	0,0	306,2	75,7	0,0
Matera	0,0	127,2	79,6	0,0
Messina	0,0	160,8	0,0	220,9

AUTOMOBILE CLUB	1995		(in l. milioni)	
	C. FINANZIARIO		C. ECONOMICO	
	AVANZO	DISAV.	AVANZO	DISAV.
Milano	0,0	191,3	146,4	0,0
Modena	69,2	0,0	188,3	0,0
Napoli	0,0	996,8	0,0	1.306,8
Novara	0,0	83,5	0,0	174,2
Nuoro	0,0	51,7	0,0	30,6
Oristano	0,0	98,8	0,0	70,2
Padova	0,0	823,8	0,0	738,7
Palermo	0,0	856,1	0,0	835,5
Parma	0,0	130,0	84,6	0,0
Pavia	0,0	31,5	0,0	87,6
Perugia	0,0	85,5	0,1	0,0
Pesaro	103,2	0,0	38,1	0,0
Pescara	0,0	68,9	0,0	70,6
Piacenza	0,0	31,5	1,3	0,0
Pisa	0,0	216,0	45,2	0,0
Pistoia	478,1	0,0	504,6	0,0
Pordenone	125,8	0,0	293,6	0,0
Potenza	120,0	0,0	82,7	0,0
Prato	0,0	19,2	0,0	109,1
Ragusa	0,0	154,4	0,0	60,8
Ravenna	111,7	0,0	29,0	0,0
Reggio Calab.	0,0	65,4	0,0	1,4
Reggio Emil.	231,9	0,0	644,3	0,0
Rieti	0,0	126,7	0,0	136,2
Rimini	0,0	98,6	0,0	333,2
Roma	0,0	1.146,2	0,0	1.539,2
Rovigo	0,0	4,6	3,7	0,0
Salerno	0,0	184,5	8,5	0,0
San Remo	0,0	0,1	0,0	74,9
Sassari	0,0	286,6	0,0	320,1
Savona	0,0	241,2	0,0	311,0
Siena	91,9	0,0	2,8	0,0
Siracusa	0,0	43,3	42,7	0,0
Sondrio	0,0	57,2	3,4	0,0
Taranto	345,2	0,0	226,1	0,0
Teramo	89,8	0,0	39,2	0,0
Terni	0,0	42,1	0,0	118,7
Torino	114,3	0,0	256,6	0,0
Trapani	0,0	65,7	0,0	599,6
Trento	47,4	0,0	0,0	121,4
Treviso	0,0	51,2	0,0	101,7
Trieste	86,6	0,0	0,0	25,9
Udine	0,0	515,6	30,5	0,0
Varese	464,6	0,0	584,8	0,0
Venezia	0,0	496,8	0,0	184,6
Vercelli	0,0	259,7	0,0	6,0
Verona	0,0	414,8	0,0	321,9
Vibo Valentia	17,6	0,0	17,6	0,0
Vicenza	0,0	100,0	117,7	0,0
Vigevano	115,4	0,0	6,4	0,0
Viterbo	6,9	0,0	0,0	3,4
TOTALE	5.230,4	14.397,0	5.106,6	11.817,6
DIFFERENZE	-9.166,6		-6.711,0	

2.2 Le situazioni amministrative e patrimoniali

Si è già osservato che l'adozione da parte di alcuni AC di criteri difformi rispetto a quelli indicati dalla vigente normativa rende poco attendibili le risultanze complessive esposte nella situazione amministrativa ed in quella patrimoniale, com'è anche dimostrato dalle non irrilevanti discordanze - sopra evidenziate - tra il conto consolidato ed i conti consuntivi resi dagli Automobile Club provinciali e locali.

Tale circostanza ha indotto la Corte a predisporre, laddove possibile e sempre nel caso che non vi fosse incertezza o perplessità su dati contraddittori, complesse rielaborazioni, attraverso anche l'ausilio di mezzi informatici, delle quali si è tenuto conto nella compilazione dei prospetti di seguito riportati.

L'esattezza delle risultanze finali viene infatti spesso inficiata dalla mancata corrispondenza tra i residui attivi e passivi indicati nel rendiconto finanziario e quelli riportati nella situazione amministrativa, che si traduce nella erroneità dei dati che esprimono l'avanzo o il disavanzo e, conseguenzialmente, la situazione patrimoniale.

Deve tenersi conto, poi, di ulteriori imprecisioni, quali l'omessa indicazione nella situazione amministrativa di disponibilità liquide che risultano invece dalla situazione patrimoniale.

Va rilevata anche la mancata sistemazione di numerose poste contabili che risultano cristallizzate da ormai lungo tempo e che non trovano solidi presupposti per essere validamente considerate - sotto il profilo giuridico - come partite creditorie o debitorie nel quadro dell'attività degli Automobile Club; in particolare, il complessivo accumulo dei residui passivi, di ragguardevole dimensione, impone una più accurata utilizzazione dell'istituto del riaccertamento.

Con riguardo ai risultati, deve annotarsi, come si è detto, che i consuntivi denunciano spesso pesanti situazioni di deficit patrimoniale (quello complessivo al 31 dicembre 1995 ammonta ad oltre 86,6 miliardi, con un peggioramento sensibile rispetto al precedente esercizio (-76,6 miliardi).

D'altro canto, la situazione amministrativa in cui versa la gran parte degli Enti, che come si visto sopra, ha superato con il 1995 62,6 miliardi di disavanzo, rende ormai improcrastinabile l'adozione di ogni utile misura finalizzata al riassorbimento del disavanzo di amministrazione sinora accumulato.

Occorre, in altri termini, concentrare tutti gli sforzi per un miglioramento dei risultati di esercizio, sia sul versante dell'entrata, sia su quello della spesa, valutando attentamente ogni soluzione possibile idonea a concorrere al raggiungimento di detta imprescindibile esigenza, ivi compresa, a titolo esemplificativo, una più proficua utilizzazione dei cespiti patrimoniali immobiliari, specie attraverso una migliore utilizzazione di quelli scarsamente produttivi di redditi.

Nei prospetti che seguono vengono riportati i dati disaggregati per ciascun Automobile club concernenti l'avanzo o il disavanzo di amministrazione, nonché il patrimonio netto ed il deficit patrimoniale.

	1992	(in lire milioni)	
AUTOMOBILE CLUB	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Acireale	-98,2	0,0	181,9
Agrigento	68,2	69,8	0,0
Alessandria	326,5	56,2	0,0
Ancona	-882,0	15,4	1.476,3
Aosta	-452,7	2,4	589,1
Arezzo	-334,0	0,7	937,9
Ascoli Pic.	-1.312,4	4,1	2.167,7
Asti	-338,3	23,3	318,1
Avellino	47,3	0,0	323,4
Bari	-1.002,8	565,3	1.882,0
Belluno	-716,4	0,0	875,6
Benevento	168,1	304,4	89,2
Bergamo	670,9	292,6	285,6
Biella	-49,4	7,6	122,2
Bologna	-4,2	1.064,1	0,0
Bolzano	161,7	595,9	30,8
Brescia	3,4	850,1	49,9
Brindisi	-785,8	3,1	760,5
Cagliari	-973,0	21,8	2.442,6
Caltanissetta	-711,1	128,0	0,0
Campobasso	-442,7	34,4	928,5
Caserta	388,7	319,5	0,0
Catania	-906,3	5,9	677,5
Catanzaro	-980,4	1,6	2.652,4
Chieti	66,2	362,3	395,9
Como	846,9	163,2	0,0
Cosenza	-883,9	817,2	2.011,3
Cremona	-284,5	3,2	0,0
Cuneo	563,6	0,0	0,0
Domodossola	-242,1	0,0	126,4
Enna	242,4	217,2	5,5
Ferrara	8,0	0,0	845,4
Firenze	-2.965,7	66,6	3.515,2
Foggia	-916,6	0,0	874,1
Forlì	-360,4	0,0	701,3
Frosinone	-713,4	0,0	804,9
Genova	-740,0	0,0	1.031,8
Gorizia	-670,7	7,8	525,1
Grosseto	159,9	10,0	248,0
Imperia	-432,5	1,7	756,6
Isernia	-23,0	6,1	44,3
Ivrea	-273,9	2,0	449,1
L'Aquila	-467,0	154,6	707,7
La Spezia	-388,2	251,3	559,9
Latina	-13,4	55,0	547,4
Lecce	-244,3	232,4	160,4
Livorno	38,1	794,9	0,0
Lucca	-1.146,2	56,6	189,9
Macerata	-513,3	28,3	983,0
Mantova	-502,2	158,4	523,0
Massa Carrara	-118,2	0,0	108,6
Matera	558,1	612,1	0,0
Messina	-750,6	0,0	1.184,1

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOMOBILE CLUB	1992	(in lire milioni)	
	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Milano	632,0	143,4	4.263,6
Modena	193,5	253,6	351,4
Napoli	-3.524,0	57,0	4.066,7
Novara	-956,5	0,0	850,9
Nuoro	72,8	114,2	162,8
Oristano	-193,9	2,3	183,1
Padova	-3.746,1	0,0	3.841,3
Palermo	-1.368,2	48,4	2.219,2
Parma	469,3	105,7	215,4
Pavia	-343,1	87,1	0,0
Perugia	-201,7	0,0	235,7
Pesaro	-752,9	0,0	1.246,2
Pescara	-510,1	34,9	946,1
Piacenza	-1.071,9	21,5	528,5
Pisa	-536,2	0,0	371,8
Pistoia	636,5	934,4	0,0
Pordenone	26,0	788,7	54,1
Potenza	-448,9	0,0	661,1
Ragusa	-657,9	0,0	701,4
Ravenna	-165,6	38,3	420,5
Reggio Calab.	-700,6	0,0	829,9
Reggio Emil.	-760,9	71,1	999,2
Rieti	-373,1	6,6	376,4
Rimini	-189,0	0,0	252,6
Roma	-27.438,9	0,0	25.734,2
Rovigo	-223,8	0,4	285,5
Salerno	401,4	1,5	53,5
San Remo	-214,4	1,5	351,6
Sassari	-319,4	78,5	271,3
Savona	-1.093,0	2,0	2.128,5
Siena	-335,9	95,6	667,6
Siracusa	-162,0	0,0	138,2
Sondrio	-562,8	19,3	633,8
Taranto	323,1	345,8	17,3
Teramo	118,6	204,8	93,8
Terni	-700,0	0,0	608,0
Torino	-1.854,1	1.038,9	0,0
Trapani	-1.231,9	211,0	2.338,7
Trento	-363,1	0,0	1.455,8
Treviso	42,8	128,5	466,1
Trieste	-4.042,1	0,0	2.465,8
Udine	-1.387,2	976,0	0,0
Varese	1.182,9	194,8	382,1
Venezia	-123,5	0,0	2.354,1
Vercelli	-409,4	265,8	86,8
Verona	237,1	269,8	477,6
Vicenza	-21,7	213,1	1.582,1
Vigevano	-256,3	84,5	267,8
Viterbo	-374,0	0,0	368,9
TOTALE	-71.600,0	15.205,6	101.097,2
DIFFERENZE			-85.891,6

	1993	(in lire milioni)	
AUTOMOBILE CLUB	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Acireale	-175,1	0,0	289,2
Agrigento	16,8	69,8	49,3
Alessandria	513,2	56,2	12,7
Ancona	-1.103,3	15,4	1.802,6
Aosta	-702,0	0,0	711,4
Arezzo	-190,6	0,0	958,4
Ascoli Pic.	-1.422,8	4,1	2.414,0
Asti	-372,2	26,8	318,1
Avellino	-277,3	0,0	343,6
Bari	-1.004,2	565,3	1.922,8
Belluno	-660,9	0,0	878,6
Benevento	263,3	405,8	89,2
Bergamo	968,4	22,4	0,0
Biella	-190,7	7,6	163,6
Bologna	86,1	1.099,0	0,0
Bolzano	-102,3	565,1	271,8
Brescia	399,8	828,0	0,0
Brindisi	-882,0	3,1	907,7
Cagliari	-957,3	1.129,2	2.442,6
Caltanissetta	-858,3	136,6	0,0
Campobasso	-445,7	72,8	923,3
Caserta	-289,9	488,4	0,0
Catania	444,5	61,2	671,6
Catanzaro	-1.009,9	1,6	2.708,7
Chieti	-3,0	362,3	447,4
Como	1.220,6	163,2	0,0
Cosenza	-963,9	817,2	2.137,6
Cremona	-1.584,6	3,2	7,9
Cuneo	894,3	0,0	0,0
Domodossola	-135,1	0,0	146,0
Enna	149,4	211,7	46,3
Ferrara	-984,1	0,0	0,0
Firenze	-3.161,6	0,0	3.468,7
Foggia	-917,3	0,0	898,2
Forlì	-412,5	0,0	709,1
Frosinone	-706,4	0,0	817,8
Genova	-723,9	766,1	1.047,8
Gorizia	-64,1	7,8	546,9
Grosseto	239,1	104,1	238,0
Imperia	-468,0	17,1	756,6
Isernia	-38,4	6,1	58,7
Ivrea	-155,6	2,0	458,7
L'Aquila	-431,2	154,6	747,9
La Spezia	-893,2	251,3	675,6
Latina	62,5	55,0	465,6
Lecce	-174,3	233,0	159,0
Livorno	219,8	879,4	0,0
Lucca	-1.217,5	0,0	307,0
Macerata	-489,7	58,3	958,2
Mantova	-592,9	164,2	523,0
Massa Carrara	-342,6	0,0	266,8
Matera	665,3	695,3	0,0
Messina	-890,4	0,0	1.410,6

AUTOMOBILE CLUB	1993	(in lire milioni)	
	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Milano	377,7	254,7	4.121,5
Modena	664,8	331,4	329,1
Napoli	-5.155,9	57,0	4.338,4
Novara	1.922,1	0,0	1.513,8
Nuoro	18,2	114,2	218,7
Oristano	-259,9	2,3	251,2
Padova	-4.445,5	0,0	4.096,6
Palermo	-2.642,8	48,4	3.171,2
Parma	343,9	109,1	215,4
Pavia	-257,8	115,3	0,0
Perugia	-117,5	0,3	235,6
Pesaro	-742,1	0,0	1.260,8
Pescara	-505,3	0,0	936,4
Piacenza	234,0	22,5	528,5
Pisa	-582,3	62,0	371,8
Pistoia	1.453,4	984,9	0,0
Pordenone	516,2	1.001,2	54,1
Potenza	-481,2	0,0	698,7
Ragusa	-667,0	0,0	757,8
Ravenna	-168,9	39,8	418,2
Reggio Calab.	-753,1	0,0	941,3
Reggio Emil.	-661,5	143,4	999,2
Rieti	-503,2	6,6	694,5
Rimini	-265,0	0,0	395,6
Roma	-4.298,5	14.111,3	25.734,2
Rovigo	-229,5	0,4	287,3
Salerno	235,0	4,0	52,0
San Remo	-272,4	2,1	351,9
Sassari	-252,4	78,5	296,3
Savona	-1.230,4	2,0	2.229,2
Siena	-248,7	39,6	574,0
Siracusa	-329,8	0,0	159,3
Sondrio	-559,1	28,2	614,5
Taranto	509,3	402,1	17,3
Teramo	23,0	276,3	93,8
Terni	-730,8	0,0	657,9
Torino	-3.131,6	1.829,0	0,0
Trapani	-1.387,7	211,0	2.438,7
Trento	-684,3	115,1	1.455,8
Treviso	-15,7	151,6	337,6
Trieste	-1.939,0	0,0	2.542,3
Udine	-1.680,7	976,0	196,8
Varese	1.658,7	34,4	211,9
Venezia	-302,8	0,0	2.364,8
Vercelli	-267,3	265,8	92,2
Verona	263,1	46,2	207,9
Vicenza	230,8	266,8	1.582,1
Vigevano	-66,9	84,5	339,3
Viterbo	-572,0	0,0	511,0
TOTALE	-47.810,0	32.727,6	105.075,4
DIFFERENZE			-72.347,8

AUTOMOBILE CLUB	1994	(in lire milioni)	
	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Acireale	-133,5	0,0	315,8
Agrigento	-37,1	62,6	110,3
Alessandria	508,8	43,5	8,9
Ancona	-1.621,9	15,4	2.378,2
Aosta	-618,9	0,0	863,9
Arezzo	-200,2	72,4	958,4
Ascoli Pic.	-1.395,9	4,1	2.415,4
Asti	-540,0	26,8	350,5
Avellino	-478,5	0,0	440,7
Bari	-1.150,4	565,3	2.296,4
Belluno	-692,6	0,0	906,4
Benevento	267,1	405,8	112,2
Bergamo	1.052,3	69,7	0,0
Biella	-375,3	23,3	163,6
Bologna	485,4	1.099,0	64,3
Bolzano	-128,5	293,3	1.500,5
Brescia	-538,1	943,5	0,0
Brindisi	-1.047,1	3,1	1.076,4
Cagliari	-1.111,3	21,8	1.393,3
Caltanissetta	-970,8	137,6	0,0
Campobasso	-354,7	104,9	879,8
Caserta	293,4	505,1	313,9
Catania	-813,4	111,3	610,4
Catanzaro	-1.226,0	1,6	2.667,3
Chieti	63,8	372,1	447,4
Como	1.592,2	263,2	0,0
Cosenza	-1.134,9	817,2	2.270,8
Cremona	-796,7	3,2	268,5
Cuneo	987,1	538,8	0,0
Domodossola	-238,8	0,0	162,8
Enna	27,0	211,7	137,2
Ferrara	202,4	413,9	845,4
Firenze	-2.264,0	97,3	3.468,7
Foggia	-929,7	0,0	912,9
Forlì	-364,1	0,0	897,9
Frosinone	-917,4	0,0	1.008,5
Genova	102,8	1.143,4	1.047,8
Gorizia	-901,7	7,8	766,1
Grosseto	183,6	130,9	133,9
Imperia	-495,9	0,0	765,5
Isernia	-40,1	6,1	63,7
Ivrea	-183,7	33,9	458,7
L'Aquila	-348,2	179,0	747,9
La Spezia	-697,8	251,3	793,0
Latina	130,0	55,0	469,1
Lecce	-334,9	235,0	157,0
Livorno	339,4	991,9	0,0
Lucca	-1.235,3	34,8	307,0
Macerata	-549,0	4,2	903,3
Mantova	-713,0	165,4	523,0
Massa Carrara	-253,5	0,0	269,4
Matera	628,6	722,1	0,0
Messina	-1.203,1	0,0	1.555,0

AUTOMOBILE CLUB	1994	(in lire milioni)	
	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Milano	1.494,7	845,9	3.868,0
Modena	210,5	89,4	0,0
Napoli	-5.141,5	57,0	4.480,6
Novara	-1.277,7	0,0	1.723,3
Nuoro	-539,3	114,2	308,8
Oristano	-358,7	2,3	348,7
Padova	-3.549,6	0,0	4.840,6
Palermo	-3.610,8	48,4	4.109,6
Parma	774,4	132,6	215,4
Pavia	-273,8	115,3	57,2
Perugia	-207,1	0,2	235,3
Pesaro	-1.025,1	19,7	1.260,8
Pescara	-535,8	0,0	1.014,1
Piacenza	203,6	25,0	528,5
Pisa	-468,4	0,0	347,7
Pistoia	1.976,0	1.474,5	0,0
Pordenone	567,7	1.190,1	0,0
Potenza	-486,0	0,0	699,1
Ragusa	-818,2	0,0	857,3
Ravenna	-232,7	50,5	414,4
Reggio Calab.	-923,0	0,0	847,6
Reggio Emil.	12,2	225,6	926,9
Rieti	-575,9	6,6	753,2
Rimini	-710,2	0,0	933,3
Roma	-8.437,4	0,0	14.022,3
Rovigo	-188,7	0,0	289,2
Salerno	53,9	4,3	48,0
San Remo	-382,6	2,1	357,9
Sassari	-412,5	78,5	319,8
Savona	-1.389,2	2,0	2.412,9
Siena	-337,4	1,9	582,6
Siracusa	-289,8	34,3	145,9
Sondrio	-574,4	0,0	619,3
Taranto	434,9	518,0	17,3
Teramo	17,3	296,5	93,8
Temi	-803,4	0,0	746,0
Torino	-654,9	2.127,0	0,0
Trapani	-1.429,6	211,0	2.673,1
Trento	-684,6	0,0	1.347,7
Treviso	28,6	6,4	186,1
Trieste	-2.540,9	0,0	2.542,3
Udine	1.406,2	797,8	0,0
Varese	2.716,4	650,8	202,1
Venezia	-1.702,7	0,0	2.754,7
Vercelli	-804,3	277,7	92,2
Verona	90,3	0,0	566,8
Vicenza	-286,4	266,8	1.679,0
Vigevano	-331,4	84,5	372,8
Viterbo	-529,5	0,0	513,8
TOTALE	-52.699,2	20.944,5	100.563,1
DIFFERENZE			-79.618,5

AUTOMOBILE CLUB	1995	(in lire milioni)	
	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Acireale	-141,8	0,0	335,0
Agrigento	-72,4	62,6	166,9
Alessandria	386,1	38,4	0,0
Ancona	-1.649,0	15,4	2.537,6
Aosta	-716,4	0,0	1.011,7
Arezzo	-44,2	138,8	886,0
Ascoli Pic.	-1.482,7	4,1	2.456,5
Asti	-549,8	26,8	432,8
Avellino	-467,0	0,0	488,8
Bari	-1.510,8	565,3	2.412,5
Belluno	-706,3	0,0	952,4
Benevento	239,7	405,8	124,0
Bergamo	715,4	109,4	0,0
Biella	-353,8	19,0	148,0
Bologna	360,3	1.034,7	64,3
Bolzano	146,0	541,2	1.500,5
Brescia	-1.715,4	979,0	0,0
Brindisi	-1.199,1	3,1	1.250,5
Cagliari	-1.108,2	21,8	2.103,1
Caltanissetta	-769,3	139,0	0,0
Campobasso	-387,8	37,9	804,2
Caserta	301,3	505,1	340,2
Catania	-781,4	90,7	499,1
Catanzaro	-1.531,3	1,6	2.958,7
Chieti	77,5	372,1	508,4
Como	1.684,9	448,2	0,0
Cosenza	-1.168,9	851,2	2.270,8
Cremona	-997,5	3,2	389,4
Cuneo	1.334,9	800,1	0,0
Domodossola	-140,2	14,7	162,8
Enna	-86,4	28,2	132,8
Ferrara	206,7	0,0	845,4
Firenze	-1.262,2	65,0	3.371,5
Foggia	-1.017,4	0,0	951,4
Forlì	-454,7	0,1	897,9
Frosinone	-1.140,8	0,0	1.259,7
Genova	418,8	188,5	0,0
Gorizia	-1.354,1	7,8	1.222,5
Grosseto	238,2	94,1	3,0
Imperia	-512,9	0,0	819,4
Isernia	-22,8	6,1	68,0
Ivrea	-122,6	34,9	458,7
L'Aquila	-359,5	179,0	799,0
La Spezia	-856,0	251,3	950,5
Latina	108,8	55,0	481,9
Lecce	-394,6	275,3	153,0
Lecco	95,4	0,0	0,0
Livorno	5,5	1.098,2	0,0
Lucca	-1.167,8	89,2	272,2
Macerata	-567,3	3,4	916,1
Mantova	-1.480,6	165,4	1.099,5
Massa Carrara	-589,1	75,7	269,4
Matera	501,1	801,6	0,0
Messina	-1.363,9	0,0	1.775,8

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

AUTOMOBILE CLUB	1995	(in lire milioni)	
	SIT. AMMINISTR. AVAN (+) DISAV (-)	C. PATRIMONIALE NETTO	DEFICIT
Milano	728,9	147,7	3.023,4
Modena	240,2	457,7	0,0
Napoli	-6.082,7	57,0	5.787,4
Novara	-1.374,6	0,0	1.897,5
Nuoro	-559,3	114,2	339,4
Oristano	-82,8	2,3	430,5
Padova	-4.482,6	0,0	5.579,2
Palermo	-4.462,4	48,4	4.945,1
Parma	644,3	217,2	215,4
Pavia	-305,2	58,1	87,6
Perugia	-290,2	0,1	235,1
Pesaro	-864,6	57,8	1.260,8
Pescara	-602,1	0,0	1.084,7
Piacenza	131,4	26,3	528,5
Pisa	-851,2	45,2	347,7
Pistoia	2.455,2	1.979,1	0,0
Pordenone	693,5	1.483,8	0,0
Potenza	-268,7	82,7	699,1
Prato	-19,2	0,0	109,1
Ragusa	-868,5	0,0	918,1
Ravenna	-121,1	65,0	399,9
Reggio Calab.	-988,7	0,0	960,5
Reggio Emil.	221,8	715,4	772,4
Rieti	-702,5	6,6	889,4
Rimini	-808,8	0,0	1.266,5
Roma	-9.722,2	0,0	15.561,4
Rovigo	-192,4	4,1	289,2
Salerno	-130,6	8,5	43,8
San Remo	-383,3	2,1	432,8
Sassari	-699,1	78,5	639,9
Savona	-1.630,4	2,0	2.723,9
Siena	-245,5	4,8	582,6
Siracusa	-360,6	42,7	111,6
Sondrio	-555,6	3,4	619,3
Taranto	845,3	744,1	17,3
Teramo	4,2	241,9	0,0
Terni	-848,6	0,0	864,7
Torino	-1.673,8	2.383,6	0,0
Trapani	-1.491,2	211,0	3.272,6
Trento	-639,9	0,0	1.435,7
Treviso	-21,1	0,0	281,4
Trieste	-2.455,9	0,0	2.568,2
Udine	877,4	828,3	0,0
Varese	3.192,5	1.033,5	0,0
Venezia	-1.947,2	0,0	2.939,4
Vercelli	-1.020,0	277,7	98,1
Verona	-324,5	0,0	888,7
Vibo Valentia	17,6	17,6	0,0
Vicenza	-396,9	384,5	1.679,0
Vigevano	-286,6	90,9	372,8
Viterbo	-521,0	0,0	517,2
TOTALE	-62.654,7	22.571,2	109.269,0
DIFFERENZE			-86.697,7

Conclusioni

Nel complesso l'Automobile Club d'Italia sembra riuscito a stimolare un certo recupero della componente associativa, intensificando le iniziative da tempo intraprese al fine di promuovere un decisivo miglioramento qualitativo dei servizi offerti agli automobilisti e conseguire una maggiore autonomia contributiva della Federazione nel suo complesso attraverso un maggior gettito delle tessere sociali.

Le linee di azione prescelte possono ricondursi a tre principali direttrici.

Una prima è individuabile nell'esigenza di un contenimento della spesa discrezionale per consentire l'uscita da un circolo in cui la scarsità delle risorse limita una adeguata programmazione delle campagne sociali.

Una seconda è costituita da un miglior approccio al mercato a mezzo dell'avvio di un progetto prioritario di rilancio di tutta l'organizzazione sul piano di un "marketing" più competitivo e di una efficace comunicazione esterna dei prodotti e dei servizi.

Una terza linea, infine, è preordinata a realizzare migliori livelli di coordinamento attraverso un monitoraggio degli andamenti di tutto il complesso ACI - AC - Società collegate ed il potenziamento delle strutture intese ad assicurare il controllo centrale dell'associazionismo, quali quelle preposte al controllo direzionale ed ai sistemi informativi della Federazione mirati anche alla introduzione graduale di forme di controllo di gestione.

Il conto consuntivo dell'Automobile Club d'Italia per l'esercizio 1996 chiude con un avanzo finanziario di 16 miliardi, con un avanzo economico di 4,4 miliardi e con un disavanzo di amministrazione di 10,8 miliardi. L'Ente ha riferito che lo schema di bilancio consuntivo per il 1997, ancora da sottoporre all'approvazione degli Organi di amministrazione, si chiude con un avanzo finanziario di 22,4 miliardi e con un situazione amministrativa che si tramuta in un avanzo di 11,7 miliardi.

In particolare, il risultato finanziario positivo per il 1996 è determinato da un avanzo di 16,6 miliardi della gestione del pubblico registro automobilistico, da un avanzo di 24,3 miliardi della gestione delle tasse automobilistiche e da un disavanzo della gestione dei servizi istituzionali di 24,8 miliardi.

Sul piano dei risultati, pertanto, le politiche intraprese dall'Ente per migliorare la gestione dei servizi istituzionali, devono ancora produrre tutti gli effetti sperati, atteso, che il disavanzo del settore, pur essendosi dimezzato nell'esercizio 1996 rispetto al precedente anno, è, come si è visto, ancora rilevante (24,8 miliardi).

Nell'ambito dei poteri di coordinamento spettanti all'Ente federale e nel rispetto delle autonomie degli Enti federati, appare quindi indispensabile intensificare l'azione intrapresa dall'Automobile Club d'Italia al fine di promuovere il riequilibrio della situazione economica in cui versano molti di essi ed il riassorbimento dei disavanzi dagli stessi accumulati. Sistematici interventi in tal senso potrebbero favorire, infatti, un recupero in termini di autonomia contributiva della Federazione nel suo complesso, e dell'Ente federale in particolare, attraverso un maggior gettito delle quote a questo spettanti sulle tessere sociali e consentire, in tal modo, una più adeguata programmazione delle iniziative, in presenza di una concorrenza sempre più forte e tenuto anche conto della avvenuta liberalizzazione del soccorso autostradale.

Un altro fronte sul quale agire è quello del miglioramento della capacità finanziaria dell'Ente, eliminando una rilevante giacenza di residui attivi per mancata riscossione di crediti, quali quelli concernenti il rimborso di maggiori costi sostenuti per la gestione del servizio di riscossione delle tasse automobilistiche in anni precedenti, nonché la pesante esposizione debitoria degli Automobile Club provinciali e locali nei confronti dell'Automobile Club d'Italia, prevalentemente riferita alla quota associativa di spettanza della Sede centrale; situazione questa che ha indotto l'Ente a far ricorso al credito bancario con conseguente accollo di pesanti oneri per interessi passivi.

Per quel che concerne le problematiche relative ai servizi delegati, l'ACI, portando a compimento il programmato potenziamento delle strutture e dell'organizzazione relativa al pubblico registro automobilistico, ha completato l'integrazione, soprattutto a

livello informatizzato, tra i servizi relativi al PRA e quelli concernenti le tasse automobilistiche. L'integrale automazione del PRA consentirebbe già oggi - secondo notizie fornite dall'Ente - di migliorare le condizioni di aggiornamento delle operazioni, provvedendo allo svolgimento dei compiti d'istituto in tempo reale, con rilascio a vista agli utenti del certificato di proprietà.

Il mancato snellimento delle procedure amministrative relative al settore automobilistico, attraverso la realizzazione di uno «sportello unico dell'automobilista», e, cioè di un solo centro di riferimento ove concentrare le fasi di rilascio di tutta la documentazione necessaria per la circolazione degli autoveicoli, non consente, peraltro, di alleviare il disagio sopportato dagli utenti, nè di alleggerire i costi complessivi della gestione per lo Stato.

Anche per la gestione dei servizi concernenti la riscossione delle tasse automobilistiche, la Federazione si è trovata ad operare in una situazione di incertezza derivante da un quadro normativo non ancora compiutamente definito, venendo così a mancare di alcuni punti di riferimento per una corretta programmazione, tanto più che una efficiente organizzazione dei servizi relativi al PRA ed alla esazione delle tasse automobilistiche non può prescindere dallo stretto rapporto esistente tra le due gestioni, atteso che l'obbligo del pagamento delle tasse automobilistiche sorge per effetto della iscrizione dei veicoli nel pubblico registro automobilistico ed è sulla base delle risultanze di quest'ultimo registro che è possibile riscontrare l'esattezza dei versamenti.

Fed. autom.