8- CONCLUSIONI

La grave congiuntura del settore dell'auto e la crisi generalizzata, con specifico riferimento al 2002, dei mercati, ha avuto ripercussioni negative nel corso dell'anno in esame sulle attività svolte dall'Ente.

La gestione istituzionale si è conclusa con un disavanzo finanziario di 14,7 milioni di euro dovuto, in particolare, alla forte contrazione registrata nelle attività degli uffici di assistenza automobilistica alla frontiera, a una più puntuale imputazione dei costi per l'attività svolta e a un decremento delle entrate per aliquote associative rispetto alle previsioni iniziali, decremento dovuto non ad una riduzione del numero dei soci bensì, ad una diversa composizione della compagine sociale.

Per questi motivi l'Ente, nel corso del 2002, ha adottato sia una politica di investimenti sia un razionale contenimento dei costi, che si è realizzato attraverso una più attenta gestione delle risorse unitamente ad una riduzione degli organici da 3.537 unità nel 2001 a 3.475 unità in servizio al 31/12/2002.

Lo squilibrio tra entrate e spese riferite alla gestione PRA ha determinato un disavanzo finanziario di oltre 19,4 milioni di euro dovuto essenzialmente:alle tariffe e ad emolumenti sostanzialmente fermi al 1994 mentre I costi di gestione hanno avuto rilevanti incrementi nonchè ad una progressiva espansione delle attività dell'Ente per effetto di provvedimenti normativi carenti peraltro, di adeguata previsione sugli oneri relativi.

A fronte dello squilibrio gestionale verificatosi durante l'esercizio 2002 vanno evidenziati i risultati sempre più positivi dello Sportello telematico dell'Automobilista, che ha consentito, attraverso un sistema di innovazione e di semplificazione procedimentale della P.A., di consolidare la collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il settore Tasse automobilistiche, nell'esercizio 2002, presenta una situazione di avanzo finanziario di 7,4 milioni di euro. Il positivo risultato è dovuto essenzialmente alla espansione della collaborazione sviluppatasi con le regioni, subentrate allo Stato nella gestione del tributo a partire dal 1 gennaio 1999.

Per i suesposti motivi si esprime l'auspicio che l'Ente intensifichi nel tempo la sua attività collaborativa con le Regioni al fine evidente di consolidare i maggiori vantaggi economici conseguiti.

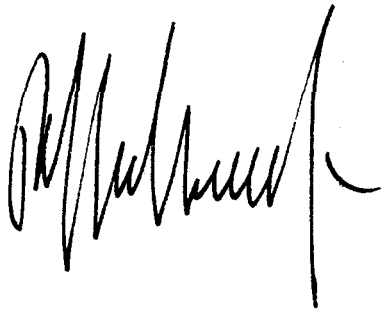
Le risultanze del conto consuntivo del 2002 inducono la Corte ad esprimere alcune considerazioni sulla gestione e sulla attività finanziaria svolta dall'Ente nel corso dell'esercizio stesso.

Risulta dal saldo finanziario di competenza, cioè dalla differenza tra entrate accertate e le spese impegnate (ad esclusione delle entrate per accensioni di prestiti e spese rimborsi di prestiti) un deficit di €26,5 milioni di euro (di cui 9.624.683,86 di parte corrente e 16.933.176,29 in conto capitale) che misura il fabbisogno necessario per finanziare il deficit di parte corrente e gli impieghi in conto capitale al netto delle fonti finanziarie derivanti da disinvestimenti.

I dati così come esposti dovrebbero indurre l'ente ad adottare, negli esercizi futuri una prudente gestione finanziaria al fine di evitare pericolosi squilibri; di ricorrere all'avanzo di amministrazione per la copertura finanziaria solo a fronte e a misura della concreta e effettiva realizzazione dell'avanzo stesso, perché in caso contrario, si renderebbero spendibili fondi non disponibili ed infine di evitare il ricorso al credito bancario che determina il conseguente esborso di interessi.

Occorre,a conclusione, considerare che i risultati economici e finanziari, nel complesso, del bilancio dell'Ente risentono delle minusvalenze su partecipazioni e degli interventi che l'ACI ha dovuto effettuare in termini di ripianamento di perdite (€8,4 milioni di euro) e di aumenti di capitale (€3,8 milioni) delle società

controllate, operazioni, queste, che pur ritenute necessarie per riorganizzare e sviluppare i servizi affidati dall'Ente alle società medesime, tuttavia hanno inciso negativamente sulla gestione dell'Ente.



PAGINA BIANCA

AUTOMOBILE CLUB D'ITALA
(ACI)

ESERCIZIO 2002

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA DIREZIONE CENTRALE

PAGINA BIANCA

L'esercizio 2002 si chiude con un disavanzo finanziario di 26,6 milioni di Euro determinato, al netto delle partite di giro, da entrate complessivamente pari a circa 390,3 milioni di Euro a fronte di spese per circa 416,9 milioni di Euro.

Tale disavanzo risulta integralmente assorbito dall'avanzo di amministrazione pregresso, residuando così, al 31/12/2002, un avanzo accertato di oltre 49,6 milioni di Euro.

Il risultato finale dell'esercizio risente di una serie di circostanze ed elementi che, mai come in questo caso, richiedono di essere analizzati partitamente e "scomposti" nelle loro diverse componenti, in modo da giungere ad una analisi il più possibile compiuta della gestione.

Si tratta infatti di ricercare le diverse chiavi di lettura che consentano di interpretare correttamente e di collocare nella loro giusta luce risultati complessivi certo non conformi alle aspettative, ma che rispondono a logiche ed a dinamiche in larga misura indipendenti dall'Ente, che affondano le radici in fatti pregressi spesso storicamente datati.

In questo senso, il Conto Consuntivo 2002 può essere considerato il punto di emersione e di sovrapposizione di questioni e temi ricorrenti ed ancora non risolti, sui quali l'ACI in passato, anche in questa stessa sede, ha più volte ritenuto di richiamare l'attenzione delle superiori Autorità di Vigilanza e Controllo.

Ribadendo, in primo luogo, l'assoluta atipicità e l'insostenibilità di una situazione che vede l'Ente istituzionalmente chiamato a svolgere funzioni ed a erogare servizi di interesse generale, direttamente riferibili alle finalità ed agli interessi dello Stato e degli Enti locali, in assenza pressochè totale di qualsiasi forma di concorso o di partecipazione ai relativi oneri da parte dello stesso Stato e degli altri Enti beneficiari.

I risultati della gestione istituzionale in senso stretto per il 2002 - che evidenziano un disavanzo di 14,6 milioni di Euro - risentono quindi ancora una volta pesantemente di questa cronica ed ormai strutturale situazione di fisiologico squilibrio.

Situazione aggravata peraltro, nel corso dell'esercizio, da circostanze ulteriori e particolari, quali la forte contrazione registrata nelle attività degli Uffici di assistenza automobilistica alla frontiera, interessati da un programma di progressiva dismissione proprio in relazione al venir meno delle relative fonti di entrata, la diversa e più puntuale attribuzione dei costi del sistema informativo riferiti alla stessa gestione istituzionale – come conseguenza del nuovo sistema di contabilità analitica – e, da ultimo, il contenuto decremento delle entrate per aliquote associative registrato a consuntivo rispetto alle previsioni iniziali.

Quest'ultima circostanza, anche in funzione della migliore pianificazione strategica del settore, è meritevole di attenta considerazione, perché essa non è attribuibile ad un corrispondente decremento del numero dei Soci che, al contrario, aumentano di circa il 2,7% rispetto al 2001, ma ad una diversa composizione qualitativa della compagine sociale, che va posizionandosi su configurazioni associative che garantiscono minori margini economici per l'Ente.

E' evidente che, se questo è il quadro complessivo della gestione istituzionale, il rischio concreto è, per l'Ente, quello di dover contrarre i servizi e le attività di interesse collettivo nel campo dello studio del fenomeno automobilistico, del supporto specialistico e dell'assistenza qualificata in materia di mobilità erogati costantemente all'utenza ed alle Istituzioni.

Attività che, per spirito di servizio e nell'esercizio del proprio ruolo di Ente strumentale dello Stato, l'ACI continua a svolgere con le proprie esclusive risorse, subendone tuttavia pesanti ripercussioni in termini di equilibrio della gestione e non rinunciando peraltro, nei limiti consentiti, alle indispensabili forme di investimento che, sole, possono garantire il puntuale presidio di nuovi segmenti di mercato, attivando in prospettiva quei meccanismi di autofinanziamento dei quali beneficeranno anche quei servizi di interesse generale oggi non remunerati.

Questa situazione di difficoltà si manifesta malgrado le rigorose politiche di razionalizzazione e di contenimento dei costi alle quali l'Ente, in questo come in ogni altro suo settore di attività, ha conformato la propria azione anche nel corso del 2002, che ha visto tra l'altro l'ACI operare ulteriori significative riduzioni delle spese per acquisto di beni di consumo e di servizi, anche oltre quanto previsto dal decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 29/12/2002.

E malgrado, ancora, l'attenta politica di gestione delle risorse, in presenza di una situazione degli organici che, nel corso dell'esercizio, si sono ridotti dalle 3537 unità di ruolo del 2001 alle 3475 unità in servizio al 31/12/2002.

La gestione PRA evidenzia anch'essa elementi e circostanze ormai non più contingenti - sulle cui conseguenze negative da tempo l'Ente ha richiamato l'attenzione - che nel corso del 2002 hanno subìto una sorta di brusca accelerazione per effetto di concomitanti fattori causali.

Lo squilibrio tra entrate e spese riferite alla gestione PRA determina un disavanzo di oltre 19,4 milioni di Euro ed è sostanzialmente attribuibile a più cause concomitanti.

Sotto un primo profilo, è da rilevare che l'ACI gestisce il servizio sulla base di tariffe ed emolumenti fermi dal 1994; tariffe, quindi, ormai largamente inattuali se si considera che, dal 1994 ad oggi, il solo tasso di inflazione ha fatto registrare una crescita di oltre il 25%, mentre, parallelamente, i costi fissi della

gestione, soprattutto in materia di personale, hanno subìto rilevanti incrementi, ancora una volta al di fuori di qualsiasi concreta possibilità di controllo dell'Ente.

Sotto un diverso profilo, si è dovuto far fronte nello stesso periodo, sempre a tariffe invariate, ad ulteriori attività ed adempimenti progressivamente affidati all'Ente da provvedimenti normativi succedutisi nel tempo, senza che questi stessi provvedimenti contemplassero la copertura degli oneri relativi.

E' il caso delle cancellazioni d'ufficio previste dall'art.96 del nuovo Codice della Strada che, nel solo periodo 1994-1998, si sono tradotte per gli Uffici in un carico di lavoro aggiuntivo di circa 2,5 milioni di formalità di radiazione, nessuna delle quali remunerata.

Ed ancora, è il caso delle migliaia di formalità annualmente richieste, sulla base della vigente legislazione, da Organi della Pubblica Amministrazione (Comuni, Province, Prefetture, Agenzie delle Entrate, etc.) ed evase gratuitamente dall'ACI, nonché delle formalità aggiuntive, anch'esse non a pagamento, generate dalle nuove procedure di iscrizione e cancellazione del fermo amministrativo dei veicoli.

Da ultimo, l'ormai imminente applicazione dell'art.80 della legge finanziaria 2003, con l'introduzione di nuove modalità di prima registrazione dei veicoli sulla base di una autocertificazione provvisoriamente sostitutiva dell'atto di vendita, comporterà in molti casi una duplicazione delle fasi di lavoro della stessa formalità, di nuovo senza che a ciò corrisponda la previsione di una specifica voce di tariffa per l'Ente.

E' quindi indispensabile che - come l'ACI si appresta a richiedere - vengano predisposti, da parte delle Autorità competenti, gli apprestamenti necessari per riequilibrare questa situazione.

La quale conferma – anche per effetto degli ultimi provvedimenti normativi e di altri attualmente in corso – la centralità del PRA nel sistema di governo degli aspetti di ordine pubblico, amministrativo e fiscale del settore automobilistico; centralità che, peraltro, va resa coerente con una valida politica di rispetto e di adeguamento delle compatibilità economico-finanziarie dell'Ente relativamente al servizio che esso per legge è chiamato a svolgere.

Ci si attende quindi, da parte delle Autorità in questione, il pieno riconoscimento dei costi che l'ACI sostiene nella gestione dell'istituto, tenendo anche conto dei ripetuti affidamenti di compiti e servizi aggiuntivi intervenuti nel tempo.

In questo contesto, i risultati sempre più positivi dello *Sportello Telematico dell'Automobilista,* il consolidarsi della collaborazione istituzionale in proposito avviata con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l'imminente, completa messa a regime del nuovo sistema - che rappresenta uno degli esempi più riusciti di innovazione e di semplificazione procedimentale della P.A.

- costituiscono non solo motivo di legittimo orgoglio e di fiducia nelle capacità tecniche, informatiche ed organizzative dell'Ente, ma rappresentano anche un'ulteriore conferma della professionalità e della dedizione del personale degli Uffici Provinciali e Centrali coinvolti nel progetto.

Lo *Sportello Telematico dell'Automobilista* è stato avviato in via sperimentale il 22 ottobre scorso ed ufficialmente attivato il successivo 16 dicembre; alla data della presente Relazione vengono gestite tramite sportello telematico circa 25 mila formalità giornaliere, delle quali circa il 93% transitano attraverso il dominio ACI.

I tempi medi di risposta per la definizione della pratica e per la stampa remota del certificato di proprietà e della carta di circolazione si attestano intorno ai 2/4 minuti circa.

Nel corso del 2003 le procedure dello sportello telematico verranno estese, secondo un programma concordato con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, a tutte le formalità previste dal DPR n.358/2000, sì da portare ad integrale compimento il progetto.

Un ultimo accenno va, infine, alla gestione tasse automobilistiche, che presenta una situazione di avanzo di circa 7,5 milioni di Euro.

Il positivo risultato, anche se influenzato dalle entrate straordinarie relative alla richieste di rimborso a suo tempo rivolte al Ministero delle Finanze in relazione alla Convenzione scaduta il 31 dicembre 1998, è da ascriversi al proficuo rapporto di collaborazione sviluppato con le Regioni, subentrate allo Stato nella gestione del tributo a partire dal 1° gennaio 1999.

Nel corso del 2002, hanno affidato all'ACI la gestione del servizio le Regioni Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Abruzzo, Puglia, Basilicata e Calabria oltre alle Province Autonome di Trento e Bolzano, per un bacino di utenza pari a circa il 62% del parco circolante nazionale.

Si tratta di Regioni che, grazie proprio alla qualità ed al livello del servizio offerto, non sono state interessate dal fenomeno delle c.d. "cartelle pazze", registrato viceversa massicciamente nelle Regioni non convenzionate con l'Ente.

Fenomeno che ha condotto due di queste Regioni, l'Umbria ed il Veneto, a richiedere recentemente la collaborazione dell'ACI su base convenzionale per assicurarsi una corretta attività di gestione e controllo delle tasse automobilistiche di propria pertinenza.

Quella delle tasse automobilistiche è, quindi, una gestione in costante sviluppo sotto il profilo delle attività, che richiederà comunque, proprio per questo, i necessari affinamenti negli aspetti economico-finanziari dei rapporti con le Regioni; intanto l'impegno dell'Ente in questo settore è e rimane quello di

migliorare ulteriormente l'efficienza e la qualità dei servizi e di intervenire costantemente sul fronte del contenimento dei costi di gestione.

PAGINA BIANCA

NOTA INTEGRATIVA

al conto consuntivo 2002

- *PREMESSA*
- *ANALISI FINANZIARIA DELLE GESTIONI*
- *ANALISI ECONOMICA*
- *ANALISI PATRIMONIALE*
- *ANALISI DELLA SITUAZIONE AMMINISTRATIVA*

PREMESSA

RISULTANZE SINTETICHE

Il Conto Consuntivo generale dell'Automobile Club d'Italia per l'esercizio 2002 presenta le seguenti risultanze di sintesi:

- un **disavanzo finanziario di parte corrente** di € 9.624.683,86;
- un **disavanzo finanziario complessivo** dell'esercizio di € 26.615.051,74;
- un **disavanzo di cassa** di € 32.767.758,88;
- un **disavanzo economico** di € 13.825.485,17;
- un **avanzo d'amministrazione** di € 49.606.523,80;

RAFFRONTI CON PREVISIONI

La situazione finanziaria generale al netto delle partite di giro pari a €1.623.602.338,13, così come emerge dal rendiconto finanziario, può essere sinteticamente esposta nel seguente prospetto:

	PREVISIONI DEFINITIVE	***CONSUNTIVO***	***SCOSTAMENTI***
ENTRATE CORRENTI	372.862.061,00	343.633.343,96	- 29.228.717,04
SPESE CORRENTI	372.256.994,03	353.258.027,82	- 18.998.966,21
AVANZO PARTE CORRENTE	**+ 605.066,97**	**- 9.624.683,86**	**-10.229.750,83**

	PREVISIONI DEFINITIVE	***CONSUNTIVO***	***SCOSTAMENTI***
ENTRATE IN C/ CAPITALE	107.905.874,00	46.666.689,85	- 61.239.184,15
SPESE IN C/ CAPITALE	122.924.406,14	63.657.057,73	- 59.287.348,41
DISAVANZO IN C/CAPITALE	**- 15.018.532,14**	**-16.990.367,88**	**- 1.971.835,74**
DISAVANZO COMPLESSIVO (P.CORRENTE+C/CAPITALE)	**- 14.413.465,17**	**- 26.615.051,74**	**- 12.201.586,57**