

CONTO ECONOMICO

ESERCIZIO 2005

CONTO ECONOMICO - ESERCIZIO 2005

COMPONENTI NEGATIVI

Parte Prima - Spese finanziarie correnti

Titolo I - Spese correnti

	IMPORTO
Ctg. 1 [^] - Spese per gli Organi dell'Ente	808.655,95
Ctg. 2 [^] - Oneri per il personale in attività di servizio	138.893.969,86
Ctg. 3 [^] - Oneri per il personale in quiescenza	0,00
Ctg. 4 [^] - Spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	168.132.341,13
Ctg. 5 [^] - Spese per prestazioni istituzionali	0,00
Ctg. 6 [^] - Trasferimenti passivi	3.552.708,79
Ctg. 7 [^] - Oneri finanziari	830.405,25
Ctg. 8 [^] - Oneri tributari	20.907.222,37
Ctg. 9 [^] - Poste correttive e compensative di entrate correnti	1.455.872,89
Ctg. 10 [^] - Spese non classificabili in altre voci	300.635,53

TOTALE PARTE PRIMA

334.881.811,77

COMPONENTI POSITIVI

Parte Prima - Entrate finanziarie correnti

Titolo I - Entrate correnti

	IMPORTO
Ctg. 1 [^] - Aliquote contributive a carico dei datori di lavoro e/o degli iscritti	40.415.764,78
Ctg. 2 [^] - Quote di partecipazione degli iscritti all'onere di specifiche gestioni	0,00
Ctg. 3 [^] - Trasferimenti da parte dello Stato	2.243.423,33
Ctg. 4 [^] - Trasferimenti da parte delle Regioni	0,00
Ctg. 5 [^] - Trasferimenti da parte dei Comuni e delle Province	1.868.287,50
Ctg. 6 [^] - Trasferimenti da altri Enti	1.494.023,00
Ctg. 7 [^] - Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	266.674.055,54
Ctg. 8 [^] - Redditi e proventi patrimoniali	22.715.960,58
Ctg. 9 [^] - Poste correttive e compensative di spese correnti	6.158.661,07
Ctg. 10 [^] - Entrate non classificabili in altre voci	3.192.757,55

TOTALE PARTE PRIMA

344.762.933,35

COMPONENTI NEGATIVI
F) Costi a manifestazione finanziaria futura

Ratei passivi finali

Totale F)
G) Accantonamenti

al fondo di anzianità del personale

al fondo svalutazione crediti

Totale G)
H) Variazioni straordinarie patrimoniali

Cancellazione residui attivi

Perdite su partecipazioni

Variazioni patrimoniali su immobilizzazioni materiali

Variazioni patrimoniali su crediti

Insussistenze attive

Totale H)
Totale parte seconda
Totale Generale

Avanzo Economico

TOTALE A PAREGGIO
COMPONENTI POSITIVI
F) Entrate di competenza dell'esercizio accertate nell'esercizio successivo
G) Spese impegnate nell'esercizio di competenza economica passata

Ratei passivi iniziali

Totale G)
H) Costi pluriennali da ammortizzare

Manutenzione immobili

Totale H)
Totale parte seconda
Totale Generale

Disavanzo economico

TOTALE A PAREGGIO

IMPORTO
42.611,65
42.611,65
6.468.155,16
1.567.461,55
8.035.616,71
1.254.501,30
3.800.000,00
108.843,32
8.005,08
0,21
5.171.349,91
18.719.311,53
353.601.123,30
353.601.123,30

IMPORTO
123.286,47
123.286,47
0,00
0,00
8.029.024,16
352.791.957,51
809.165,79
353.601.123,30

SITUAZIONE AMMINISTRATIVA

ESERCIZIO 2005

**SITUAZIONE AMMINISTRATIVA
ESERCIZIO 2005**

Disavanzo di cassa all'inizio dell'esercizio		-9.289.637,58
Riscossioni		
in conto competenza	3.047.715.732,98	
in conto residui	<u>76.876.640,99</u>	
Totale riscossioni		3.124.592.373,97
Pagamenti		
in conto competenza	2.945.918.353,02	
in conto residui	<u>125.271.276,92</u>	
Totale pagamenti		3.071.189.629,94
Avanzo di cassa al 2005		44.113.106,45
Residui attivi		
dell'esercizio	101.134.681,56	
degli esercizi precedenti	<u>155.376.854,18</u>	
Totale residui attivi		256.511.535,74
Residui passivi		
dell'esercizio	204.655.882,72	
degli esercizi precedenti	<u>33.955.012,81</u>	
Totale residui passivi		238.610.895,53
Avanzo di Amministrazione al 31.12.2005 (*)		62.013.746,66

(*) di cui € 3.504.332,46 vincolati per Fondo rinnovo contrattuale personale dipendente ai sensi degli artt. 18 e 45 del DPR 97/1993

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA (ACI)

ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Il conto consuntivo 2006 espone un disavanzo finanziario di circa 9,35 milioni di euro.

Tale risultato finale si viene ad inserire in uno scenario estremamente complesso, condizionato da fattori molto diversi tra loro.

Viene subito in evidenza, sotto questo profilo, la posta eccezionale di 21,2 milioni di euro-di cui si dirà più ampiamente in seguito-contabilizzata nel bilancio 2006 e riferita all'operazione di acquisto della quota di partecipazione detenuta dalla Sara nella Società Targasys, per effetto dell'opzione di vendita che la Società assicuratrice ha esercitato nei confronti dell'Ente.

Detta circostanza condiziona pesantemente il risultato finale dell'esercizio che, ove tale impegno non si fosse concretizzato, si sarebbe attestato intorno a valori di avanzo particolarmente significativi, a conferma della solidità ormai strutturale della gestione ordinaria.

Pur su questa premessa, va tra l'altro sottolineato il sensibile miglioramento che è stato possibile conseguire a consuntivo rispetto alle previsioni definitive dell'esercizio, attestate su di una perdita di 31,65 milioni di euro, oltre alle considerevoli, confortanti dimensioni del risultato d'amministrazione, tuttora pari a circa 56,56 milioni di euro.

E' proprio questa corretta chiave di lettura che permette di cogliere la tradizionale capacità dell'ACI di conferire alla propria azione, con l'indispensabile coerenza e continuità, un'impostazione costantemente ispirata ad una rigorosa e sana conduzione amministrativa delle sue diverse gestioni, anche per quanto attiene a quella istituzionale-patrimoniale, che pure chiude con un disavanzo di circa 19,85 milioni di euro.

E' infatti ampiamente noto che l'Automobile Club d'Italia continua ad operare in questo importante settore senza poter beneficiare di nessun tipo di finanziamento da parte dello Stato.

La circostanza, che determina tra l'altro un'ingiustificata disparità di trattamento rispetto alla posizione di pressoché tutti gli altri Enti pubblici non economici, rende impossibile il raggiungimento di una situazione di pieno equilibrio, difettando quelle risorse aggiuntive che dovrebbero rappresentare una delle componenti fondamentali della gestione.

Ne deriva una situazione di particolare delicatezza.

Da un lato, infatti, l'ACI è istituzionalmente tenuto a erogare alla generalità dei cittadini importanti prestazioni e servizi d'interesse pubblico.

Dall'altro, per conseguire queste finalità è costretto ad avvalersi pressoché esclusivamente delle strutture realizzate e consolidate nel corso del tempo grazie al concorso delle entrate garantite dalle quote versate dai Soci.

Ne consegue, in primo luogo, un inevitabile ed iniquo ridimensionamento di quelle risorse che dovrebbero essere integralmente destinate allo sviluppo della compagine sociale e a garantire ai Soci servizi sempre più avanzati ed efficienti.

Vengono così resi più difficili e meno produttivi gli sforzi che continuano comunque ad essere posti in essere in questa direzione, nella quale va registrato un costante arricchimento dei contenuti ed una progressiva diversificazione delle tipologie delle tessere associative, anche per adeguarle ad una domanda di servizi sempre più articolata e differenziata, in uno scenario di mercato caratterizzato ormai da una accentuata concorrenzialità.

Sotto un secondo profilo, una non trascurabile penalizzazione viene ad essere arrecata allo stesso Stato che, diversamente, potrebbe contare su una ancora più ampia ed estesa collaborazione da parte dell'ACI in campi di rilevante interesse generale, quali quelli della sicurezza, dell'educazione e dell'informazione stradale, del turismo interno ed internazionale, nonché dello studio e della risoluzione delle problematiche della mobilità.

In un contesto tanto difficile ed impegnativo, non è possibile prescindere dalla necessaria comparazione con la situazione maturata al termine del precedente esercizio.

Raffronto che evidenzia nella sostanza un sensibile, positivo progresso, avuto riguardo alla sopra citata posta di natura straordinaria relativa all'operazione Targasys, da porre a carico dell'esercizio 2006.

Il relativo impegno contabile potrebbe essere peraltro suscettibile di un parziale ridimensionamento, a seguito della contestazione in ordine all'importo negozialmente dovuto già formalmente avanzata in questo senso dall'Automobile Club d'Italia ed attualmente oggetto di controversia da definirsi in sede di camera di conciliazione o, eventualmente, di giudizio arbitrale, alla luce della rilevata esigenza di considerare, ai fini della corretta quantificazione del prezzo, sia tutti i benefici economici acquisiti dalla Società assicuratrice nel periodo di possesso delle quote, sia il mancato sviluppo delle sinergie operative tra le Società Sara e Targasys originariamente previste.

Al di là di questi fattori eccezionali, prosegue quindi in maniera positiva il processo di sempre maggiore qualificazione delle spese correnti da tempo efficacemente intrapreso, con conseguente impostazione aziendalistica delle diverse attività dell'ACI, anche attraverso il puntuale impiego degli strumenti del controllo interno e del controllo di gestione.

Un'ulteriore conferma dell'indubbia capacità dell'ACI di improntare la propria azione a validi criteri di economicità si ricava dall'esame delle risultanze della gestione relativa alle tasse automobilistiche, che fa registrare un avanzo di circa 3,67 milioni di euro.

La circostanza dimostra come siano state ormai raggiunte condizioni di stabile equilibrio tra entrate e uscite nell'ambito di questa gestione, nella quale l'Ente opera ormai in condizioni di piena concorrenzialità rispetto ad altri operatori che offrono servizi alle Regioni.

Molto apprezzata continua a rivelarsi la collaborazione messa a disposizione delle stesse Amministrazioni Regionali dall'Automobile Club d'Italia, in grado di offrire pacchetti

di prestazioni a contenuto modulare e variabile, idonei a corrispondere a qualsiasi aspettativa, con importanti garanzie di puntualità ed eccellenza.

Analoghe considerazioni valgono per l'avanzo di circa 6,83 milioni di euro compreso nella gestione PRA.

Anche in questo caso assume infatti una posizione di primo piano il consueto rigore che accompagna la gestione dell'Istituto, i cui risultati appaiono ancora più significativi se si ha riguardo ad un duplice ordine di aspetti, spesso ingiustamente sottovalutati.

Il primo è costituito dal completo autofinanziamento della relativa attività, senza nessun onere né per lo Stato, né per la generalità dei cittadini.

Sono, in altre parole, i soli utilizzatori che, al momento di richiedere l'esecuzione di specifiche formalità, sono chiamati a versare il corrispettivo a tal fine normativamente previsto.

Il secondo muove dall'osservazione, anch'essa semplice ed obiettiva ma probabilmente non adeguatamente nota all'opinione pubblica, che tale tariffa, risalente al 1994, non è stata successivamente più aggiornata neppure con l'applicazione degli indici inflattivi periodicamente accertati dall'ISTAT.

Nonostante questa circostanza oggettivamente condizionante, la gestione PRA continua a produrre risultati importanti, non solo per effetto del positivo andamento del mercato automobilistico, ma anche come conseguenza della politica di rigorosa amministrazione e di attento contenimento dei costi che, qui come in altri settori, è ormai connaturata al *modus operandi* dell'Ente.

E' inoltre appena il caso di ribadire che il funzionamento e le finalità del Pubblico Registro Automobilistico sono perfettamente allineati alle esigenze dell'ordinamento, corrispondendo a principi e scopi di pubblico interesse più che mai attuali e necessari.

La verità è che l'orologio della storia non si è fermato al 1927, data della sua introduzione nell'ordinamento giuridico italiano, come talora si è portati a credere.

Occorre ricordare in proposito che l'Ente non ha mancato di farsi convinto assertore, con assoluta tempestività, delle aspettative di rinnovamento del servizio, nella consueta ottica anticipatrice di tutela degli interessi generali del fenomeno automobilistico e dei cittadini che statutariamente ad esso competono.

Esigenze sacrosante e pacificamente condivise, che hanno infine trovato accogliimento da parte del legislatore.

Ci si riferisce, da ultimo, all'istituzione dello sportello telematico dell'automobilista, introdotto con DPR n.358/2000, che consente agli automobilisti di ottenere in un unico contesto, rivolgendosi a proprio piacimento ad uno qualsiasi dei numerosi uffici pubblici e privati capillarmente distribuiti sul territorio nazionale, tutte le documentazioni necessarie per la circolazione.

Attualmente rilasciate senza possibilità di errori e disfunzioni, che pure in passato hanno creato problemi ai cittadini.

In questa direzione l'Automobile Club d'Italia ha responsabilmente e costantemente investito le risorse indispensabili a garantire un continuo ammodernamento delle originarie strutture e delle architetture informatiche preposte all'espletamento del servizio, ricevendo unanimi consensi da parte delle Istituzioni e degli utenti del servizio.

Se si tiene conto di questi fatti, storicamente veri ed inconfutabili, non può non sorprendere che il Pubblico Registro Automobilistico si trovi al centro di dibattiti e polemiche diretti a negarne la vera essenza e ragion d'essere.

Queste iniziative, culminate nel disegno di legge n.2272 che prevede l'abolizione dell'Istituto, hanno visto una serie di interventi mediatici volti a sostenere l'inutilità dell'attuale sistema di registrazione degli autoveicoli, sbrigativamente definito come un burocratico orpello di cui sbarazzarsi, elefantiaco, obsoleto e superato dalla pratica del diritto e da quella commerciale.

Quasi che la categoria dei beni mobili registrati, comprendente tra l'altro anche gli aeromobili e le imbarcazioni, possa essere considerata come un inaccettabile ostacolo alle prioritarie ragioni della circolazione della ricchezza e non, invece, come uno strumento di garanzia e certezza e, in definitiva, di semplificazione sia per i cittadini che per gli operatori professionali del settore.

L'Ente ritiene che queste finalità di natura pubblica debbano continuare ad essere privilegiate, come per il passato, in considerazione dell'interesse individuale dei proprietari a conservare con certezza il loro diritto su beni che, è bene sottolinearlo, possiedono un non trascurabile valore economico.

Sorgerebbe altrimenti la necessità di fare i conti, secondo quanto già chiarito, con la grave diminuzione delle garanzie dei proprietari di autoveicoli e di tutti i cittadini.

Con le conseguenze negative che irrimediabilmente si verrebbero a verificare relativamente alle incertezze nella sicurezza della circolazione giuridica, con importanti ricadute sullo stesso settore commerciale, ed alla salvaguardia dell'ordine pubblico ed alla repressione della criminalità.

Ma non può essere nel contempo nemmeno sottaciuta l'ingiustificata ed irrimediabile dispersione di un prezioso patrimonio pubblico di esperienza, competenze, professionalità e risorse umane e materiali faticosamente costruito nel corso del tempo nel coerente rispetto del principio, di rilevanza costituzionale, del buon andamento, dell'economicità e dell'efficienza dell'azione amministrativa.

Né, infine, dovrà rimanere sotto silenzio il possibile intendimento di far seguire alla formale soppressione del Pubblico Registro Automobilistico l'onerosa creazione di un nuovo Organismo, pubblico o privato, incaricato di assolvere alle stesse funzioni, ma con minori certezze e garanzie per tutti.

Su queste tematiche, l'ACI è con convinzione impegnato non per difesa corporativa, ma perché lo richiede il suo ruolo di Ente rappresentativo degli interessi generali dell'automobilismo italiano.

Nella consapevolezza che certamente sussistono ancora margini di miglioramento e semplificazione nella gestione del sistema, ma che la strada indicata dalla recente iniziativa di legge appare quella meno idonea a soddisfare tali esigenze, prefigurando soluzioni complesse, gravose sotto il profilo organizzativo ed economico, e, in definitiva, poco rispondenti alle esigenze di semplificazione, riduzione dei costi e liberalizzazione del settore che si intendono perseguire.

La validità delle scelte di campo operate dall'Automobile Club d'Italia trova del resto un importante conforto in iniziative legislative di ben diverso tenore, in quanto giustamente dirette proprio a valorizzare e rafforzare ulteriormente l'insostituibile ruolo del PRA, quali quelle già promosse da diversi parlamentari nel corso dell'attuale legislatura sia alla Camera dei Deputati, sia al Senato della Repubblica e tradottesi rispettivamente nelle proposte di legge n.1418, n.2325 e n.2353 e nel disegno di legge n.877.

A conclusione di questa analisi riepilogativa, il cui carattere sintetico consente di cogliere meglio i tratti salienti e maggiormente distintivi del documento contabile in esame, appare doveroso sottolineare come lo stesso si venga armonicamente ad inserire, al pari di quelli che l'hanno preceduto, in un processo di continua crescita e sviluppo della gestione delle attività dell'Ente.

Laddove siano ravvisabili situazioni di disavanzo, queste sono da attribuire o a ragioni di carattere straordinario e contingente, o a fattori del tutto estranei alle stesse possibilità d'intervento dell'ACI e non si rivelano comunque tali da dare luogo ad apprezzabili soluzioni di continuità nel proseguimento di un virtuoso percorso di progressivo incremento e valorizzazione patrimoniale chiaramente individuabile in un'ottica di medio o lungo periodo.

Se pertanto è vero che questi risultati costituiscono una valida cartina di tornasole dell'impegno e della capacità di cui le strutture hanno dato prova nel corso di tanti anni in materia di ordinata pianificazione e di rigorosa gestione degli strumenti di bilancio, non è inutile mettere in luce l'importanza del ruolo che una Pubblica Amministrazione responsabilmente e seriamente amministrata è in grado di rivestire oggi nella società italiana, in un momento storico in cui si fanno strada argomentazioni che sempre più spesso trascurano l'insostituibile funzione di imparzialità, di garanzia e di regolazione del mercato che un'Amministrazione pubblica è in condizione di svolgere a beneficio della collettività e dei singoli cittadini.

PAGINA BIANCA