

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA (ACI)

ESERCIZIO 2010

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

ASSEMBLEA

Riunione del 27 aprile 2011

4°) – CONTO CONSUNTIVO 2010

(Relazione del Presidente)

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Il Conto Consuntivo 2010 dell'Automobile Club d'Italia chiede con un disavanzo finanziario di competenza di 34,5 milioni di euro, con un disavanzo di parte corrente di 18,2 milioni di euro ed un disavanzo economico di 30,7 milioni.

Per effetto di questi risultati l'avanzo di amministrazione si attesta intorno agli 81,6 milioni di euro.

Entrambi i dati relativi all'esercizio, seppure in lieve miglioramento rispetto alle previsioni definitive in conseguenza delle ulteriori iniziative di contenimento dei costi attivate nell'ultimo trimestre dell'anno, non possono non indurre serie riflessioni circa l'attuale difficile situazione che l'Ente si trova ad affrontare.

L'esercizio 2010 è stato indubbiamente caratterizzato da fattori negativi eccezionali, a partire proprio dalla generalizzata recessione economica a livello mondiale che si è pesantemente riflessa sul mercato automobilistico nazionale e, in particolare, sull'andamento del Pubblico Registro Automobilistico e delle entrate da questo derivanti.

Hanno poi inciso sull'esercizio altri eventi eccezionali in materia di personale, con riferimento sia agli arretrati posti a carico della gestione a seguito del rinnovo del contratto della dirigenza fermo dal 2006, sia all'esito di talune non favorevoli sentenze – non definitive, ma comunque esecutive – nell'ambito di un contenzioso attivato da numerosi dipendenti.

La gestione del PRA chiude con un disavanzo di oltre 14 milioni di euro, da porre in relazione alla forte diminuzione delle formalità di prima iscrizione e di radiazione, solo in minima parte compensate da un lieve incremento dei trasferimenti di proprietà, e dalla diminuzione degli emolumenti IPT, anch'essa da porre in relazione alla perdurante stagnazione del mercato automobilistico.

Come ampiamente noto, l'ACI sconta in questo settore l'impossibilità di operare autonomamente sulla leva tariffaria.

A tutt'oggi l'Ente si trova a dover operare sulla base di tariffe la cui misura è stata stabilita con decreto ministeriale del lontano 1994 e che nel frattempo non sono state mai adeguate neppure in relazione all'andamento dell'indice ISTAT.

Ed ha un che di miracoloso il fatto che in queste condizioni l'ACI non solo abbia promosso nel tempo tutti i necessari investimenti tecnologici ed organizzativi funzionali alla migliore gestione dell'istituto, ma sia stato anche in grado di sostenere la complessa evoluzione normativa del settore e sviluppare tutti di forte semplificazione ed innovatività a vantaggio dei cittadini, come

quello dello sportello telematico dell'automobilista ormai ampiamente collaudato.

Garantendo così un continuo miglioramento degli standard di qualità ed efficienza del servizio erogato, che continua ad essere svolto da anni – e così è stato anche per il 2010 – in condizioni di costante aggiornamento e con definizione a vista delle pratiche per gli utenti che si recano direttamente presso i nostri Uffici provinciali. Il tutto, tra l'altro, al puro costo della pratica stabilito dalle tariffe pubbliche, senza alcun onere aggiuntivo di intermediazione.

Risultato eccezionale del quale va dato atto a tutte le strutture competenti ed alla professionalità del personale impegnato quotidianamente presso gli Uffici.

Risultato al quale, tuttavia, non ha sino ad oggi fatto riscontro altrettanta attenzione da parte dei decisori istituzionali nei termini di un ormai doveroso ed indifferibile adeguamento delle vigenti tariffe, ferme addirittura da diciassette anni.

E' questo, purtroppo, un caso veramente unico nel panorama non solo degli operatori pubblici del settore della mobilità e dell'automobilismo, ma probabilmente dell'intera pubblica amministrazione italiana.

Una contraddizione palese, che mentre da un lato individua sempre più l'ACI come interlocutore serio ed apprezzato, e talora come braccio operativo di riferimento, di tante iniziative di innovazione che le amministrazioni centrali e periferiche intendono sviluppare – i numerosi accordi di collaborazione istituzionale realizzati con successo soprattutto negli ultimi anni stanno a dimostrarlo – dall'altro spinge l'Ente in una sorta di limbo nel quale non gli viene neppure riconosciuta la possibilità di autofinanziarsi con le proprie attività senza gravare per un euro sul bilancio dello Stato, così come ne viene minata ogni ulteriore possibilità di crescita e di sviluppo.

A pagare le conseguenze di questa situazione saranno alla fine i cittadini e gli utenti del mondo dell'automobile e della mobilità; paradossalmente proprio i soggetti i cui bisogni ed esigenze le ultime riforme della pubblica amministrazione italiana hanno posto saldamente al centro dell'azione amministrativa, almeno nelle intenzioni.

In questo già difficile contesto, ulteriori aggravii di costi, in parte già anticipati all'esercizio 2010, saranno imposti all'Ente nei prossimi esercizi dalla necessità di adeguare le infrastrutture tecnologiche, organizzative ed informatiche alla prevista entrata a regime del nuovo sistema di targatura personale, introdotta dalla legge 29 luglio 2010, n. 120.

Una "riforma" rispetto alla quale l'ACI, nella sua veste di Ente esponentiale degli interessi degli automobilisti italiani, non può non ribadire le perplessità già ampiamente manifestate nelle sedi istituzionali competenti,

slegata, come sembra, da qualsiasi approccio sistematico ai problemi e sicuramente inidonea a generare valore aggiunto per la collettività.

Probabilmente, quello a cui assisteremo potrebbero essere solo nuove complessità organizzative e procedurali ed un pericoloso abbassamento dei livelli di garanzia offerti dal sistema ai cittadini in relazione alla proprietà ed all'uso dei veicoli.

Con l'impressione – sulla quale l'Ente naturalmente vigilerà con la massima attenzione – che la regolamentazione di dettaglio del nuovo sistema, rispetto alla quale l'ACI inspiegabilmente non è stato ad oggi in alcun modo coinvolto, possa nascondere nuove insidie non dichiarate e non previste dalla legge ai danni dell'istituto del PRA e quindi, nuovamente, dei cittadini che l'Ente rappresenta.

La tutela dell'ACI e dell'interesse generale impone oggi, alla luce di questo e di analoghi segnali di ricorrente disattenzione verso le prerogative istituzionali e di rappresentanza dell'Ente, di innalzare al massimo il livello di attenzione e di attivare, se del caso, tutte quelle iniziative di tutela, ai più vari livelli, alle quali sin qui l'Ente ha ritenuto di non ricorrere per spirito di servizio e per rispetto istituzionale.

Così come ulteriori forti motivi di perplessità e di preoccupazione derivano dalle recenti iniziative assunte in sede parlamentare relativamente all'imposta provinciale di trascrizione sugli atti soggetti a registrazione nel PRA nell'ambito dello schema di decreto legislativo sull'autonomia di entrata delle Regioni e delle Province.

Mentre si profila un riordino generale dell'imposta secondo un disegno non privo di aspetti problematici riguardo soprattutto alla tenuta del gettito, nelle more si ipotizza la prosecuzione provvisoria dell'attività di riscossione da parte dell'ACI a favore delle Province, senza tuttavia più oneri a loro carico a fronte del servizio reso dall'Ente.

Ancora una volta si delinea una situazione di particolare delicatezza che, fatto salvo ogni ulteriore approfondimento, sembrerebbe potersi riverberare negativamente sul fronte delle entrate per l'ACI, e per la cui soluzione i vertici dell'Ente sono fortemente impegnati proprio in queste ore.

Infine va rimarcata, anche per l'anno 2010, l'assoluta assenza di dividendi da parte delle Società partecipate.

Come in precedenza accennato, le risultanze lievemente migliorative del Consuntivo 2010 rispetto alle previsioni definitive dell'esercizio sono da porre in relazione anche all'incremento delle iniziative volte alla complessiva ricognizione degli equilibri interni di ciascuna tipologia di attività ed ai conseguenti, possibili interventi di razionalizzazione e contenimento dei costi.

Interventi che proseguiranno anche nell'esercizio 2011, con un'analisi ancora più approfondita e di dettaglio sulle singole voci di entrata e di costo, per verificare la sostenibilità dell'assetto strutturale del bilancio.

Il tutto, ovviamente, entro limiti compatibili con l'esercizio effettivo del ruolo istituzionale dell'Ente e con un'attenzione particolare a non sacrificare le spese di investimento e di sviluppo, per non innescare processi di involuzione e di ritardo tecnologico che potrebbero rivelarsi esiziali per l'Ente.

Non può tuttavia non segnalarsi come tutto questo ingente sforzo sul fronte del contenimento delle spese – ivi comprese quelle per l'acquisizione di servizi ed attività resi dalle società collegate – non può essere di per sé sufficiente ad assicurare il riassorbimento del deficit strutturale di bilancio che si manifesta da anni nel settore istituzionale, senza adeguati e sostanziali segnali di inversione di tendenza nell'andamento delle entrate.

L'Ente si sta muovendo responsabilmente anche in questa direzione e la salvaguardia evolutiva dei necessari apprestamenti organizzativi, tecnico-informatici e gestionali, è preordinata proprio a mantenere e sviluppare adeguate opportunità di crescita dei servizi ove si manifestassero le giuste condizioni, con conseguenti auspicati ritorni anche in termini di copertura dei relativi costi.

In difetto, l'area cosiddetta istituzionale in senso stretto – quella cioè nella quale l'Ente opera nell'assolvimento dei propri fini istituzionali connessi allo sviluppo dell'educazione e della sicurezza stradale, dell'informazione automobilistica, della formazione dei giovani e dei conducenti, del turismo e dell'uso responsabile dell'automobile nonché degli studi specialistici di settore – non potrebbe non subire ulteriori ripercussioni in termini di servizi resi.

E con essa le Istituzioni interessate ed i cittadini, per l'oggettiva impossibilità per l'ACI di continuare ad operare non disponendo ormai da anni delle risorse necessarie ad assicurare le attività di interesse generale e collettivo di cui il sistema Paese beneficia, ma i cui rilevanti oneri finiscono per ricadere pressoché esclusivamente sul bilancio dell'Ente e sulla sua autonoma capacità di gestione.

Anche sotto il profilo delle attività istituzionali, così come avviene per l'area dei servizi delegati, l'Ente si trova quindi a dover subire una crescente rigidità nella dinamica dei costi, soggetta alle inevitabili lievitazioni generali che sfuggono ad ogni possibilità di controllo, a cui corrispondono nella sostanza margini di manovra altrettanto esigui sul fronte della determinazione delle entrate.

Leva, quest'ultima, che solo in misura residuale è nella effettiva disponibilità dell'Ente, e di fatto solo in relazione alle attività associative, rimanendo per un verso l'ACI completamente vincolato ad un sistema tariffario obsoleto per quanto riguarda i servizi del PRA e, sotto un altro profilo, essendo

pesantemente condizionato da una atavica e strutturale carenza di finanziamento per ciò che attiene al complesso panorama dei servizi istituzionali di interesse generale erogati.

In questo non facile contesto, le iniziative varate negli anni nella prospettiva di un più solido radicamento strategico nel campo associativo – che costituisce la vocazione istituzionale primaria dell'Ente – hanno cominciato a dare i primi significativi risultati, confermati da una decisa inversione di tendenza del trend associativo che nell'esercizio 2010 ha fatto registrare un incremento di oltre l'11% rispetto all'anno precedente.

L'impegno posto in essere soprattutto in termini di sviluppo di nuove sinergie di gruppo, di assistenza specialistica dedicata e continuativa agli Automobile Club ed alla rete delle loro delegazioni, oltre che di varo di nuovi prodotti fortemente innovativi, come la tessera okkey dedicata ai giovani e strettamente legata al progetto di costituzione di un nuovo network di autoscuole a marchio ACI, e la tessera multifunzione, che assomma su di sé la funzione di borsellino elettronico e di strumento di fidelizzazione per i Soci, ha costituito il caposaldo di questo positivo processo di crescita.

Gli obiettivi programmati per il 2011 e formalizzati nel piano della performance dell'Ente approvato lo scorso mese di gennaio ai sensi del d.lvo n. 150/2009 si collocano nel solco di un ulteriore significativo incremento, con uno sforzo che si profila ancora più rilevante in mancanza di una perdurante e consolidata ripresa economica del Paese.

In questo settore, semmai, ciò che va considerato e monitorato con attenzione, in un quadro di giusto equilibrio del rapporto costi/benefici, e l'andamento delle formule associative cosiddette speciali, che va verificato non solo in termini assoluti ma anche in ragione percentuale sul totale della compagine associativa.

Formule che, pur a fronte di picchi incrementali significativi, non garantiscono corrispondenti ritorni in termini di aliquote associative e rischiano, in prospettiva, di "squilibrare" la composizione interna della base associativa, con possibili riflessi anche di tipo istituzionale a livello locale e nazionale.

La gestione delle tasse automobilistiche si chiude infine con risultati di segno sostanzialmente positivo sia sotto il profilo economico-finanziario che delle attività e dei servizi erogati.

L'avanzo di 3,9 milioni di euro della gestione si pone in linea con quello dell'esercizio 2009 mentre, con riferimento alle sole entrate correnti, queste presentano un incremento del 6,8%, da ricondurre in parte all'adeguamento della tariffa di esazione ed in parte all'aumento del numero di operazioni di riscossione effettuate dalla rete ACI, che presentano un incremento del 2,5%.

Significativa è la costante crescita dell'utilizzo di modalità di pagamento innovative da parte dell'utenza, come Internet (+ 13% rispetto al 2009) e come i versamenti effettuati tramite il sistema degli ATM bancari, quasi raddoppiati nel 2010 rispetto all'anno precedente.

Positivo è anche il risultato della gestione dei servizi in materia di tasse automobilistiche erogati nel corso dell'anno alle Regioni ed alle Province autonome convenzionate (Abruzzo, Basilicata, Emilia Romagna, Lazio, Lombardia, Puglia, Toscana, Umbria, Valle d'Aosta e le Province di Trento e Bolzano), con un incremento delle relative entrate di circa il 4,5% rispetto al 2009.

Il presidio del settore tasse da parte dell'Ente si conferma quindi solido e ben radicato, connotato com'è, tra l'altro, da quei requisiti di duttilità e flessibilità che consentono di rispondere al meglio alle aspettative delle Regioni e proporre soluzioni personalizzate rispetto alle diverse esigenze locali.

E' proprio su questa base di competenze, infrastrutture tecnologiche, know how specialistico e rete dedicata che l'ACI, pure in un contesto ormai completamente aperto ai principi della piena concorrenza, confida di poter confermare per il 2011, anche in termini strettamente economici, i positivi risultati dell'esercizio 2010.

In questa direzione, è ormai imminente la sottoscrizione di una nuova convenzione con la Regione Lombardia nell'ambito della quale è tra l'altro previsto il riconoscimento all'Ente di un ruolo chiave circa la gestione della rete esattoriale, così come è in programma in corso d'anno la partecipazione ai bandi di gara per l'affidamento del servizio da parte di nuove Regioni come il Veneto e il Piemonte che, in caso di esito positivo, comporterebbero un significativo ampliamento delle collaborazioni in essere con le Amministrazioni Regionali.

PAGINA BIANCA