PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MAURIZIO LEO

La seduta comincia alle 8,50.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'ACI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'ACI.

L'audizione si inquadra nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'anagrafe tributaria nella prospettiva del federalismo fiscale. Sono presenti il presidente, avvocato Enrico Gelpi, il segretario generale, dottor Ascanio Rozera, il direttore centrale servizi delegati, dottor Vincenzo Pensa, il direttore centrale attività istituzionali, dottor Vincenzo Leanza, il dirigente del servizio informatico servizi delegati – ACI informatica spa, signor Massimo Patrizio.

Cedo la parola all'avvocato Gelpi, con la riserva per me e per i colleghi di rivolgergli, al termine del suo intervento, eventuali domande o di formulare talune osservazioni.

ENRICO GELPI, *presidente dell'ACI*. Presidente e onorevole commissari, siamo molto onorati di essere ascoltati da questa Commissione bicamerale. Se mi permettete, svolgerei solo una brevissima introduzione generale di presentazione e poi cederei la parola al dottor Rozera per le questioni più tecniche.

L'Automobile Club d'Italia è un ente pubblico non economico con un ufficio in ogni provincia nonché una federazione di Automobile Club, con un club in ogni provincia e relative delegazioni: in sostanza, è presente capillarmente su tutto il territorio nazionale. I nostri uffici provinciali, meglio conosciuti come pubblico registro automobilistico, sono vigilati dal Ministero della giustizia tramite le procure della Repubblica, svolgendo da più di ottant'anni servizi per lo Stato e, da quando alcune imposte e tasse automobilistiche sono passate alle regioni e alle province, anche per le regioni convenzionate e per le province, tutte convenzionate con noi. Abbiamo investito molto per l'erogazione di questi servizi nel corso degli anni, in risorse umane, in formazione – abbiamo oltre 3.000 dipendenti – e in tecnologie. Abbiamo un sistema informatico all'avanguardia e i nostri servizi sono di qualità. Non lo asseriamo noi, ma gli enti pubblici per i quali lavoriamo e soprattutto gli utenti. Per esempio, l'ultima iniziativa del Ministro Brunetta, « mettiamoci la faccia », ha avuto un riscontro molto positivo sulla qualità dei nostri servizi da parte degli utenti. In relazione all'imposta provinciale di trascrizione, aggiungo che il decreto legislativo appena emanato dal Governo ha modificato i termini del presupposto di imposta, del sistema di riscossione e di accertamento. Riteniamo che le modifiche – peraltro frutto del parere della « bicameralina », perché lo schema di decreto legislativo uscito dal Consiglio dei ministri non prevedeva alcuna modifica rispetto all'IPT – creeranno problemi alle stesse province,

per le ragioni che ho esposto in una lettera al Presidente del Consiglio dei ministri e che potranno essere anche illustrate in seguito. Creeranno problemi alle province in termini di certezza del provento fiscale e soprattutto incideranno pesantemente sull'attuale organizzazione dei servizi da parte dell'ACI. Le modifiche ci hanno un po' sorpreso perché, pur svolgendo questo lavoro dal 1927, non siamo stati neppure interpellati in sede di lavori parlamentari. Auspichiamo che in sede di legge di stabilità – quella che dovrà intervenire per modificare il presupposto dell'IPT – o di decreti attuativi del decreto legislativo possa avvenire il confronto che è mancato in precedenza, e che ci sia la possibilità di registrare il testo definitivo in modo da ottenere un sistema che sia di grande garanzia e certezza per le province, senza provocare un pregiudizio anche economico per legge all'ACI, che, come ho ricordato prima, ha sempre gestito l'IPT con tutte le province dalla sua istituzione nel 1998. Ancora oggi vi è un sistema di convenzioni con le province che funziona benissimo, come testimoniato dalle medesime.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. Vorrei svolgere nel modo più breve possibile un'esposizione sulla scia di ciò che riferiva il presidente.

L'ACI, come sa bene il presidente della Commissione, collabora da sempre in attività di natura fiscale e tributaria, collegate in massima parte alla gestione del pubblico registro automobilistico. Il sistema complessivo oggi funziona molto bene, perché, dopo l'introduzione dello sportello telematico, si sono create le condizioni ottimali, forse addirittura con un anticipo di alcuni anni rispetto a meccanismi oggi assolutamente diffusi. Abbiamo potuto verificare per un tempo ormai più che decennale la validità di determinate applicazioni, innovazioni e attività, ragion per cui oggi possiamo trarre alcune conclusioni che ci piace anche rassegnare a questa Commissione.

L'ACI presenta un'organizzazione capillare a livello territoriale diffusa in maniera assolutamente omogenea, grazie alla quale svolge un'attività di natura fiscale, ossia la riscossione dell'IPT e delle tasse automobilistiche, anche per conto di soggetti diversi, come le province e le regioni, in una maniera flessibile, perché si adatta, soprattutto per quanto riguarda l'attività di riscossione delle tasse automobilistiche, alle esigenze e alle richieste delle regioni che sono spesso varie, perché alcune regioni chiedono servizi aggiuntivi, oltre a quello tipico di riscossione e di controllo. Nello stesso tempo, l'ACI opera su una base di omogeneità assolutamente consolidata e condivisa da tutti. L'IPT in questo senso fa testo, perché effettivamente abbiamo convenzioni aperte con tutte le 106 province che riconoscono la validità del sistema. Lo stesso decreto legislativo sul federalismo fiscale conferma la validità di tale impianto.

In questo contesto l'ACI svolge alcune attività che ricordo brevissimamente, solo per inquadrare il tema. In termini di riscossione, all'atto della registrazione delle formalità, il Pubblico registro automobilistico effettua la verifica sulla presenza dei requisiti previsti dalla legge per l'applicazione agevolata o in esenzione dei tributi dovuti. È il caso, per esempio, delle auto storiche o dei disabili. Le auto storiche oggi costituiscono un fenomeno anche da un punto di vista pubblico e fiscale non irrilevante. Sono numeri importanti che forse andrebbero maggiormente considerati. Riteniamo che il pubblico registro automobilistico, per la sua natura pubblica, per legge e per la sua stessa struttura, costituisca già di per sé l'elemento fondante o determinante ai fini dell'identificazione del veicolo storico nonché dell'applicazione normativa in materia di tempi e di agevolazioni dei tributi anche ai fini assicurativi. Si tratta di un tema che, a sua volta, andrebbe considerato in un contesto generale. Su questo problema vi è un disegno di legge fermo da anni. È un tema che anche ai fini di cui parliamo non trascurerei e l'ACI è naturalmente nella completa disponibilità per operare da subito sotto questo profilo.

L'ACI pone inoltre in essere alcune iniziative che ora non vi sto a ricordare,

ma che comprendono il rendiconto al Ministero dell'economia e delle finanze sull'IPT riscossa – un'operazione non da poco – e la fornitura dei dati al ministero stesso in materia; per esempio, quando c'è stata la vicenda degli ecoincentivi che ha consentito di tracciare un quadro completo della dimensione del fenomeno e quindi l'introduzione delle agevolazioni in maniera molto mirata ed efficace. In effetti, tra pianificazione e risultato finale in questo campo c'è stata una discreta consonanza di dati, che erano effettivamente molto precisi. L'ACI invia anche i dati per l'aggiornamento dell'archivio delle tasse automobilistiche, ai sensi del decreto ministeriale del 1998.

L'aspetto più importante è però quello che ora illustrerò. Sappiamo che il pubblico registro automobilistico è lo strumento fondamentale di raccolta di informazioni esistenti a livello nazionale sotto il profilo della trascrizione della proprietà, ma anche degli accertamenti. La trascrizione è presupposto per l'applicazione di tributi, come l'IPT e le imposte di bollo, ma i dati del PRA sono stati ritenuti consolidati anche normativamente come fondamentali ai fini dell'accertamento della ricchezza. L'ACI fornisce dati per diversi fini, a fini di pubblica sicurezza, per esempio, o relativi alle intestazioni fittizie, che costituiscono un problema che va considerato molto seriamente. È emerso un fenomeno di grande rilevanza sociale e anche criminale a volte, ma comunque non indifferente a livello fiscale. Il sistema dell'ACI è stato ed è ancora utilizzato per prevenire l'uso del sistema finanziario a scopo di finanziamento del terrorismo. L'ACI ha siglato un protocollo d'intesa con il Comitato di sicurezza finanziaria del Ministero dell'economia e delle finanze e fornisce i dati finalizzati all'accertamento della lista antiterrorismo. Si aggiungono naturalmente anche attività di carattere più prettamente fiscale, finalizzate, per esempio, a fornire i dati che contribuiscono alla formazione del redditometro. Negli ultimi tre mesi l'ACI ha fornito 150 milioni di dati all'Agenzia delle entrate, alle regioni e alla Guardia di finanza per contrastare l'evasione fiscale, nonché dati sul settore delle attività sportive, perché agli uffici finanziari che ne fanno richiesta fornisce notizie utili alle indagini sui redditi di alcuni contribuenti. Sembra un fenomeno marginale, ma non lo è, perché in realtà parliamo di fasce molto alte di reddito che vengono in questo modo gestite dal Ministero dell'economia e delle finanze. Inoltre, l'ACI compie alcune attività finalizzate al recupero fiscale, cioè al recupero di imposte come l'IPT, le tasse automobilistiche e quelle per i tributi non versati. Il sistema delle tasse automobilistiche nelle regioni che hanno ritenuto di utilizzare questo sistema ha portato all'azzeramento totale dell'evasione. È un fatto ormai consolidato da molti anni. Le regioni che non hanno ritenuto di avvalersi integralmente dello stesso sistema lamentano fenomeni di evasione non indifferenti, che ancora costituiscono motivo di preoccupazione anche per il bilancio delle regioni stesse. Un dato a nostro giudizio alquanto significativo. Si pone poi un tema sul quale vorrei richiamare l'attenzione della Commissione, ossia il discorso del fermo amministrativo, misura diventata di grande applicazione, forse perfino troppo. Quando decadono i motivi dell'esistenza di un fermo amministrativo, perché, per esempio, è stato pagato il dovuto, si verifica la discrasia per cui esso non viene contestualmente cancellato. Su questo tema, presidente, ci permetteremo di inviarle una documentazione più precisa, ma il risultato è che il fermo non viene cancellato. Da una parte l'utente non ne sa più nulla, e se dopo qualche anno decide di vendere il veicolo, si trova di fronte a questa problematica senza sapere di chi sia la colpa, se dello Stato, della regione o dell'ACI e dall'altra non si riscontra neanche un ordinato flusso finanziario nei confronti dei soggetti interessati: l'ACI stesso riceve un corrispettivo, ma soprattutto ciò riguarda gli enti percettori di imposta. Riterremmo utile che nel momento in cui viene meno il

presupposto e viene pagato il tributo che ha costituito il motivo del fermo amministrativo fosse posto l'obbligo di cancellazione contestuale del fermo.

PRESIDENTE. È il problema di Equitalia. Nel momento in cui dispone il fermo amministrativo non vi comunica quando avviene il pagamento.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. Non possiamo agire di nostra iniziativa, però se esistesse una disciplina di questo tipo, regolarizzeremmo i flussi, consentiremmo una maggiore pianificazione delle entrate per tutti e faremmo un favore ai cittadini che non si troverebbero dopo tre o quattro anni nella situazione di non poter vendere la propria vettura.

PRESIDENTE. Penso che non ci sia neppure bisogno di un provvedimento *ad hoc*. Sono prassi amministrative che debbono essere attuate.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. Il problema è che oggi il cittadino deve provvedere di sua iniziativa se e quando lo ricorda, sarebbe meglio una previsione normativa. Il soggetto che riscuote incassa anche i 20 euro per la cancellazione se la pratica si conclude. Si tratta di un milione di pratiche l'anno. In relazione all'automobile si parla sempre di grandi numeri. Gli interventi interessano centinaia di migliaia, se non milioni di persone. Pensiamo che un provvedimento specifico possa essere utile. D'altra parte creare un sistema più organico, magari semplificato in quattro norme, ma percepibili dai cittadini, potrebbe essere utile anche sotto il profilo della comunicazione. E tutto a costo zero per l'erario, un'iniziativa realizzabile subito.

Riteniamo poi che ci possano essere miglioramenti in tutte le attività di natura fiscale e tributaria sulle quali l'ACI è molto avanti e per le quali saremmo in grado di operare, se ci fosse consentito, in maniera assolutamente istantanea, telematica e informatica. Ciò presuppone una perfetta integrazione tra i sistemi informatici e informativi della pubblica amministrazione, come dispone la legge. Le riferisco Presidente che ancora oggi non riusciamo, benché la legge lo preveda, ad avere un pubblico registro per le attività pubbliche – non è questione di ACI, ma della collettività – per esempio del dipartimento dei trasporti terrestri su fatti per i quali la legge prevede l'interscambio obbligatorio dei dati per via telematica: ancora oggi siamo costretti a prendere la carta e a copiare i dati. Non è una buona situazione, non per l'ACI, che lavora lo stesso e sostiene il medesimo costo, ma per i cittadini.

Queste disfunzioni sarebbero risolvibili, mi si consenta di rilevarlo, non con una legge, ma semplicemente da chi deve seguire queste situazioni a livello di uffici, il che però non succede.

Se ad esempio la trasmissione delle immatricolazioni – che, come sapete, è un risultato tecnico, per il quale il veicolo con la targa X è conforme al modello omologato – avvenisse per via telematica e non su carta, ciò sarebbe degno di uno Stato moderno: spesso invece i dati ce li dobbiamo ricostruire. Abbiamo difficoltà a gestire queste attività in maniera più efficiente, pur in presenza di una gestione veramente straordinaria del pubblico registro automobilistico: abbiamo vinto tutti i premi della pubblica amministrazione per la tempestività, l'efficienza e l'efficacia. Oggi abbiamo difficoltà che nascono anche dal mercato in calo, perché la tariffa del pubblico registro è pari a meno di 20 euro per pratica. Oggi un passaggio di proprietà in Italia costa 20 euro più circa 15 della motorizzazione, per un totale di 35-38 euro. Il resto è fiscalità. Abbiamo una tariffa ferma dal mese di luglio del 1994, mai toccata né indicizzata, ma abbiamo ottimizzato e informatizzato i sistemi e l'attività: attualmente cominciamo ad avere difficoltà per via di un calo del 40 per cento del mercato. Non è possibile, non è concepibile che in un Paese dove ogni sei mesi cambiano tutte le tariffe non possiamo avere un aggiornamento dal 1994: tutto il sistema che ho descritto si regge solo ed esclusivamente su tale tariffa.

In conclusione, noi collaboriamo in maniera assolutamente straordinaria, siamo sempre disponibili a fare molto di più e riteniamo, proprio come contributo che vorrei lasciarvi, che oggi ci siano le condizioni per creare un modello in materia fiscale e tributaria – visto che siamo anche in presenza del federalismo fiscale e, pertanto, in una fase *construens* – molto più efficace, che deve fondarsi su due aspetti.

Il primo è rappresentato dal decentramento e dall'autonomia. È un fatto assolutamente positivo, perché l'interazione sul territorio da parte delle pubbliche amministrazioni in materia fiscale è fondamentale e speriamo che sia anche un elemento di crescita e di sviluppo, a condizione che ciò avvenga in un contesto di governo e di controllo centralizzato su alcuni fenomeni. Abbiamo l'esempio dell'IPT, che nessuno, neanche la Conferenza Stato-regioni e l'UPI, ha neanche lontanamente contestato, perché è un sistema che funziona proprio in questo modo: c'è il massimo di autonomia possibile, e la nuova normativa migliora questo aspetto, ma in un sistema governato, con riferimento ai dati e a tutto quanto ne costituisce la base. Tenete conto che, nel momento in cui si dovesse arrivare a una gestione molto integrata, avremmo realizzato forse un sistema che potrebbe costituire un prototipo o addirittura un modello. Se, invece, la strada è quella per cui in ogni posto si costituisce una centrale informativa, un sistema informativo locale e una modalità autonoma, pur tutte finalizzate a raccogliere dati, che sono sempre gli stessi del pubblico registro, ma ognuno con un sistema strutturato e autonomo, probabilmente questo sistema non renderà giustizia neanche all'obiettivo della legge sul federalismo, ma creerà solo disaggregazioni e costi aggiuntivi per il cittadino.

Se il sistema sarà, come in fondo è stato per le tasse automobilistiche, quello di un decentramento e di un autonomia del tributo, ma in un contesto di riferimento a dati ed elementi centralizzati e senza costi aggiuntivi per nessuno, come del resto recita il decreto legislativo sul federalismo fiscale, allora il sistema sarà molto buono.

ACI, per i dati che possiede come pubblico registro e per il fatto che possiede il pubblico registro, che, come ricordava il Presidente, è una struttura vigilata ogni sei mesi dalle procure generali con elementi di certezze e di serietà notevoli – dal PRA non escono dati che non possono uscire, come magari possono uscire da altri archivi – è completamente disponibile, come previsto anche dal decreto sul federalismo, e vanta un protocollo d'intesa molto concreto con l'Agenzia delle entrate: si tratta di una questione che ci fa piacere citare e lasciare come contributo di tipo organizzativo.

GIAMPAOLO FOGLIARDI. Alcune domande *flash*. I bilanci dell'ACI sono bilanci positivi, immagino. Vorrei conoscere le entrate principali. Lei ha parlato di tariffe ferme. Mi interesserebbe capire i costi di tutta la struttura, seppur in senso lato. Lei ha parlato giustamente di ente pubblico non economico. L'ACI affianca, però, all'attività istituzionale anche un'attività « privatistica » per i soci. Ero socio ACI poi mi sono cancellato perché ritenevo che fosse una delle tante questioni che non funzionavano, almeno nella mia provincia. Non è un problema personale, ci mancherebbe. La provincia è Verona. L'unica volta in cui ho avuto bisogno di assistenza, dopo tanti anni, non la ho avuta e ho deciso che non era il caso di insistere. Sono rimasto a piedi. Lei lamentava le tariffe ferme. Mi interesserebbe capire l'aspetto dell'attività istituzionale e privatistica e il riscontro dei soci. Recentemente ci sono stati i rinnovi e so che anche a Verona c'è sempre un notevole movimento attorno ai rinnovi della Presidenza e del Consiglio di amministrazione dell'Automobile Club, con molta attenzione e anche con molto entusiasmo. Lei ha accennato al fatto che alcune regioni sono convenzionate per le tasse automobilistiche e altre no. Vorrei capire quali sono, in modo particolare, le regioni che non hanno aderito. Inoltre, l'avvocato Gelpi nella sua

introduzione giustamente lamentava che non siete stati interpellati e che le modifiche introdotte nell'ultimo decreto della « bicameralina » avranno effetti negativi soprattutto per le province. Vorrei capire quali sono.

LUCIO ALESSIO D'UBALDO. Vorrei alcune informazioni, con riferimento all'acquisizione per via telematica dei documenti, cui lei ha fatto accenno, ponendo il problema di una difficoltà oggi esistente e derivante dal fatto che arriva dal centro una mole consistente di documenti cartacei. Quando non arriva, il problema è diverso, ma parliamo della parte che lei considera risolvibile con una razionalizzazione. Arriva quindi una mole di documentazione su base cartacea. Il fisco, attraverso le sue diverse articolazioni organizzative – oggi siamo arrivati all'Agenzia delle entrate – ha imposto ai commercialisti e ai CAF, quindi anche al contribuente in senso lato, di procedere per via telematica e credo che oggi siamo arrivati al 100 per cento o comunque sfioriamo questo livello. Invece di inseguire una soluzione legislativa, non potete organizzativamente imporre, come vostra misura amministrativa, una gestione diversa, che abitui progressivamente il mercato – chiamiamolo così, in termini molto generali – a usare questa metodologia piuttosto che quella tradizionale? Questa è la prima questione.

La seconda questione riguarda la riscossione. Siamo tutti non vittime, ma affezionati alle parole d'ordine che a un dato punto si consolidano. Adesso si afferma che la riscossione deve avvenire senza costi. Io non trovo mai alcun servizio senza costi, ragion per cui qualcuno paga. Tutte le leggi hanno carattere generale, però alcune hanno un impianto ordinamentale e altre un impianto con una finalizzazione più specifica. Una legge generale ha stabilito – mi pare che sia nello Statuto del contribuente – che non vi siano oneri a carico del contribuente per quanto riguarda la riscossione. L'onere sarà, quindi, altrove. Nei provvedimenti sul cosiddetto federalismo fiscale abbiamo poi stabilito che gli oneri non siano a carico dei comuni o degli enti locali. Lei parla giustamente di riscossione senza costi. Non vorrei esagerare nell'ironia, ma vorrei capire dove si colloca il costo, come lo identifichiamo e chi lo sostenga, altrimenti il timore vero dal punto di vista politico è che noi attraverso un balletto infinito torniamo a colpire ingiustamente il contribuente. Dobbiamo saperlo perché se vogliamo farlo è giusto che rimettiamo le mani sui princìpi generali e che affermiamo che la riscossione ha tale tipo di impostazione, ragion per cui, se si deve pagare come cittadini, si deve pagare anche la riscossione, però lo si deve sapere. Credo che sia un principio di trasparenza da salvaguardare.

Passo alla terza domanda. L'UPI ha sempre fornito scarse informazioni, molto essenziali e generiche, sull'andamento storico dell'imposta di trasferimento. Credo che circa quattro anni fa fu presentato un piccolo rapporto, ma nulla di più. Poiché lei giustamente ha sostenuto che, quando parliamo del bene macchina, parliamo sempre di grandi numeri, perché la motorizzazione è diffusa, è possibile che noi come Commissione possiamo avere non dico uno studio amplissimo, ma almeno un *report* di alcune pagine per capire, per esempio, negli ultimi anni come è evoluta questa imposta, chi la paga di più e chi di meno, se ci sono zone di evasione, se il fatto che una regione meridionale, andando sempre al sodo, deve ottenere 100 come una regione più ricca, ed è però costretta ad alzare l'aliquota e di quanto. Sono elementi che sembrano di dettaglio, ma che aiutano a capire in che misura il legislatore è chiamato a correggere oppure a intensificare alcuni emendamenti.

GIULIANO BARBOLINI. Ovviamente mi scuso per non avere colto tutto l'inquadramento dei temi, in particolare la parte di prospettazione del presidente e, quindi, chiedo venia se vado fuori tema o se propongo quesiti che hanno già avuto risposta. Anch'io mi metto in sequenza con le domande dei colleghi. A noi interessa certamente capire come funziona o

come potrebbe funzionare meglio un sistema nelle sue diverse sfaccettature, ma per farlo abbiamo bisogno anche di capire meglio determinati profili operativi, funzionali e di raccordo.

La questione è, rispetto per esempio alla sostanziale gestione *in toto* delle province per l'IPT, quanto comportano in termini di oneri di funzionamento questi rapporti convenzionali o di concessione dell'esercizio. In funzione dell'ottimizzazione del sistema non sfugge a nessuno che ci può essere un incentivo maggiore o minore a seconda del fatto che ci sia una convenienza per tutti gli attori, altrimenti il rischio che qualcuno pensi di agire da sé, perché magari governa meglio flussi e situazioni, esiste ed è un punto che mi interessava capire. Inoltre, facevate riferimento ad accordi che intervengono con il Ministero dell'economia e delle finanze e con altri soggetti, come l'Agenzia delle entrate, anche per la messa a disposizione di dati sensibili, che possono essere forme di controllo e di contrasto alla criminalità. Esiste, però, un sistema molto più articolato territorialmente. L'esigenza di interrogare banche dati in funzione di profili di sicurezza riguarda anche altri soggetti, quelli territoriali.

Cito due possibili esempi: il tema del redditometro non è solo un tema dell'Agenzia delle entrate, ma, se consideriamo gli enti locali e la possibilità di valutare le tariffe dei servizi, le esenzioni, l'ISEE e consideriamo anche che la legge sul federalismo e i decreti applicativi attribuiscono ai comuni un ruolo nel contrasto all'evasione e all'elusione, mi risulta che alcune di queste interrogazioni siano onerose, non so per i soggetti centrali, ma certamente per i soggetti territoriali. Avete preso in considerazione o esiste un tavolo attorno a cui si lavora? La questione riguarda anche il tema dei possibili utilizzi da parte delle polizie locali nell'eventualità che si riconosca finalmente una piena titolarità di funzioni a soggetti che, in realtà, svolgono la maggior parte degli interventi di controllo e di regolazione delle problematiche della mobilità sul territorio. Queste sono le mie questioni.

PRESIDENTE. Anch'io ringrazio brevemente i rappresentanti dell'ACI per l'informativa che ci hanno fornito. Il compito della nostra Commissione è quello di verificare anche come l'integrazione delle diverse banche dati possa recare un beneficio nell'azione di contrasto all'evasione fiscale.

Nella semplificazione, come asseriva prima il senatore D'Ubaldo, dobbiamo muoverci anche nella logica della semplificazione della vita dei cittadini. Ha portato l'esempio della riscossione per la quale non si capisce bene chi paga questi oneri. Da voi ci aspetteremmo, se ce lo potete inviare, un documento in cui in modo più analitico riusciamo a focalizzare quali possano essere le aree di intervento per efficientare il sistema.

Prima il presidente ha messo in evidenza il fatto che il decreto legislativo sul federalismo fiscale possa presentare alcune incognite e difficoltà per le province, che poi diventano difficilmente governabili. Su questo punto vi è una grande sensibilità da parte della Commissione, perché, se esiste un elemento che non funziona, penso che bisogna correggerlo fin dall'inizio. Se lo si può fare con i decreti attuativi, va bene, ma, se è necessario emanare norme, è bene metterci le mani subito, altrimenti decolla il federalismo delle province e poi ci troviamo a non avere gli strumenti idonei per poter ottenere i risultati sperati. Sul problema che ricordava l'onorevole Fogliardi, quello di verificare dove il sistema si inceppa sul versante province, è opportuno che voi svolgiate una riflessione e alcune puntualizzazioni in modo tale che, anche come Parlamento e nelle diverse Commissioni – la nostra Commissione di vigilanza può essere d'ausilio, ma poi le Commissioni permanenti potranno attivare le procedure normative – si possa risolvere il problema, altrimenti partiamo col piede sbagliato.

ENRICO GELPI, *presidente dell'ACI*. Fornisco solo una risposta più generale e politica. Ringrazio per l'attenzione alle problematiche che potrebbero essere connesse al nuovo sistema dell'IPT. L'ACI è un

ente pubblico non economico, ma a base associativa e quindi un po' particolare. Esso conta 1.115.000 soci circa, con un aumento del 12 per cento rispetto all'anno scorso e questo è un dato positivo in un momento di crisi del settore dell'auto e di tutto ciò che è collegato all'auto, anche perché alcune garanzie, come il soccorso stradale, vengono oggi offerte dalle stesse case costruttrici.

Esiste una grande concorrenza su questo punto e la qualità dei nostri servizi è elevata. Mi spiace l'episodio capitato all'onorevole Fogliardi, ma le assicuro che in questi ultimi anni abbiamo investito molto anche sul servizio di soccorso stradale, ragion per cui il tasso di insoddisfazione è veramente minimale. Riceviamo un numero molto esiguo di reclami rispetto all'oltre milione di soci e alle centinaia di migliaia di interventi che vengono compiuti ogni anno sulle strade e sulle autostrade.

Si parlava del bilancio dell'ACI. Tengo a sottolineare che esso non pesa assolutamente sulla collettività. Non riceviamo un euro di contributo né dallo Stato, né dalle regioni o da altri enti. I nostri ricavi vengono dalle aliquote sociali e dal corrispettivo dei servizi che prestiamo. Con una punta di orgoglio, se mi consentite, voglio sottolineare anche che l'ACI non è spesa pubblica, il che è importante. Esiste un motivo anche giuridico, nel senso che non siamo nell'elenco ISTAT delle pubbliche amministrazioni che contribuiscono al bilancio consolidato. Siamo completamente fuori da questo elenco e, quindi, dalla spesa pubblica. Nessuno ci ripiana i bilanci. La nostra particolare attenzione è tesa ad avere un sistema che contempli la nostra missione pubblica. Non bisogna dimenticare che facciamo anche molto per il sociale e organizziamo tutte le campagne per la sicurezza e per l'educazione stradale, che comportano un costo e che sono totalmente a carico nostro e delle nostre risorse. Credo che ciò sia molto importante.

In un sistema che si basa sulle nostre forze, come ricordava giustamente il segretario generale, per esempio, per quanto riguarda le tariffe stabilite dal ministero che sono ferme dal 1994, rispetto a un sistema in cui ogni anno assistiamo all'aumento delle assicurazioni, all'aumento delle tariffe autostradali, all'aumento del costo della benzina, incontriamo difficoltà. Il sistema dell'automobile è tale per cui ogni anno l'automobilista sopporta aumenti indifferenziati per diverse tipologie di attività, ma per l'utente che sbriga le formalità al PRA la tariffa è ferma dal 1994. Anche questa è una distorsione del sistema, se vogliamo. Sulle altre risposte, che sono un po' più tecniche, cederei la parola al dottor Rozera. Tenevo a evidenziare quanto l'impegno e l'attività dell'ACI siano organizzati con le forze e con le risorse solo dell'ACI stesso.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. Il presidente ha già svolto un'anticipazione sul discorso del nostro bilancio. In effetti, il nostro bilancio riflette la nostra attività. Per una parte è determinato dalle entrate e dai costi relativi alla gestione dei servizi pubblici in senso stretto, ossia le tasse automobilistiche e le convenzioni con le regioni. In questa attività abbiamo sempre conseguito, nonostante i 17 anni di blocco delle tariffe, bilanci assolutamente in equilibrio, a volte addirittura con margini che ci consentivano ciclicamente di recuperare i disavanzi precedenti, perché hanno un andamento ciclico. Oggi, però, abbiamo incontrato difficoltà rispetto a questa parte di bilancio per effetto del calo del mercato. Nel momento in cui si vende e trasferisce circa il 30 per cento di veicoli in meno, poiché, come ricordava il presidente, l'unica fonte di finanziamento è il corrispettivo dei servizi che il cittadino paga all'atto della richiesta di un servizio, se diminuisce l'attività richiesta dai cittadini, diminuiscono anche le nostre entrate. Abbiamo un bilancio che per un 35 per cento circa è determinato dall'attività associativa e cosiddetta istituzionale. L'attività associativa è naturalmente quella di carattere fondante per l'ACI, che per l'appunto è un'associazione di base, e i suoi costi sono sostenuti ovviamente dalle quote sociali,

con le quali vengono pagati i servizi che eroghiamo e rispetto alle quali l'ACI trattiene un margine assolutamente minimale, giusto il necessario per l'organizzazione centrale dei servizi, ma nulla di più. La parte associativa nel 2010, nonostante un anno di crisi oggettiva per tutti, ha registrato per l'ACI un dato significativo. Mi piace citarlo, perché penso sia importante. L'ACI ha registrato il 12 per cento di soci in più, il che ci ha consentito di superare la soglia di 1.100.000 soci. Sono cittadini che pagano per essere soci.

Quest'attività viene svolta sul territorio attraverso gli Automobile Club, enti altrettanto autonomi e federati all'ACI. Conosciamo il federalismo da ottanta anni, nel bene e nel male. Vi è stata recentemente la competizione elettorale a Verona, perché gli organi degli Automobile Club sono tutti elettivi a opera dei soci. Voglio sottolineare il fatto che mentre tutto il nostro mondo associativo ha una gestione in equilibrio, dalla quale traiamo talvolta risorse per svolgere le attività previste per Statuto, e svolgiamo quindi attività come la sicurezza e l'educazione stradale, su cui abbiamo investito molto, ritenendo siano importanti dal punto di vista sociale. Abbiamo creato servizi, anche pubblici come quelli del pubblico registro a domicilio *gratis* per i disabili. Sono iniziative di cui purtroppo si parla poco. Non abbiamo aggiunto costi per nessuno. Non facciamo pagare più soldi a questi cittadini sfortunati.

Abbiamo messo in piedi alcune iniziative come, per esempio, un *network* di scuole guida basate su un modello completamente diverso. Abbiamo pensato di creare un modello culturale di sicurezza stradale e di tradurlo in realtà in scuole guida, che sono scuole guida degli Automobile Club, quindi dell'ACI, ma anche di privati esercenti che vogliano aderire a questo meccanismo. Sono attività di carattere sociale che siamo riusciti a gestire con grande difficoltà sulla base del nostro bilancio.

La struttura dell'ACI è composta da circa 3.000 dipendenti diretti. Abbiamo per legge uffici in tutte le 106 province e riteniamo che potrebbero essere ottimizzati, non per quanto riguarda le attività istituzionalmente espletate dall'ACI, dove forse abbiamo ottimizzato talmente tanto che da questo Governo, da quello precedente, dal Parlamento e anche dalle autorità dell'Unione europea abbiamo avuto significativi riconoscimenti e apprezzamenti veri, non solo dichiarati per l'efficienza, ma per svolgere attività ad esse collegate anche per conto di altre amministrazioni nell'ottica di un sistema organico e integrato, in grado di portare anche a ulteriori semplificazioni e facilitazioni. Non riusciamo a capire perché non si possa, per esempio, presso gli uffici del pubblico registro, diffusi su tutto il territorio, svolgere, anche in convenzione o per delega del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche quella parte di attività, oggi solo tecnica, di immatricolazione dei veicoli e arrivare a semplificazioni ulteriori.

Abbiamo già oggi attuato per quanto possibile la smaterializzazione dei documenti. Da noi i pagamenti si possono effettuare tranquillamente via Internet, con la « monetica ». In altri uffici che compiono operazioni analoghe bisogna recarsi con i bollettini di conto corrente postale, magari per la stessa operazione, e altrettanti pezzi di carta, fastidiosi per il cittadino. I margini esistono e, se il Presidente lo ritiene, potremmo anche aggiungere alcune righe con spunti per un'ottimizzazione.

GIULIANO BARBOLINI. Non ho capito bene se i dipendenti sono 3.000 o 6.000.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. Sono 3.000, anche meno, per la verità, perché fisiologicamente ogni anno, come lei sa, c'è una riduzione che non viene integrata.

Venendo al discorso dei costi, tutto è retto per la parte pubblica dalle tariffe citate. Come ricordava il presidente, non abbiamo contributi da parte di nessuno. Si tratta di tariffe stabilite nel 1994 dal Ministro delle finanze con proprio decreto, strettamente commisurate ai costi vivi del

servizio. Per quanto riguarda il discorso del costo zero, intendiamo costo zero per le pubbliche amministrazioni con le quali ci interfacciamo, nel senso che nessuna di esse paga. Per legge, il costo è a carico dell'utente: se si richiede un servizio, lo si paga. Crediamo che sia anche un sistema civile, tutto sommato, perché forse è giusto che sia così, come in tutti i Paesi. È un sistema che forse addirittura potrebbe essere corretto per la stessa IPT. L'incasso del 2010 è di 1,150 miliardi che vanno alle province. Tale importo costituisce la seconda fonte di entrata per le province, essendo la prima costituita dalla quota sull'RC auto, altro tema che andrebbe trattato. Su questa entrata di 1,50 miliardi il costo per l'operazione di trascrizione, quindi per le riscossioni dell'IPT e di tutto ciò che vi gravita intorno, ossia realizzazione della pratica, riscossione, controllo, rimborsi eventuali ai cittadini, rendicontazioni e versamento diretto, l'ACI non trattiene un centesimo, ma versa solo, tanto che le province sono molto soddisfatte. Per loro è cassa quotidiana. Gli importi sono comunque garantiti dall'ACI. Se ci fosse una sola situazione a discapito, l'ACI garantirebbe e il tutto costa 4,40 euro per operazione, per un totale complessivo a carico delle 106 province di poco meno di 25 milioni di euro l'anno rispetto ai 1,150 miliardi. Questo è il costo delle operazioni IPT. Riteniamo che se tale costo fosse espressamente previsto nel rapporto tra ACI e province, ovvero identificabile nelle convenzioni, come voce tariffaria, forse sarebbe più corretto per le province e per i cittadini. Per quanto riguarda l'IPT, siamo in grado di ricavare tutti i dati e gli elementi, quindi siamo in grado di rendervi la relazione che ci è stata chiesta, se voi ritenete, nel modo migliore possibile. Forniamo tali rendicontazioni ovviamente alle province e ai soggetti e non abbiamo difficoltà a darle anche a voi.

Rispondo anche alla domanda se la scarsa informazione da parte dell'UPI significa che ci possano essere dati sull'evasione fiscale e sui costi per le province meridionali. Posso affermare che su queste pratiche non c'è alcuna evasione fiscale. È impossibile che ci sia, per il semplice motivo che, poiché la trascrizione si compie nel pubblico registro, non si può trascrivere un passaggio di proprietà o l'acquisto di un veicolo, se contestualmente un altro utente non ha pagato. Non è un tributo che si possa pagare in altro modo. La contestualità dell'operazione è speculare al discorso che svolgevo prima sul fermo amministrativo: nel momento in cui si cancella la causa dell'omesso pagamento, si cancella anche il fermo. Tale contestualità è l'unica che impedisce l'evasione e mi consente anche di ribadire che, anche nel caso delle tasse automobilistiche, per le quali abbiamo convenzioni con le regioni, quando il sistema in convenzione con la regione è di questo stesso tipo, non c'è evasione. Ci sono regioni oggi con evasione del bollo automobilistico non dico a zero, ma pari veramente a nulla. L'ACI gestisce tali attività per conto delle regioni sulla base di gare alle quali ha partecipato e che ha vinto, nei casi in cui è l'ACI a gestirle. Ci sono poi le regioni a statuto speciale, dove l'attività viene gestita dall'Agenzia delle entrate per legge, con il meccanismo che conoscete meglio di me. Le regioni non convenzionate con l'ACI oggi sono il Veneto, la Campania, la Calabria, il Piemonte e la Liguria, ma Veneto e Piemonte stanno per bandire una gara.

GIAMPAOLO FOGLIARDI. È una sorpresa. Non avrei pensato a queste regioni. Ci sono due regioni non convenzionate importanti come il Veneto e il Piemonte.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. Il Piemonte gestisce il sistema attraverso una propria struttura. Esistono controversie sotto questo aspetto e ora la regione Piemonte ha ripensato a tutto, già da tempo e non da oggi, perché in effetti tale sistema non è moderno anche in termini di costi, tanto che è stata bandita la gara. In Veneto c'è stata sempre una visione, non a livello politico, ma amministrativo, per cui non si è mai riusciti a indurla ad agire con gare pubbliche. Ora pare che ciò stia avvenendo, però dove noi

impieghiamo i nostri meccanismi l'evasione è uguale a zero o quasi, perché anche chi paga con tale sistema presso i nostri uffici ed eventualmente in altri posti, lo fa regolarmente.

Oggi noi, avendo 1.500 punti di riscossione sul territorio – che sono tanti – abbiamo più del 50 per cento delle riscossioni. Chi si affida a noi per il pagamento può contare sul fatto che i dati del proprio veicolo vengono istantaneamente confrontati con quelli risultanti nel PRA e quindi l'utente ha la certezza di pagare il dovuto il che evita molta evasione: è un meccanismo ormai molto sperimentato e anche molto utile.

GIAMPAOLO FOGLIARDI. E se si paga alla posta e si sbaglia ?

ENRICO GELPI, *presidente dell'ACI*. Se si inverte il pagamento, esso non va accreditato al veicolo giusto, mentre il nostro sistema non rilascia la ricevuta se non c'è la corrispondenza dei dati esatti del veicolo.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. A proposito del discorso senza costi, sono contento che sia stata fatta questa osservazione, perché mi consente di smentire il fatto che alla fine c'è sempre chi paga pegno. In realtà, ritengo che i servizi debbano essere pagati dall'utilizzatore, ma è una teoria personale. In ogni caso, quelli che definiamo senza costi sono tutti i servizi aggiuntivi che eroghiamo alle province e alle regioni, e di conseguenza ai cittadini, che sono compresi in un intero meccanismo, che non è solo quello della riscossione. Sono tutti servizi per i quali agli enti locali non chiediamo neanche un centesimo in più di costo, proprio perché abbiamo una fortissima base informatizzata e telematica. Tutto è migliorabile, ma se si può effettuare un pagamento del bollo automobilistico tramite telefonino o Internet, come da noi è possibile, è chiaro che ciò abbatte i costi, semplifica e razionalizza. Noi abbiamo già questa possibilità. Fin dove possiamo arrivare senza che ci siano provvedimenti normativi, procediamo, a volte creandoci anche antipatie da parte di altre amministrazioni, che non sono ancora allineate.

LUCIO ALESSIO D'UBALDO. Lei sta affermando implicitamente che il costo di tale operazione si scarica sul cittadino.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. Parlo del sistema attuale, esistente.

VINCENZO PENSA, *direttore centrale servizi delegati dell'ACI*. Sull'IPT c'è una tariffa basata su un provvedimento centrale dell'amministrazione dello Stato. Le province hanno la facoltà di ampliare per una data percentuale la tariffa base. Non ho il dato disponibile, ma quasi tutte lo hanno portato quasi al massimo, che credo fosse il 20 per cento, ma nella relazione vi forniremo dati più precisi. Di tale importo le province destinano una quota, quella che abbiamo visto, all'ACI, per il corrispettivo del servizio reso. In realtà, non c'è alcun aumento di imposta sull'attuale modello che stiamo utilizzando. È già ricompreso all'interno, però non è destinato specificatamente a quello scopo, nel senso che tale importo è frutto di una contrattazione che viene effettuata tra l'Automobile Club d'Italia e tutte le province, in un contesto di accordo. Non è una voce di tariffa a parte.

GIAMPAOLO FOGLIARDI. Mi inserisco, Presidente, perché ho ascoltato questa spiegazione. Porgo i miei complimenti anche per i risultati e per la vostra gestione, che è autonoma. Ciò, però, mi fa capire un punto e aprirebbe un ragionamento molto ampio, ossia che tutto il passaggio tramite le province è in più, da un punto di vista istituzionale. È un servizio che potreste gestire benissimo direttamente con il comune. Porto un esempio: il vigile rileva la mia targa, interpella il vostro pubblico registro, voi comunicate che la targa è di Fogliardi Giampaolo, lo comunicate al vigile, il quale poi nell'ammenda mi farà sostenere anche le spese di istruttoria. Di mezzo, però, c'è sempre la provincia.

ASCANIO ROZERA, *segretario generale dell'ACI*. La ringrazio per l'opportunità di svolgere questa precisazione. Le province sono coinvolte solo per l'IPT. È solo quello il tema per le province.

Per quanto riguarda ciò cui lei si riferisce, noi abbiamo, in effetti, convenzioni con la stragrande maggioranza dei comuni, oltre 4.000. Per questi comuni facciamo esattamente ciò che lei ha citato in questo momento. Intratteniamo direttamente con il comune quel tipo di rapporto telematico per cui il vigile rileva e noi mandiamo la comunicazione e questo è un dato che comporta un costo soltanto informatico pari a 0,34 centesimi, che gestiamo sempre in convenzione con i comuni. Ciò avviene con buona soddisfazione delle polizie locali, tanto che nel Forum internazionale delle polizie locali che si tiene ogni anno a Riva del Garda ha costituito elemento di soddisfazione da parte delle amministrazioni comunali e delle polizie municipali intervenute: prima dovevano pagare perfino lo straordinario al vigile urbano che notificava gli avvisi a piedi, ma questo punto è stato superato. Ciò dimostra, però, che si può veramente fare di più. Il nostro messaggio, se ce lo consentite, è proprio questo: siamo felicissimi di questa occasione e onorati, perché ci consentirà, cogliendo alcuni spunti del Presidente, anche di avanzare proposte migliorative per la parte che ci compete.

PRESIDENTE. Vi ringraziamo e restiamo in attesa di un vostro documento. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 6 giugno 2011.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO