

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Come si vede, tali tematiche si aggiungono agli aspetti finanziari della gestione ACI, che la Corte, a tutela della finanza pubblica, è chiamata a far rigorosamente rispettare, ed investono la qualità di quei servizi di pubblico interesse cui l'ACI e gli AC sono preposti⁽⁷⁾. Nè può sfuggire come nel contempo il profilo della qualità, secondo le indicazioni che si traggono dalle moderne tecniche aziendalistiche, sia in grado di influenzare positivamente gli aspetti finanziari.

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

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

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

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

PARTE PRIMA

L'Automobile Club d'Italia

1. I compiti e l'assetto organizzativo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Area soci

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

Tra questi meritano un breve cenno:

a) l'esazione diretta delle tasse automobilistiche.

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

b) l'esazione indiretta tasse automobilistiche

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

d) i controlli fiscali

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

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

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

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

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

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

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

b) Area automazione Federazione (SINFAC)

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

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

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

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