

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.

In attesa della individuazione da parte delle regioni dei 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.

L'art. 31, comma 41, della legge 23 dicembre 1998, n. 448, ha previsto poi che i soggetti autorizzati ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, possono riscuotere le

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.

In tal modo, con il provvedimento collegato alla legge finanziaria per il 1997 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.

La sede del collegato alla manovra di finanza pubblica per l'anno 1998 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.

tasce automobilistiche previa adesione all'apposita convenzione tipo prevista dall'art. 17, comma 11, sopracitato.

In attuazione di dette norme, sono stati emanati i seguenti provvedimenti:

- decreto del Ministro delle finanze 25 novembre 1998, n. 418, concernente "Regolamento recante norme per il trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle funzioni in materia di riscossione, accertamento, recupero, rimborsi e contenzioso relative alle tasse automobilistiche non erariali"; con l'art. 7 di detto decreto si è stabilito che le disposizioni ivi previste trovano applicazione fino a quando le regioni non provvederanno ad emanare un'autonoma disciplina che dovrà, comunque tenere conto delle esigenze di coordinamento con l'attività di competenza statale nella stessa materia;

- decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 1999, n. 11, con il quale è stata dettata una disciplina uniforme del rapporto tra i tabaccai e le regioni relativamente alla riscossione delle tasse automobilistiche;

- decreto del Direttore generale del Dipartimento delle entrate in data 1 febbraio 1999, con il quale sono state approvate le modalità e le caratteristiche di sicurezza del collegamento dei tabaccai con l'archivio delle tasse automobilistiche;

- decreto del Ministro delle finanze 13 settembre 1999, che ha approvato lo schema di convenzione tipo che regola il rapporto tra i soggetti autorizzati ai sensi della legge n. 264 del 1991 che intendono riscuotere le tasse automobilistiche e le amministrazioni destinatarie delle somme a tale titolo riscosse;

- decreto del Ministro delle finanze 27 settembre 1999, che ha approvato le modalità tecniche di collegamento dei soggetti autorizzati ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, con gli archivi delle tasse automobilistiche.

Sono state poste così le basi per la concreta attuazione del richiamato disposto di cui al provvedimento collegato alla legge finanziaria 1998, che ha previsto il trasferimento dell'intera materia delle tasse automobilistiche dallo Stato alle Regioni a statuto ordinario.

E' prematura, in fase di avvio, ogni valutazione sulla idoneità del complesso apparato a soddisfare le aspettative dell'utenza. Dovrà, tra l'altro, essere verificata la coerenza tra il disegno normativo primario, che mira ad un decentramento amministrativo a favore delle Regioni, e la prevista introduzione, in sede regolamentare, di un sistema accentrato, attraverso la costituzione di un archivio unitario delle tasse automobilistiche presso il Ministero delle finanze.

Inoltre, poiché, come si è accennato, il comma 11 dell'art. 17 della legge n. 449 ha abilitato i tabaccai a riscuotere le tasse automobilistiche, previa adesione all'apposita convenzione tipo con la quale sono state tra l'altro disciplinate le modalità di collegamento telematico con il concessionario della riscossione, vi è l'esigenza nella fase applicativa delle nuove disposizioni, di salvaguardare il patrimonio informativo esistente, evitandone la vanificazione.

Come osservato dalla Corte nelle precedenti relazioni, per una efficiente organizzazione dei servizi relativi al PRA ed alla esazione delle tasse automobilistiche non può infatti non tenersi debito conto del rapporto esistente tra le due gestioni, atteso che 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, è andato ad inserirsi l'obbligo assunto dall'ACI di disporre un archivio centralizzato di tutti i veicoli iscritti al pubblico registro automobilistico, da tenere costantemente aggiornato. 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 l'esigenza di una stretta interrelazione tra PRA e ruolo dei contribuenti, anche al fine di attivare un sistema sufficientemente affidabile sotto il profilo, peraltro essenziale, dell'attività di riscontro, preordinato anche a contrastare il fenomeno dell'evasione fiscale nel settore.

Il nuovo assetto normativo, avendo trasferito le competenze in materia di riscossione di tasse automobilistiche alle regioni, ha reso necessaria, da parte dell'ACI una riconsiderazione del progetto "Epica", elaborato in collaborazione con

Poste Italiane S.p.A. per una razionalizzazione del sistema di riscossione e controllo delle tasse automobilistiche. In ordine a tale sistema, sperimentato con successo in alcune zone del Paese, e, in particolare nella regione Lombardia, e 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, la Corte ha riferito nelle precedenti relazioni.

Nell'ambito del nuovo scenario, l'ACI si è dichiarato disponibile nei confronti delle regioni in vista dei possibili sviluppi del servizio secondo il mutato quadro normativo. A tutt'oggi alcune convenzioni sono state stipulate ed altre sono in via di perfezionamento. La struttura esattoriale dell'Ente riscuote attualmente in 15 regioni e nelle provincie autonome di Trento e Bolzano.

In previsione dei possibili rapporti di collaborazione, l'Ente ha messo a punto uno schema di convenzione-tipo, adeguabile alle specifiche esigenze delle singole regioni interessate. In particolare, è stato predisposto un pacchetto completo di servizi, erogati non solo nell'eventuale fase di contenzioso, ma anche durante tutta la durata del rapporto tributario, attraverso l'utilizzo di moderne tecnologie e privilegiando l'assistenza agli utenti.

Nel rispetto dei principi di autonomia e di decentramento cui è improntata la nuova normativa, lo scopo fondamentale è quello di corrispondere alle aspettative degli automobilisti, ponendo a disposizione delle regioni una organizzazione adeguata in termini di risposta e di tempi di attesa, tale da ridurre gli spostamenti dei contribuenti anche a mezzo di appositi "call-center".

L'azione dell'Ente si è sviluppata anche in altre direzioni, avviando, su iniziativa di due delle maggiori associazioni di categoria alle quali aderiscono le rivendite dei tabaccai - ASSOTABACCAI e Federazione Italiana Tabaccai (FIT) -, contatti in vista di un successivo rapporto di collaborazione reciproca. In una lettera di intenti con l'ASSOTABACCAI si prevede, secondo modalità da definirsi in conformità ai

principi normativi, l'utilizzo per gli esercenti commerciali associati del sistema di esazione intelligente incentrato su "Epica".

Parallelamente, sono in corso di svolgimento i lavori di una Commissione Paritetica ACI-FIT per lo studio dei profili tecnici connessi all'avvio di un'analogha collaborazione.

Ciò premesso, la Corte ha ritenuto utile proseguire l'analisi di organizzazione delle aree relative sia ai servizi resi ai soci (cd. servizi istituzionali), sia alle tasse ed al PRA (nella prassi denominati "servizi delegati"). Tale indagine, infatti, interessa oltre agli equilibri finanziari della gestione, che la Corte, a tutela della finanza pubblica, è chiamata a far rispettare, anche la qualità di quei servizi di pubblico interesse cui l'ACI è preposto⁶). D'altro canto, un adeguato livello di qualità dei servizi è in grado di influenzare positivamente gli andamenti finanziari.

⁶ 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.

1. I compiti e l'assetto organizzativo

1.1 Ai fini di una compiuta esposizione delle problematiche relative ai compiti e all'assetto organizzativo, secondo la metodologia seguita nelle precedenti relazioni, è necessario tenere ben distinti i compiti che costituiscono espressione di attività legate alla struttura associativa, dai compiti che vengono svolti invece 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, ad esempio: lo studio dei problemi automobilistici, la formulazione di proposte e l'espressione di pareri su richiesta delle competenti autorità; 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; la promozione e lo sviluppo del turismo degli automobilisti interno ed internazionale, attuando tutte le provvidenze a tal fine necessarie; 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; la promozione, l'istruzione automobilistica e l'educazione dei conducenti di autoveicoli; l'attuazione di forme di assistenza tecnica, stradale, economica, legale, tributaria, assicurativa, ecc., dirette a facilitare l'uso degli autoveicoli.

Per quel che concerne la realizzazione concreta delle varie forme di assistenza, si rinvia al paragrafo 3), dedicato all'attività svolta dall'Ente, ove vengono sinteticamente esposti gli elementi relativi ai servizi svolti.

Circa l'organizzazione di competizioni sportive nell'ambito dei compiti affidati all'Ente quale organo del Comitato Olimpico Nazionale Italiano, merita particolare menzione la competenza in materia della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana - C.S.A.I., che 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.

Si rammenta che le risorse acquisite con il concorso delle aliquote sociali vengono destinate, oltre che ai servizi riservati ai soci, anche per 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 e lo sport automobilistico. La compiuta realizzazione del sistema di contabilità analitica che l'ACI ha avviato⁽⁷⁾, consentirà di allocare con maggiore precisione i costi e i ricavi dei servizi resi esclusivamente ai soci e quelli di carattere generale.

L'ambito dei compiti che invece vengono svolti per delega dello Stato - secondo quanto previsto dall'articolo 5 dello Statuto - comprende 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, è da tenere presente che l'ACI non è titolare di specifici poteri per il recupero coattivo dei tributi evasi, che rientrano nella competenza dell'Amministrazione finanziaria. Oltre all'incarico di riscuotere le tasse automobilistiche, all'Ente sono poi affidati compiti di collaborazione con l'Amministrazione finanziaria, quali: 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

⁷ 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.

delle attività dirette al recupero in via bonaria delle somme dovute dai contribuenti a seguito dei riscontri e controlli predetti.

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, né 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⁽⁸⁾.

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

⁸ 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, né 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, né in ordine all'immatricolazione, né 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.

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.

1.1.2 Anche per l'esposizione della struttura organizzativa dell'Ente, si rinvia alle precedenti relazioni.

Si ritiene qui utile fornire un aggiornamento sullo stato del processo di informatizzazione dei servizi dell'Ente, per i rilevanti profili che questo ha assunto sia nell'ambito delle gestioni del pubblico registro automobilistico e delle tasse di circolazione ai fini della semplificazione degli adempimenti e della eliminazione dell'evasione fiscale in materia, sia nell'intero contesto gestorio formato da ACI - AC e società collegate, al fine di consolidare le avviate forme di controllo direzionale, necessarie anche per il potenziamento della base associativa.

1.2 Nel periodo di tempo preso a riferimento (1997-1998) 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 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.

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 103 Uffici provinciali, dove si trovano impiegati oltre 2.700 dipendenti⁹).

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. ACI

⁹ Gli Uffici Provinciali sono passati 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, 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, nonché 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.

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.

Il P.R.A., in aggiunta alle funzioni principali volti ad assicurare la pubblicità delle vicende giuridico-patrimoniali dei veicoli e a definire il ruolo dei veicoli soggetti al pagamento delle tasse automobilistiche, ha assunto compiti di supporto per la pubblica amministrazione, fornendo informazioni per analisi e studi nei settori della produzione, dell'attività assicurativa, della sicurezza e della tutela dell'ambiente. La banca dati veicoli viene così utilizzata dal Ministero delle finanze per l'anagrafe tributaria e dagli Enti locali per le consultazioni in linea, in particolare per individuare i soggetti responsabili di infrazioni al codice della strada e per 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, in armonia con gli standard europei e con le linee direttive indicate dall'AIPA, alla realizzazione di una architettura aperta e di tipologia "client/server". In tale prospettiva, è stata tra l'altro curata nell'arco dei primi nove mesi del 1998, presso un primo lotto di 42 Uffici Provinciali, sia l'installazione di nuove postazioni intelligenti collegate in rete locale, per la sostituzione delle attuali stazioni di lavoro periferiche. Gli interventi - secondo notizie fornite dall'ACI - sono stati estesi ai rimanenti Uffici provinciali dal primo semestre del 1999.

Va segnalato il crescente numero di collegamenti telematici attivati con la banca dati del PRA, tra i quali principalmente quelli con l'Autorità Giudiziaria, le Forze dell'Ordine, i Ministeri interessati, Enti pubblici, centrali e locali, oltre che operatori

privati. Da ultimo, è da evidenziarsi la stipulazione di un'apposita Convenzione con il Consiglio nazionale del notariato.

Per quel che attiene all'organizzazione informatica del servizio di riscossione e controllo delle tasse automobilistiche, va ricordato che la riscossione 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 rete telematica geografica, con oltre 1800 posti di lavoro automatizzati, assicura 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⁽¹⁰⁾.

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

Come riferito nella precedente relazione, risulta, inoltre, avviata una procedura relativa a forme di controllo direzionale sull'intero complesso ACI-AC - Società collegate.

Nelle strategie di sviluppo dell'Ente è infatti considerato fondamentale il rilancio delle attività istituzionali. In tale contesto, assume un ruolo decisivo la

¹⁰ Il sistema informativo delle tasse automobilistiche si compone di vari sottosistemi.

Tra essi merita un breve cenno quello riguardante i controlli fiscali. In detta area 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.

riorganizzazione ed il riassetto delle strutture operative societarie. A tali organismi esterni, operanti come entità strumentali autonome, sotto forma di società controllate, l'ACI ha affidato l'erogazione e la vendita di servizi e prodotti per gli automobilisti, in un mercato divenuto altamente concorrenziale e sempre più caratterizzato da continui elementi di novità.

Ciò ha determinato un cambiamento all'interno dell'Ente che, al fine di disporre di un quadro di riferimento globale e dinamico delle predette attività societarie, ha portato a forme di controllo direzionale.

Il nuovo strumento informativo è parso indispensabile non solo quale supporto per il vertice dell'Ente nella conduzione di azioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e controllo delle partecipazioni, ma, soprattutto, per impostare il pieno recupero di economicità ed efficienza di tali strutture esterne.

A tal fine, la Direzione Centrale Controllo Direzionale ha curato la progettazione , organica di un sistema di reporting - che, attualmente in fase di avvio, verrà progressivamente esteso a tutte le società collegate - per rendere sistematico il controllo di gestione delle predette società, attraverso un flusso informativo mensile recante la dinamica degli elementi operativo-gestionali ed il connesso andamento degli indici economico-finanziari.

Il conseguente monitoraggio è volto a fornire all'azionista la possibilità di riscontrare anche la progressiva realizzazione dei piani prestabiliti e la loro coerenza con le strategie adottate.

2. Il personale

La situazione del personale in servizio alla data del 31/12/98 presenta 3.564 posti ricoperti, a fronte di 3.600 unità alla fine del precedente esercizio¹¹).

Infatti, le cessazioni dal servizio di n. 156 dipendenti, assorbite solo in parte da n. 120 nuove assunzioni, hanno portato il numero dei posti ricoperti in organico al 31 dicembre 1997 a 3.564 (a fronte di 3.600 alla data del 31 dicembre 1997, di 3.810 dipendenti alla data del 31 dicembre 1996 e n. 3.972 al 31 dicembre 1995).

Hanno concorso alla spesa per il personale n. 31 dipendenti degli Automobile Club provinciali e locali in posizione di temporaneo utilizzo, ai sensi dell'art. 68 del regolamento organico.

Sotto il profilo della spesa, il seguente prospetto dimostra come gli oneri finanziari occorrenti per la remunerazione del personale - quali si desumono dalla categoria II, spese per il personale in servizio, relativa al conto consuntivo dell'Automobile Club

¹¹ Il costo del lavoro per gli esercizi 1997 e 1998, rispetto all'anno precedente, si è mantenuto sostanzialmente stabile, anche a seguito dei benefici economici previsti dal VI contratto di lavoro per i dipendenti degli enti parastatali.

In ordine alle iniziative intese ad adeguare l'ordinamento dell'Automobile Club d'Italia alle disposizioni introdotte dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, recante razionalizzazione dell'organizzazione delle amministrazioni pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego, ed alle successive norme correttive, si rammenta che l'Ente ha proceduto ad una prima rideterminazione della pianta organica, deliberata il 29/11/1993, operando, sulla base della norma transitoria di cui all'art. 32, la stabilizzazione, ai sensi della legge 236/93, del personale precario già assunto in base alla legge 554/88.

Nel settembre del 1995 la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento del turismo ha approvato la nuova pianta organica del personale rideterminata, in attuazione delle disposizioni del citato n. 29 e della legge 24 dicembre 1993 n. 537, con delibera del Consiglio Generale dell'ACI in data 24 maggio 1995.

La nuova dotazione organica delle strutture centrali e periferiche dell'A.C.I. consta di 4.317 unità in totale, di cui 4.157 appartenenti alle qualifiche funzionali e 160 alle qualifiche dirigenziali.

Con la suindicata rideterminazione si è ridotto del 10% circa l'organico complessivo della dirigenza, in osservanza del dettato dell'art. 31 del più volte citato decreto legislativo 29/93. La definizione del nuovo organico delle qualifiche funzionali ha tenuto conto del fatto che - secondo i piani a breve e medio termine predisposti dall'ACI - la sempre più avanzata automazione dei servizi forniti dall'Ente all'utenza sta portando ad una minore esigenza di risorse nei profili meno elevati.

d'Italia - abbiano raggiunto una sostanziale stabilità, pur in presenza di una minore copertura dei posti in organico:

Spesa complessiva, in milioni, per il personale comunque in servizio ed onere medio per unità di personale nell'ultimo triennio

	1996	Diff	1997	Diff	1998	Diff
		%		%		%
Spesa complessiva (*) (in milioni)	209.680	3,6	209.474	-0,1	196.325	-6,3
Posti coperti in organico	3.810	-4,1	3.600	-5,5	3.564	-1,0
Personale non di ruolo, temporaneo, distaccato (**)	34	-34,6	26	-	31	19,2
				23,5		
Totale personale	3.844	-4,4	3.626	-5,6	3.595	-0,8
Onere medio per unità di personale (in mil.)	54,55	8,4	57,77	5,9	54,61	-5,4

(*) Comprende le seguenti voci, tutte relative alla Cat. 2 del bilancio: stipendi, indennità integrativa speciale, straordinario, incentivi, spese per indennità di missione, assegni per nucleo familiare, oneri per il servizio mensa, contributi a carico dell'amministrazione per oneri previdenziali ed assistenziali. Sono escluse le altre

spese che trovano allocazione in altre categorie del bilancio, quali gli interventi assistenziali al personale in servizio (Cat. VI - trasferimenti passivi) e gli oneri finanziari a carico dell'Ente su prestiti al personale dipendente (Cat VII - oneri finanziari).

(**) Si tratta, in particolare, di dipendenti con rapporto di lavoro a tempo determinato assunti ai sensi delle leggi 554/88 e 537/93, nonché di dipendenti degli Automobile Club in posizione di temporaneo utilizzo ex art. 68 del regolamento organico.

La riduzione delle spese di personale per l'esercizio 1998 è peraltro essenzialmente da ascrivere alla soppressione del contributo al servizio sanitario nazionale in precedenza esposto tra gli oneri del personale ed ora sostituito dall'imposta regionale sulle attività produttive (irap), che trova iscrizione tra gli oneri tributari per l'importo di 13,4 miliardi.

Per quel che concerne la gestione delle risorse umane, l'ACI - come riferito nella precedente relazione - si è posto obiettivi in materia di razionalizzazione dei servizi, snellimento delle procedure e, in genere, miglioramento dell'azione amministrativa, in ordine ai quali si forniscono ulteriori elementi al successivo paragrafo 5) dedicato all'attività di gestione relative al pubblico registro automobilistico.