



Roma, 24 novembre 2013

ACI: riduzioni di costi e svolta per la piaga delle auto non assicurate

“Incredibili inesattezze data la nota serietà della testata”: così il presidente dell'ACI commenta l'articolo comparso su un quotidiano italiano in cui si dipinge l'Automobile club come *“un costoso carrozzone che pesa sulle spalle degli italiani”*.

Sostenere infatti che *“ognuna delle 106 strutture provinciali ha un consiglio di amministrazione, di regola formato da cinque persone (a Milano sono sette), più un collegio di tre revisori. Fate il conto: superare quota 800 poltrone è un attimo”* è pura demagogia: si arriva a 800 “poltrone” confondendo i 106 uffici del Pra e quindi dell'ACI, con quelli dei 106 Automobile Club provinciali, federati con l'ACI ma autonomi e indipendenti, sia dal punto di vista amministrativo che patrimoniale. Questi Automobile Club locali, fra l'altro, hanno amministratori eletti dai soci stessi. Solo un revisore dei conti è nominato dal ministero dell'Economia e delle Finanze. E del consiglio direttivo solo il presidente percepisce un modesto emolumento (mediamente 250 euro netti al mese), mentre i quattro consiglieri non hanno nessun tipo di retribuzione. Delle “800 poltrone”, insomma, più di 400 non costano nulla a nessuno.

L'Automobile Club d'Italia è infatti un Ente pubblico non economico a base associativa che non grava né ha mai gravato sul bilancio dello Stato, non avendo mai ricevuto sovvenzionamenti o contributi di sorta o fondo di dotazione a carico dell'Erario (ad eccezione di un marginale contributo vincolato alle attività sportive che l'Ente, come tutte le altre Federazioni sportive del CONI, riceve da quest'ultimo: contributo che tra l'altro copre solo in minima parte l'impegno che l'ACI annualmente sostiene per la promozione e lo sviluppo della pratica sportiva automobilistica).

Così come dipingere fra le società dell'ACI *“una ditta di «assistenza tecnica ai veicoli e assistenza sanitaria alla persona» (Aci Global)”* è pura contro informazione: questa “ditta” - come viene ribattezzata - altro non è che lo storico 116, il soccorso stradale che ogni anno assiste gli automobilisti sulle strade italiane.

Stesso discorso per il Pubblico Registro Automobilistico che nell'articolo viene assimilato all'elenco delle auto iscritte alla Motorizzazione: altro errore. Il primo infatti è un vero e proprio “catasto delle auto”, un registro che attesta la proprietà del veicolo, il secondo un semplice elenco di targhe legate alle carte di circolazione (i cosiddetti “libretti” che attestano solo l'idoneità tecnica alla circolazione).

L'ACI assicura poi attualmente, con servizi personalizzati, le attività di riscossione, controllo e recupero dell'evasione delle tasse automobilistiche, a vantaggio di 9 Regioni e delle 2 Province autonome di Trento e Bolzano, che hanno affidato il servizio all'ACI in regime di libera concorrenza, solo sulla scorta dell'efficienza e degli standard di qualità che l'Ente è in grado di assicurare. Il presupposto giuridico delle tasse automobilistiche, che assicurano alle Regioni italiane un gettito annuo di circa 7 miliardi di euro, è rappresentato dalla proprietà del veicolo come risultante dal Pubblico Registro Automobilistico, che costituisce il ruolo dei contribuenti tenuti al pagamento del tributo.

Senza considerare poi che gli uffici del PRA – i quali gestiscono circa 12 milioni di formalità automobilistiche all'anno, di cui oltre 1,1 milioni sulla base di accesso diretto degli utenti presso i propri sportelli (contro le circa 56mila pratiche svolte direttamente dalle omologhe strutture periferiche del Dipartimento dei Trasporti) - garantiscono poi un ulteriore gettito annuo per lo Stato di circa 290 milioni di euro (dato 2012) a titolo di imposta di bollo dovuta sulle richieste di formalità e sui certificati rilasciati dal pubblico registro.

In condizioni quindi di completo autofinanziamento ed al di fuori del perimetro della finanza pubblica, l'ACI assicura la gestione di importanti servizi pubblici a beneficio degli utenti e di altre Pubbliche Amministrazioni, servizi tutti erogati secondo criteri di qualità assoluta, attraverso una rete organizzativa efficiente e strutturata.

Va poi precisato che ACI Informatica impegna risorse interne per più del 90%, 480 addetti interni, meno di 50 esterni (un mix decisamente insolito nello scenario delle PAC e PAL). E di questi più di 100 sono specialisti del dominio "tributi automobilistici" (PRA e tasse): un patrimonio unico sull'argomento all'interno della pubblica amministrazione

In tema di spendig review, fra l'altro, sarebbe molto più facile, e si otterrebbero risparmi molto significativi, avvalersi del PRA per fare o per supportare quello che lo Stato fa oggi direttamente e in qualche caso a fatica, sobbarcandosi i relativi costi di gestione. L'ACI, come Ente strumentale, è disponibile da sempre a mettere a disposizione dello Stato la sua organizzazione a costo zero, ma sul tema, è ovvio, gli interessi in gioco sono enormi.

Si può discutere a lungo poi sugli "stipendi d'oro dei manager" considerando che la dirigenza dell'ACI – peraltro tutt'altro che gigantesca visto che conta solo su 4 persone: un presidente e tre vicepresidenti (per un ente che ha 3000 dipendenti) – riceve compensi regolati dalla legge. Tutte le cariche degli organi sono elettive, nessuna di nomina. Ma non è questo il punto.

Il punto è che l'ACI ha appena realizzato uno straordinario progetto per portare nelle casse dello Stato – e più precisamente dei Comuni - almeno un miliardo di euro l'anno e tanta sicurezza in più sulle nostre strade. Tutto contrastando la piaga delle 4 milioni di auto che circolano senza assicurazione. Difficile non immaginare pressioni di lobby private su questo campo, considerando che le sole truffe alle assicurazioni - anzi alla collettività degli automobilisti che poi vedono gioco forza crescere il costo delle polizze – valgono qualcosa come un miliardo e mezzo di euro l'anno.