

# Ma quanto spende l'Automobil Club per la sicurezza stradale? "Follow the money" e lo scopriremo

# U

na domanda che spesso mi sono fatto è: ma quanto spende lo Stato effettivamente per combattere la violenza stradale che uccide ogni anno circa 3.500 persone in Italia e ne ferisce almeno 380.000 (fonte Istat e ANIA)?

E non parlo né di strade e infrastrutture (dovrebbero pensarci gli enti locali e lo Stato) né di controlli (ci dovrebbero essere le forze di Polizia per questo), ma parlo di educazione, comunicazione, ricerca, analisi, studi, pianificazione. Quanti soldi che provengono dalle tasse sull'auto vengono dedicati alla sicurezza stradale e come vengono spesi? Facendomi questa domanda mi è venuta in mente l'Automobile Club d'Italia (ACI) che è considerata dagli enti dello Stato e dalle forze di Polizia come un referente istituzionale su questo tema. Ma cos'è l'ACI, quali sono i suoi compiti?

L'ACI nacque a Torino nel 1898 con la sola finalità di rappresentare gli automobilisti. Nel 1905 divenne Ente rappresentativo dei propri soci e degli automobilisti in generale. Nel 1926 diventò per Regio Decreto Ente morale e nel 1927, in pieno periodo fascista, per legge le venne affidata la tenuta del Pubblico Registro Automobilistico.

Da un punto di vista giuridico si tratta di un ente pubblico senza scopo di lucro e la sua missione istituzionale, come indica ACI stesso nel sito internet, è quello di **"rappresentare e tutelare gli interessi generali dell'automobilismo italiano, del quale promuove e favorisce lo sviluppo"**. Nel suo Statuto sono poi indicati più nel dettaglio altri compiti sintetizzati qui di seguito:

- opera affinché siano promossi e adottati provvedimenti idonei a favorire lo sviluppo dell'automobilismo;
- presidia i molteplici versanti della mobilità, diffondendo

una cultura dell'auto;

- collabora con le Autorità allo sviluppo ed al miglioramento della rete stradale, dell'attrezzatura segnaletica ed assistenziale, ai fini della regolarità e della sicurezza della circolazione;
- promuove e favorisce lo sviluppo del turismo degli automobilisti;
- promuove, incoraggia ed organizza le attività sportive automobilistiche, esercitando i poteri sportivi che gli provengono dalla F.I.A.
- promuove l'istruzione automobilistica e l'educazione dei conducenti di autoveicoli allo scopo di migliorare la sicurezza stradale;
- attua le forme di assistenza tecnica, stradale, economica, legale, tributaria, assicurativa, ecc., dirette a facilitare l'uso degli autoveicoli;
- svolge direttamente ed indirettamente ogni attività utile agli interessi generali dell'automobilismo.

In effetti un po' di sicurezza stradale c'è ma, come avrete notato, ben poco rispetto al tema più importante: la diffusione dell'auto e la tutela degli interessi dell'automobilismo. Per capire cosa fa veramente qualsiasi azienda il metodo migliore è quello suggerito nel bellissimo film del 1976 "Tutti gli uomini del Presidente" con Robert Redford e Dustin Hoffman che descriveva la scoperta dello scandalo "Watergate" in USA: **"follow the money"**. Se segui il denaro capisci come e dove lavora qualsiasi azienda!

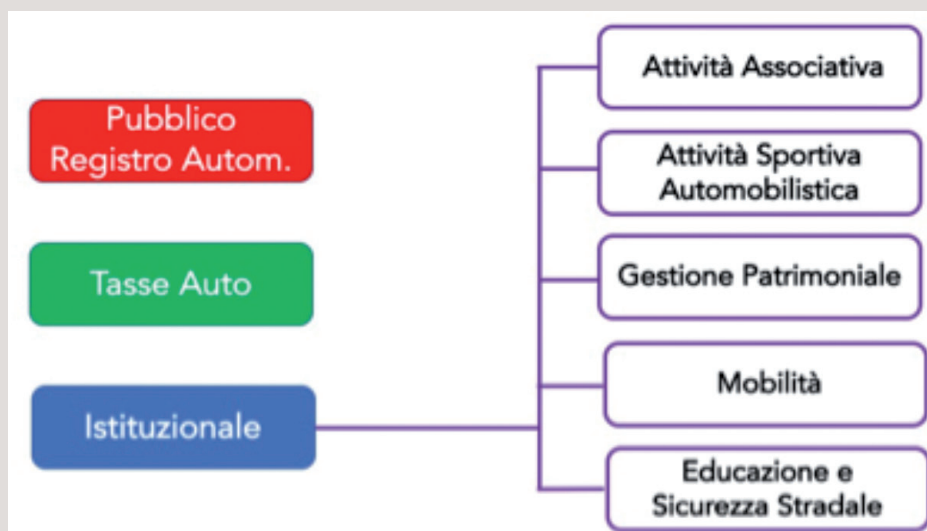
Dagli ultimi 5 anni di bilanci<sup>1</sup> dell'ACI è possibile capire meglio da dove vengono i soldi che spendono e come li spendono.

Nell'ambito dell'ente pubblico ACI ci sono, come da loro stessi indicato, tre "gestioni":

1. la gestione del Pubblico Registro Automobilistico (PRA);

2. la gestione della riscossione delle tasse automobilistiche (il bollo);
3. la gestione istituzionale che a sua volta è suddivisa in 5 sotto-gestioni:
  - a. attività associativa (i soci con la tessera ACI ai quali vengono offerti dei servizi come il carro-attrezzi in caso di guasto);
  - b. attività sportiva automobilistica (tutte le corse automobilistiche in Italia incluso la Formula 1);
  - c. gestione patrimoniale (ACI gestisce un patrimonio finanziario consistente pari a 750 milioni di € a valore di mercato, nel quale spicca l'80% della Compagnia assicurativa Sara);
  - d. Mobilità (attraverso una società controllata svolge il servizio di Informazioni sulla mobilità);
  - e. Educazione e sicurezza stradale.

Figura 1: Le "Gestioni" di ACI



Anche se ACI dichiara di non ricevere soldi dai contribuenti, ACI svolge per lo Stato il servizio di Pubblico Registro Automobilistico (PRA) in regime di Monopolio, a tariffe stabilite per legge. Questo garantisce ad ACI un profitto significativo a spese dei contribuenti che devono fare delle pratiche automobilistiche di iscrizione, cancellazione od altro al PRA. Sono di fatto, soldi pubblici che i possessori di auto e moto sono obbligati a pagare ad ACI e solo ad ACI per delle pratiche obbligatorie.

Come si vede dalla figura 2, negli ultimi 5 anni il reddito operativo (EBIT<sup>2</sup>) è stato in media del 28% sui ricavi in crescita costante nel tempo (ultimo anno 32%). Nel 2019 per ogni Euro incassato dal PRA, ACI ha avuto un reddito operativo di 32 centesimi di Euro a fronte di una media di 5 centesimi di Euro per le aziende di servizi in Italia nel 2018<sup>3</sup>. Diciamo che lo Stato Italiano è stato molto generoso nello stabilire le tariffe del PRA garantendo ad ACI un margine maggiore di sei volte di quello di mercato. Non dissimile ai margini della ben nota concessione della rete autostradale alla società Autostrade della quale tanto si è parlato negli ultimi due anni.

Figura 2: Conto economico gestione PRA 2015-2019: Fonte bilancio ACI

	2019	2018	2017	2016	2015	2015-2019
000 €	PRA	PRA	PRA	PRA	PRA	PRA
Ricavi Vendite e Prestazioni	284.137 €	279.874 €	274.507 €	261.270 €	244.301 €	1.344.089 €
Altri Ricavi e Proventi	3.168 €	2.861 €	4.476 €	3.613 €	3.580 €	17.698 €
<b>Totale Vendite</b>	<b>287.305 €</b>	<b>282.735 €</b>	<b>278.983 €</b>	<b>264.883 €</b>	<b>247.881 €</b>	<b>1.361.787 €</b>
Costi Produzione	186.166 €	185.445 €	190.494 €	184.349 €	181.646 €	928.100 €
Ammortamenti	6.674 €	6.709 €	6.377 €	5.682 €	6.887 €	32.329 €
Svalutazioni	2.385 €	4.185 €	5.432 €	4.672 €	1.451 €	18.125 €
<b>Costi dei Prodotti e Servizi</b>	<b>195.225 €</b>	<b>196.339 €</b>	<b>202.303 €</b>	<b>194.703 €</b>	<b>189.984 €</b>	<b>978.554 €</b>
<b>EBIT</b>	<b>92.080 €</b>	<b>86.396 €</b>	<b>76.680 €</b>	<b>70.180 €</b>	<b>57.897 €</b>	<b>383.233 €</b>
<b>EBIT % on Sales</b>	<b>32%</b>	<b>31%</b>	<b>27%</b>	<b>26%</b>	<b>23%</b>	<b>28%</b>
Ammortamenti	6.674 €	6.709 €	6.377 €	5.682 €	6.887 €	32.329 €
<b>EBITDA</b>	<b>98.754 €</b>	<b>93.105 €</b>	<b>83.057 €</b>	<b>75.862 €</b>	<b>64.784 €</b>	<b>415.562 €</b>



Stimando il flusso di cassa con EBITDA<sup>4</sup> La gestione del PRA ha in 5 anni creato un enorme flusso di denari, provenienti dalle tasche dei cittadini, pari a **416 milioni di €** finiti nelle casse di ACI (vedi sempre figura 2)

A questi 416 Milioni di € si vanno a sommare i **51 milioni di Euro** generati dalle commissioni per le attività di riscossione delle tasse automobilistiche che l'ACI svolge, non in esclusiva, per le Regioni italiane.

In totale quindi dai cittadini italiani che posseggono un mezzo meccanico registrato negli ultimi 5 anni ACI ha ricevuto una forma di **contributo netto pari a 467 milioni di €**. Per niente dissimile ad una tassa, in considerazione della posizione monopolistica e delle tariffe stabilite dalla legge.

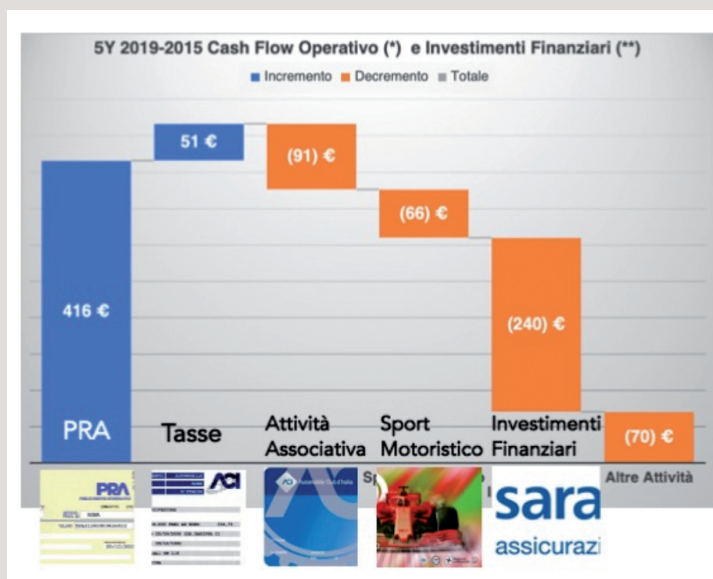
E allora la domanda che sorge spontanea è: **come ACI ha speso questi 467 milioni di € ricevuti dai cittadini italiani?**

Utilizzando lo stesso indicatore (EBITDA somma 5 anni) l'ACI ha impiegato così i 467 milioni di €:

- **91 milioni di € persi nella gestione dell'attività associativa:** ACI fornisce ai suoi 1.005.487 soci una serie di servizi che hanno un costo più alto dei ricavi provenienti dalla quota associativa;
- **66 milioni di € persi nelle attività sportive automobilistiche:**
- **244 milioni di € investiti in attività finanziarie:** 79 milioni ricapitalizzando diverse società di proprietà ACI (fra le quali l'autodromo di Vallelunga) e 161 milioni per acquistare azioni della compagnia assicurativa Sara aumentando dal 54,22% all' 80% la quota posseduta.

Non è semplice capire dai dati di bilancio come sono stati spesi i restanti 70 milioni: rimangono fuori dai tre punti indicati sopra, investimenti di capitale non finanziari; la variazione del capitale circolante netto (crediti verso clienti e debiti verso fornitori); le attività per la gestione dell'ingente patrimonio; e infine le attività per mobilità e sicurezza. Al di fuori dei 14 eventi di educazione stradale fatti nel 2019 e descritti nella relazione della gestione nei quali si-

**Figura 3: Incrementi e decrementi di liquidità a cascata – EBITDA e investimenti finanziari 5 anni (Milioni di €)**



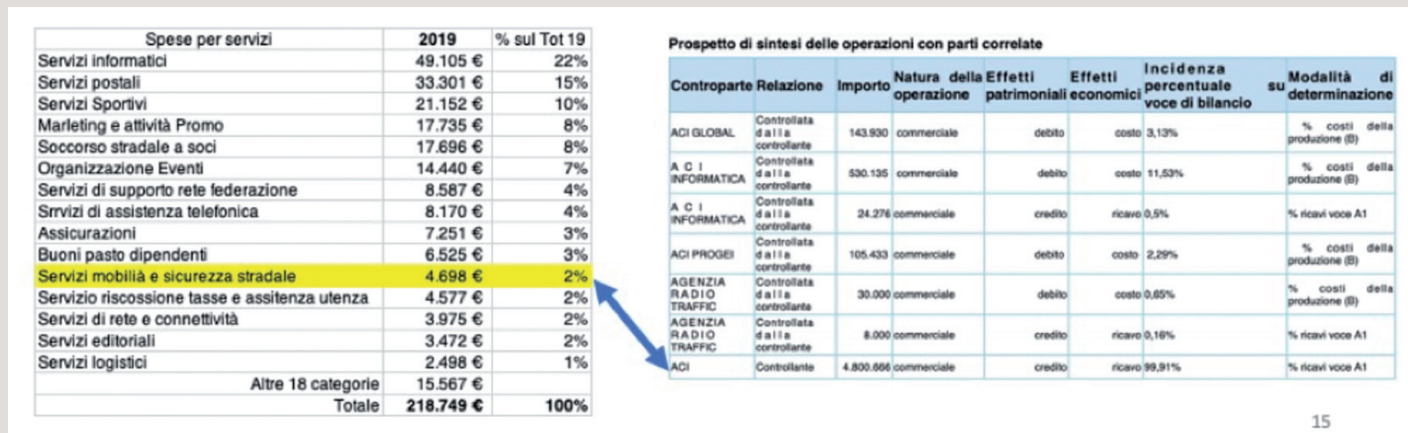
curamente personale ACI avrà lavorato, quanti soldi ha tirato fuori "out of pocket" (fuori dalle tasche) ACI in servizi per la sicurezza stradale?

Per capire ci viene in aiuto nella nota integrativa del bilancio 2019 la suddivisione della spesa per servizi da cui risulta una spesa per Servizi Mobilità e Sicurezza Stradale pari a 4,7 milioni di €, il 2% del totale.

E' necessario andare più a fondo cercando di capire quanti di questi 4,7 M€ sono per la mobilità e quanti per la sicurezza stradale. Siamo fortunati perché ACI spende in servizi per mobilità attraverso una la società controllata al 100% denominata **Infomobility**. Come indicato nella figura 3 Infomobility nel suo bilancio dichiara che i suoi ricavi nel 2019 sono per il 99,9% provenienti da ACI per un ammontare pari a circa 4,8 Milioni di €, pari a quanto dichiarato da ACI come spese per servizi mobilità e sicurezza stradale combinati.

Quindi, se il bilancio di ACI è corretto come non ho ragione di dubitare, **le spese per servizi relativi alla sicurezza stradale sono prossime allo 0 (zero)** o comunque marginali e non sostanziali.

Figura 4: Spese per servizi ACI 2019 e Prospetto operazioni con parti correlate Infomobility 2019



Allora ricapitolando l'ACI (Ente pubblico non economico), con i denari che provengono dai cittadini (circa mezzo miliardo di Euro in 5 anni) principalmente attraverso i PRA:

1. ha nel tempo acquistato l'80% di una compagnia assicurativa;
2. ha finanziato vari autodromi, corse automobilistiche e società controllate;
3. ha fornito ai propri soci dei servizi che altrimenti non si sarebbe potuto permettere;
4. ha fornito un servizio di informazioni sulla mobilità;

quindi non troviamo investimenti significativi dedicati alla sicurezza stradale, se non qualche briciola forse nascosta in qualche altra voce di bilancio. Sicuramente niente di paragonabile all'ordine di grandezza degli investimenti indicati sopra di centinaia di milioni di Euro.

D'altra parte l'interesse primario dell'ACI non è la sicurezza stradale ma la diffusione dell'automobile, come afferma la loro "mission". Lo conferma l'ultima dichiarazione del Presidente Sticchi Damiani che in un'intervista pubblicamente dice "[...] in certi tratti è facile sfiorare i limiti (di velocità n.d.r.) senza particolari pericoli. Ora per favorire le bici e monopattini potrebbero proliferare zone 30, rischiamo di multare tanta gente che va solo a 40". Questo suo pensiero implica che in certi tratti si possano sfiorare i limiti di velocità senza particolari pericoli. Si può ad esempio andare a 40 km/h in una zona a 30 km/h in prossimità di una Scuola. Diciamo che è un pensiero molto lontano dai fondamenti del rispetto delle regole e della sicurezza stradale.

Per concludere:

- Lo Stato ad oggi non spende quasi niente per le attività di sicurezza stradale che necessitano educazione,

comunicazione, ricerca, analisi, studi, pianificazione. E questo non è accettabile per un fenomeno che brucia ogni anno quasi due punti di PIL.

- Sicuramente per ACI l'attività di sicurezza stradale è assolutamente marginale rispetto alle altre attività legate alla missione principale dell'ACI stessa: la diffusione dell'automobile e dell'automobilismo.
- In un contesto moderno non si può pensare di considerare ACI un partner istituzionale per la sicurezza stradale e la mobilità. Occorre che le funzioni di mobilità e sicurezza stradale, delegate dallo Stato ad ACI, siano gestite invece da un soggetto terzo, che consideri la corretta rappresentanza di tutti i mezzi di locomozione terrestri (auto, moto, bici, tramvia, monopattino, treno, piedi..) e di tutti gli utenti dei mezzi e della strada.
- Non è accettabile per noi cittadini che in 5 anni circa 470 milioni di Euro, provenienti principalmente dalla gestione del PRA, siano andati a finanziare attività associative, attività sportive legate all'auto e soprattutto ad acquistare una compagnia di assicurazione. Gran parte di questo denaro avrebbe dovuto essere investito in sicurezza stradale e nello sviluppo di una mobilità sostenibile.

Speriamo che nel prossimo futuro qualcuno, a livello governativo o parlamentare se ne accorga e intervenga. Occorre a mio parere creare un ente indipendente dall'auto che si occupi seriamente (con investimenti notevoli) di sicurezza stradale magari finanziato da parte di quei soldi che i cittadini in questo momento sono costretti a regalare ad ACI attraverso il PRA.

Senza dubbio avevano ragione i giornalisti del "The Washington Post" nel film "Tutti gli uomini del Presidente": se vuoi capire come funziona un'azienda, un sistema, un'organizzazione, "segui il denaro" !

**\*Vice presidente associazione Lorenzo Guarnieri**

1 - Fonte sito ACI /Amministrazione Trasparente/ Bilanci

2 - EBIT=Earnings Before Interest and Taxes che in Italiano potremmo tradurre come reddito operativo prima di interessi e tasse

3 - Fonte K-Finance (Clairfield International)

4 - EBITDA = Earning Before Interest and Taxes Depreciation and Amortization; cioè al reddito operativo EBIT vengono aggiunti ammortamenti e svalutazioni che sono costi fittizi. Rappresenta in finanza un buon indicatore del Flusso di Cassa operativo, cioè la capacità di un'azienda di generare liquidità attraverso la sua gestione caratteristica