



Governo Italiano

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione

CENSIMENTO PERMANENTE DELLE AUTO DI SERVIZIO DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE



Formez_{PA}

**Riduzione della spesa e trasparenza nel settore pubblico:
le auto di servizio della PA
(dati 2011-2012)***

*a cura di Nicoletta Bevilacqua, con la collaborazione di
Fernando Cinquegrani e Rita Serusi per le elaborazioni statistiche*

* I dati di spesa dichiarati dalle amministrazioni italiane sono riferiti al 2011, mentre la rilevazione del numero di auto è aggiornata al 31-12-2012.

Roma, febbraio 2013

Il progetto "Censimento auto PA e Monitoraggio dei costi" è stato promosso e finanziato dal Dipartimento della Funzione Pubblica.

E' stato realizzato da Formez PA (Nicoletta Bevilacqua: responsabile, Imma Citarelli: gestione struttura di Help desk e contatti con le amministrazioni; Fernando Cinquegrani: progettazione sistema informativo ed elaborazioni statistiche; Andrea Petruccioli: progettazione e sviluppo sistema informativo; Rita Serusi: progettazione sistema informativo ed elaborazioni statistiche; Diego Tomaselli: progettazione e sviluppo sistema informativo).

Si ringraziano le Amministrazioni rispondenti per la collaborazione offerta nella raccolta dei dati e per l'interesse dimostrato attraverso la segnalazione di esperienze ritenute significative per il contenimento della spesa e la razionalizzazione del proprio parco auto.

Indice

Introduzione	2
1. Il sistema informativo integrato.....	6
2. I risultati del censimento.....	8
2.1 Amministrazioni partecipanti e copertura censuaria	8
2.2 Le dotazioni di auto	12
2.3 L'anno di immatricolazione.....	17
2.4 Il titolo di possesso	18
2.5 La cilindrata	20
2.6 Assegnazioni delle auto agli uffici per settori e funzioni.....	21
3. Le nuove acquisizioni e dismissioni nel primo semestre 2012.....	26
4. I risultati del monitoraggio sui costi	33
4.1 I rispondenti e i livelli di copertura	33
4.2 Spesa per acquisizioni in proprietà	34
4.3 Spesa per noleggio.....	37
4.4 Spesa annuale per gestione: spese ripartibili	39
4.5 Spesa annuale per gestione: spese non ripartibili	43
4.6 Personale dedicato e relativa spesa	46
4.7 Totale spese 2011 e variazioni 2011-2009	49
5. Percorrenza chilometrica.....	53
6. Misure innovative.....	54
7. Considerazioni di sintesi.....	55
Appendice 1 - Esperienze segnalate dalle amministrazioni.....	60
Appendice 2 - Il sistema on line del censimento	103
Appendice 3 – Il monitoraggio sui costi 2011	109

Introduzione

Ormai da anni il tema delle “auto blu” costituisce un tassello importante nell’ambito delle politiche di razionalizzazione della spesa pubblica ed esercita un forte impatto sull’opinione pubblica, che individua questo come un ambito di ingenti sprechi e diseconomie.

L’attenzione verso un corretto uso delle auto a disposizione delle amministrazioni pubbliche si è fortemente accentuata negli anni più recenti, in coincidenza con la crescente esigenza di ridurre i costi di un settore pubblico ritenuto poco efficiente e di recuperare conseguentemente margini di competitività, in una fase caratterizzata da una prolungata crisi economica.

Parallelamente è aumentata la percezione che le auto blu rappresentino una componente dei costi della politica e un indicatore dei privilegi della “casta”, non più tollerabili in un mutato scenario di riferimento a livello nazionale e internazionale.

In passato si era cercato a più riprese, già a partire dal 1991, di regolamentare tale materia attraverso disposizioni di legge e direttive che, di volta in volta, hanno previsto le categorie degli assegnatari delle auto di servizio, disposto attività di analisi al fine di procedere a riduzioni, indicato modalità alternative di gestione del parco macchine, imposto tagli della spesa fino al 50%, stabilito limiti alla cilindrata delle vetture da utilizzare.

L’impatto di tali provvedimenti non è stato tuttavia misurato e, di fatto, la percezione del problema è rimasta sostanzialmente inalterata, a causa della assenza di dati puntuali ed esaustivi sull’entità delle auto in possesso delle amministrazioni pubbliche e sulle loro modalità di utilizzo.

L’unica fonte disponibile, il registro del PRA, non ricomprende infatti le vetture prese a noleggio. Oltre alla dimensione del parco auto e alle sue caratteristiche tecniche, del resto, hanno rilievo altre variabili, quali i costi di acquisizione, gestione ed esercizio, il personale dedicato, le modalità di assegnazione delle vetture, la percorrenza effettuata, che richiedono indagini mirate.

E’ a partire dal 2010 che l’intervento in materia subisce una decisa accelerazione attraverso l’emanazione di due successive direttive del Dipartimento della Funzione Pubblica che hanno indicato le modalità di uso delle vetture e previsto la realizzazione di monitoraggi finalizzati a delineare un quadro conoscitivo del fenomeno, strumento indispensabile per orientare le direttrici di azione ed ottenere risultati effettivi e misurabili di contenimento della spesa.

Con la direttiva dell’11 maggio 2010 n. 6, avente ad oggetto “l’utilizzo delle autovetture in dotazione delle amministrazioni pubbliche”, Il Dipartimento aveva infatti richiamato gli ambiti di applicazione della normativa vigente in materia e dato alle amministrazioni indicazioni per un più razionale utilizzo delle risorse connesse alla gestione del parco auto.

In tale provvedimento, inoltre, veniva affermato come la normativa vigente sulle modalità di utilizzo delle autovetture dettata per le amministrazioni dello Stato, fosse da applicare anche per gli altri enti, *“tenuti al perseguimento di politiche di contenimento della spesa, oltre che all’osservanza di tutte le disposizioni normative di risparmio la cui diretta applicabilità sia espressamente prevista dal legislatore”*. Si segnalava, inoltre, come tali enti, per identificare gli aventi diritto all’uso *“adotteranno criteri di equiparazione delle cariche istituzionali previste dal proprio ordinamento rispetto a quanto stabilito dalle norme di legge e regolamentari per le amministrazioni statali”*.

La stessa direttiva aveva previsto, affidandone la realizzazione al Forze PA, un primo monitoraggio nazionale delle auto di rappresentanza e di servizio nella P.A., i cui risultati sono stati presentati nell’ottobre 2010, dal Ministro per la Pubblica Amministrazione e l’Innovazione, in uno specifico allegato alla Relazione al Parlamento sullo stato della pubblica amministrazione.

Con l'emanazione della successiva direttiva del 28 marzo 2011 n. 6, recante "Misure di contenimento e razionalizzazione della spesa pubblica delle pubbliche amministrazioni – Utilizzo delle autovetture in dotazione delle amministrazioni pubbliche", il Dipartimento della Funzione Pubblica aveva inteso, anche in considerazione degli stringenti vincoli di spesa previsti dal decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010 n. 122¹, impartire alle amministrazioni, sulla base dei risultati della prima rilevazione, indicazioni ulteriori per realizzare i risparmi previsti e assicurare, al tempo stesso, soddisfacenti livelli di erogazione dei servizi, responsabilizzandole al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e di trasparenza nei confronti dei cittadini.

In particolare, le indicazioni richiamate dalla direttiva erano le seguenti:

- la riduzione del parco vetture in proprietà,
- la limitazione agli acquisti nei soli casi di documentato risparmio e di acquisto di autovetture a bassa emissione di agenti inquinanti, nel rispetto delle normative comunitarie,
- la scelta di modelli e cilindrata che consenta di ridurre i costi, non solo di acquisto, ma anche dei premi assicurativi e delle spese di manutenzione;
- la stipula di contratti di locazione e noleggio con o senza conducente e convenzioni con società di tassisti o di trasporto con conducente;
- l'utilizzo dei bandi della Consip;
- l'utilizzo condiviso di auto tra più amministrazioni,
- l'adozione di sistemi di trasparenza con riferimento alla percorrenza chilometrica, ai tempi di percorrenza e ai consumi;
- la riduzione del personale impiegato da riutilizzare, *"realizzando appositi percorsi formativi volti al reimpiego professionale del proprio personale non più impiegato nelle attività di conduzione e gestione del parco auto"*.

La seconda attività di monitoraggio, prevista dalla direttiva citata aveva come obiettivo anche quello di favorire un *"più efficace raggiungimento degli obiettivi di risparmio e razionalizzazione e per il mantenimento nel tempo degli effetti delle misure di contenimento della spesa, in attesa dell'adozione di provvedimenti legislativi che consentano il puntuale e completo censimento delle auto in uso nelle pubbliche amministrazioni"*

Le due rilevazioni svolte su scala nazionale da Formez PA per incarico del Dipartimento hanno permesso di definire un primo quadro conoscitivo del fenomeno.

In termini di dotazione di auto, in particolare, è emerso dal monitoraggio effettuato del 2011 come il parco autovetture comprendesse a fine 2010, secondo le stime effettuate sulla base dei dati forniti dalle amministrazioni, 12.000 auto di rappresentanza politico-istituzionale, includendo sia le auto "blu blu" di rappresentanza della PA centrale e locale sia le auto "blu" al servizio dei vertici della PA centrale e locale e degli uffici delle cariche politiche. Circa 60.000 le auto stimate come "grigie", adibite esclusivamente a servizi operativi, per un totale di 72.000 auto, alle quali aggiungere altre 16.600 auto della polizia locale.

Rispetto al primo monitoraggio svolto nel 2010 (che aveva raccolto i dati del 2009), si era potuto tuttavia verificare un limitato ridimensionamento delle dotazioni (con un decremento dell'1% delle auto e di circa il 2% della spesa complessiva, che aumentava al 4% per le auto di rappresentanza) e il perdurare di situazioni di inefficienza. Lo "spostamento", dichiarato da molti enti dell'utilizzo delle auto da funzioni di rappresentanza a funzioni operative, così come una più manifesta tendenza ad acquisire nuove auto con formule diverse dalla proprietà, costituivano un orientamento non sufficiente a conseguire, in tempi brevi, gli obiettivi prefissati di contenimento dei costi, di razionalizzazione e

¹ Tale decreto ha statuito che "A decorrere dall'anno 2011, le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'istituto nazionale di statistica (ISTAT).....includere le autorità indipendenti, non possano effettuare spese di ammontare superiore all'80 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi; il predetto limite può essere derogato, per il solo anno 2001, esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere."

trasparenza nell'utilizzo delle auto, di miglioramento del servizio attraverso modalità innovative di gestione.

Con l'emanazione del DPCM 3 agosto 2011, su impulso del Ministro per la Funzione Pubblica e l'Innovazione Renato Brunetta, il governo allora in carica ha quindi ritenuto necessario varare, sulla base dei dati raccolti, provvedimenti maggiormente restrittivi in materia, limitando l'assegnazione delle auto di rappresentanza e prevedendo la realizzazione di un censimento permanente, in grado di misurare ancor più nel dettaglio l'entità del fenomeno e seguirne costantemente l'evoluzione ai fini di un drastico ridimensionamento della spesa.

Il DPCM ha previsto, in particolare:

- la definizione puntuale degli assegnatari delle auto di servizio, ad uso esclusivo e non, con limitate deroghe nel caso di uso per ragioni di sicurezza nazionale e protezione personale, e di autovetture adibite a servizi operativi di tutela dell'ordine e sicurezza nazionale, salute e incolumità pubblica, sicurezza stradale, difesa e sicurezza militare. Dall'applicazione del DPCM venivano esclusi gli Organi costituzionali, le amministrazioni con non più di un'auto di servizio e, salvo la partecipazione obbligatoria al censimento, le Regioni e gli enti locali;
- le modalità di gestione del parco auto secondo criteri di: riduzione del numero complessivo di auto in proprietà; acquisizione di auto di servizio in via prioritaria mediante contratti di locazione o noleggio (anche attraverso Consip SPA); stipula di convenzioni con società di tassisti o di trasporto con conducente; razionalizzazione dell'uso per percorsi in tutto o in parte coincidenti; utilizzazione di contratti di noleggio con costi complessivi prefissati per chilometro; adozione di sistemi telematici per la trasparenza nell'uso delle autovetture; contenimento dei costi di gestione; predeterminazione dei criteri di impiego delle auto e relative autorizzazioni;
- l'introduzione di limiti di utilizzo: uso per il periodo di durata dell'incarico e per le sole esigenze di servizio; utilizzo di auto di servizio con autista in uso non esclusivo per i soli casi effettive esigenze di servizio; utilizzo alternativo di mezzi di trasporto pubblico che garantiscano risparmi e uguale efficacia;
- un censimento permanente attraverso la comunicazione in via telematica alla PCM, sulla base di un questionario, dell'elenco di tutte le auto di servizio distinte per anno di immatricolazione, cilindrata e modalità di utilizzo. La stessa comunicazione era prevista, entro 30 giorni, per le successive acquisizioni.

Tali prescrizioni sono state accompagnate dalla introduzione, contenuta nella legge 15 luglio 2011, n. 111, di un limite di cilindrata (non superiore ai 1600 cc) per l'acquisto di nuove auto².

A tale linea d'intervento ha dato attuazione, a partire dal dicembre 2011, il nuovo Ministro per la Funzione Pubblica del Governo Monti, Filippo Patroni Griffi, che ha avviato, tramite Formez PA, il censimento permanente.

Con la direttiva del 12 gennaio 2012 il Dipartimento ha anche stabilito che la comunicazione dei nuovi acquisti debba essere effettuata alla data di acquisizione o di entrata in possesso delle autovetture di servizio, e non nei 30 giorni precedentemente stabiliti³.

L'avvio del censimento delle auto di servizio e, successivamente, lo svolgimento di una nuova azione di monitoraggio finalizzata a verificare, per il 2011, l'entità della spesa sostenuta dalle amministrazioni per il mantenimento e gestione del proprio parco auto, ed a raccogliere altri dati di consuntivo annuale

² La sentenza della Corte Costituzionale n. 144 del 6 giugno 2012 sul ricorso di legittimità costituzionale presentato dalla Regione Liguria, che aveva impugnato tale provvedimento come lesivo degli art. 117 e 118 della costituzione nonché del principio della leale collaborazione, rigetta tale ricorso ma statuisce che tale norma non ha effetto precettivo nei confronti di Regioni ed Enti locali, dal momento che nel caso in esame non sussiste una potestà legislativa esclusiva dello Stato, che consentirebbe l'emanazione di atti regolamentari precettivi anche nei confronti delle autonomie territoriali. Il limite di cilindrata per i nuovi acquisti di auto, a seguito di tale sentenza, si applica solo alle amministrazioni dello Stato.

³ Il DPCM ha inoltre previsto che i mezzi di trasporto pubblico debbano essere utilizzati quando "in relazione al percorso e alle esigenze di servizio, gli stessi garantiscano risparmi per la pubblica amministrazione", escludendo il precedente riferimento all'"uguale efficacia".

che integrano quelli censuari, ha permesso di disporre di un quadro aggiornato della situazione e di seguirne gli sviluppi.

Le due iniziative, censimento permanente e monitoraggio dei costi, per le metodologie e strumenti adottati, configurano dunque un vero e proprio sistema informativo integrato a servizio dell'attuazione dei provvedimenti assunti a livello governativo.

Obiettivo del presente rapporto è dunque quello di analizzare i dati emersi dalle indagini effettuate, che delineano un quadro conoscitivo che può costituire anche un riferimento per l'attuazione delle nuove disposizioni in materia prese dal Governo nel recente piano di spending review.

In particolare, si intende fornire una fotografia dettagliata del parco auto al 2012 e delle variazioni intervenute nel corso di tale anno, come desumibili dal censimento permanente.

I risultati emersi dal monitoraggio annuale sui costi svolto nel 2012 consentono poi di disporre di informazioni sotto il profilo delle spese sostenute per le diverse voci di costo (acquisizioni, gestione, personale) nel 2011, operando un necessario confronto con i dati relativi al 2009, così da verificare se, e in quale misura, le prescrizioni normative vigenti siano state rispettate sul versante del contenimento della spesa.

L'ultima parte del rapporto riporta i dati sulla percorrenza delle auto e sulle misure innovative adottate dalle amministrazioni nel 2011.

Alcune considerazioni finali evidenziano le principali indicazioni emerse dalle indagini e offrono lo spunto per riflessioni di sintesi.

In appendice, sono consultabili alcune delle esperienze segnalate direttamente dalle amministrazioni nell'ambito del monitoraggio sui costi, la cui lettura permette di disporre di informazioni interessanti sulle direttrici di intervento seguite.

In tale sezione, infine, sono disponibili materiali di documentazione che illustrano in dettaglio il sistema progettato e sviluppato per il censimento e il monitoraggio dei costi del parco veicolare delle amministrazioni pubbliche.

1. Il sistema informativo integrato

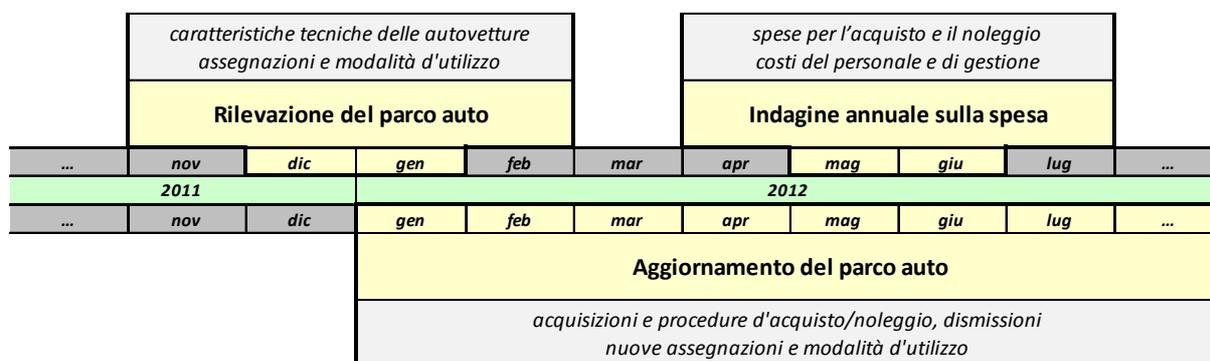
A seguito dell'emanazione del DPCM del 3 luglio 2012 si è definito il percorso da seguire per realizzare il censimento permanente e dare seguito all'azione di monitoraggio per acquisire i dati di costo aggiornati relativi al 2011.

L'obiettivo specifico del censimento è quello di disporre di informazioni puntuali e costanti sul parco autovetture di ciascun ente, registrando per ogni auto le caratteristiche tecniche e le modalità di utilizzo, così come, a partire dal 1 gennaio 2012, i nuovi acquisti e dismissioni.

Il monitoraggio sui costi è invece finalizzato a:

- raccogliere le informazioni relative alle spese sostenute nel 2011 e, a titolo di confronto, nel 2009, per la gestione del parco auto e per il personale adibito alla guida o dedicato alla gestione e custodia del parco auto;
- verificare, in tal modo, gli scostamenti di spesa registrati e, in particolare, l'efficacia delle misure di contenimento dei costi di cui all'art. 6 comma 14 del Decreto legge 78/2010, che, come accennato, aveva introdotto l'obbligo, dal 2011, di non effettuare spese superiori all'80% della spesa sostenuta nel 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio delle autovetture;
- rilevare le unità di personale adibito alla guida o impegnate nella gestione e nella custodia del parco auto e le relative variazioni rispetto al 2009;
- raccogliere i dati sulla percorrenza annua complessiva in KM;
- acquisire elementi di conoscenza relativamente all'adozione di misure innovative intraprese dagli enti per l'ottimizzazione dell'utilizzo del parco autovetture, la trasparenza nei confronti dei cittadini, la riduzione dei costi, in coerenza con le prescrizioni contenute nel DPCM.

Si è strutturato, in tal modo, un più ampio sistema informativo sul parco auto della PA che, con le sue diverse componenti, può essere visualizzato attraverso lo schema seguente:



L'attivazione di tale sistema e la sua messa a regime consente quindi di disporre di tutte le informazioni sia sul parco auto, sia su altri elementi, quali i costi di acquisizione, gestione ed esercizio, il personale dedicato, le modalità di assegnazione delle vetture, la percorrenza effettuata, che forniscono un quadro d'insieme puntuale ed esaustivo sul fenomeno in questione.

L'integrazione tra le attività di censimento e monitoraggio è assicurata anche da un sistema telematico appositamente progettato e sviluppato che consente alle amministrazioni, in modo univoco, l'inserimento dei dati richiesti (www.censimentoautopa.gov.it).

Il sistema, al tempo stesso, permette per ciascuna amministrazione, una visione pubblica:

- dei principali dati censuari sulle auto detenute (www.censimentoautopa.gov.it/public.aspx),

- dei dati di monitoraggio della spesa nel 2011 (www.censimentoautopa.gov.it/publicM.aspx),

in coerenza con il principio della trasparenza che impronta tale iniziativa.

Da segnalare che per la realizzazione del censimento e del monitoraggio è stata messa a punto una metodologia che ha previsto le seguenti attività:

- la costruzione di una lista degli enti obbligati alla partecipazione (la 'rubrica PA') per l'identificazione del perimetro dell'indagine ma soprattutto per una prima azione di mailing e contatto di ampio coinvolgimento. A questa si è provveduto tramite l'aggiornamento rispetto ai decreti integrativi dell'elenco Istat delle amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione e tramite l'identificazione puntuale delle amministrazioni della Pa locale richiamate in forma collettiva in detto elenco. La 'rubrica PA' non è solo un elenco di denominazioni, è soprattutto un registro di recapiti telefonici, e-mail (pec) e nominativi dei referenti costruito con incrocio di fonti informative diverse (precedenti indagini del Foromez, web, altri registri della PA), che, in quanto continuamente aggiornata, permette di disporre oggi di una base dati di riferimento per tutti i contatti diretti con le amministrazioni pubbliche in questa e in altre iniziative del Dipartimento Funzione Pubblica;
- la progettazione e sviluppo del portale e l'implementazione dei formulari predisposti su sistema web;
- la predisposizione e pubblicazione on line di guide alla compilazione e Faq aggiornate in itinere per facilitare la compilazione dei dati;
- l'attivazione di una funzione di help desk necessaria per il contatto diretto con le amministrazioni, la verifica dell'avanzamento dell'indagine, i solleciti. Infatti, il Foromez PA ha attivato un servizio giornaliero con il compito di garantire la massima copertura dei destinatari e il necessario supporto informativo e tecnico alla compilazione dei questionari. Tale strumento ha consentito di personalizzare i contatti con le amministrazioni, di registrare il lavoro svolto dagli operatori impegnati, di documentare il dialogo con le amministrazioni. Per lo svolgimento di tale attività viene utilizzato personale qualificato e appositamente formato, che opera sia in inbound (per gestire le telefonate ed email inviate dalle amministrazioni per richiedere informazione ed assistenza), sia in outbound (per verificare il corretto invio del questionario, chiamare le amministrazioni nel caso di incongruenze ed errori nei dati trasmessi, effettuare solleciti). I contatti con i destinatari dell'indagine hanno riguardato, anche in rapporto alla tipologia e dimensione degli enti, una pluralità di interlocutori (responsabili degli auto parco; responsabili degli uffici di economato e ragioneria; responsabili delle risorse umane; segreterie dei vertici politici e istituzionali);
- il monitoraggio in itinere dei dati pervenuti al fine di elaborare report informativi periodici e pianificare in modo continuativo l'attività di outbound;
- il trasferimento, la registrazione e l'elaborazione statistica dei dati che sono stati trattati in modo idoneo ad assicurare l'attendibilità dei risultati, attraverso l'uso di metodiche adeguate.

2. I risultati del censimento

2.1 Amministrazioni partecipanti e copertura censuaria

Il censimento permanente interessa tutti gli enti inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione (amministrazioni presenti in elenco Istat individuate ai sensi dell'art.1, comma 3 della legge 31 dicembre 2009, n. 196) loro sedi e unità locali dislocate sul territorio.

Non sono invece incluse, come indicato nel DPCM del 3 agosto 2011, le autovetture adibite ai servizi di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, della salute e incolumità pubblica, della sicurezza stradale, della difesa e sicurezza militare, nonché ai servizi ispettivi relativi a funzioni di carattere fiscale e contributivo.

Anche gli enti che non dispongono di autovetture o che ne hanno una sola, sarebbero esclusi, ma sono stati comunque invitati a partecipare, segnalando tale situazione e, nel caso di possesso di una vettura, a fornire i relativi dati.

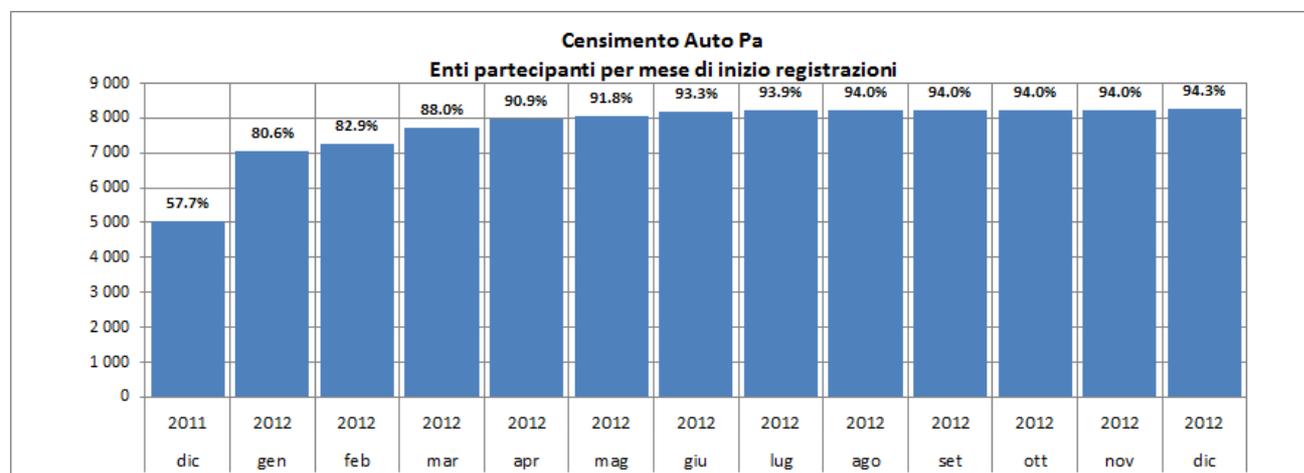
Il mancato vincolo di copertura globale delle amministrazioni della PA, nella impossibilità conseguente di distinguere tra enti non obbligati e enti non rispondenti e di distinguere tra gli enti con nessuna o con una autovettura, avrebbe infatti permesso di ricostruire l'entità del parco auto della PA solo per approssimazione e con nessuna fonte a supporto per l'eventuale stima dei non rispondenti e degli enti con zero autovetture. Si è pertanto esteso l'obbligo/invito di partecipazione a tutti gli enti della rubrica PA consentendo alle amministrazioni non tenute alla rendicontazione di avvalersi di tale criterio semplificativo solo successivamente alla dichiarazione circa il numero (zero, una o più di una) di vetture in disponibilità.

Il censimento ha avuto inizio il 6 dicembre 2011 ed avendo carattere permanente continua ad operare su un triplice versante:

- l'adesione di nuovi enti che non si erano ancora registrati;
- la registrazione delle nuove acquisizioni e dismissioni di vetture nel 2012;
- il controllo da parte degli enti dei dati inseriti al fine di correggere eventuali errori o modificare il titolo di possesso di auto per le quali sia stata prevista una diversa utilizzazione (ad es. da blu a grigia con o senza autista).

Si presentano in questo rapporto i dati aggiornati al 31 dicembre 2012. A tale data il numero dei rispondenti al censimento, come si vede dallo schema seguente, aveva raggiunto una quasi completa copertura dell'universo.

Graf. 1.1 - Numero di amministrazioni partecipanti per mese di inizio registrazioni



Gli enti rispondenti, a questa data, sono 8.262, di cui:

- 2.002 hanno dichiarato di non possedere auto;
- 1.638 hanno registrato una sola auto;
- 4.622 hanno registrato più auto.

Il rapporto di copertura dei rispondenti sul complesso delle amministrazioni obbligate alla partecipazione si avvale di una stima dei non rispondenti ottenuta incrociando l'elenco delle amministrazioni registrate nella rubrica PA (tutte le amministrazioni pubbliche del conto consolidato) con le informazioni di provenienza Aci del Pubblico registro automobilistico (tutte le amministrazioni pubbliche con auto in proprietà).

Così facendo, si sono considerati gli enti rispondenti sull'universo (composto da 8.757 amministrazioni), pervenendo ad accertare una copertura censuaria pari nel complesso, come detto, al 94,3%. Il tasso di copertura è totale in alcuni comparti, quali la PA centrale, le Regioni, le Province, le Università pubbliche, le Camere di Commercio. In tutti gli altri settori supera il 90%, fatta eccezione per gli Enti regionali che sono comunque presenti in misura lievemente inferiore (tab. 2.1).

Tab. 2.1 – Amministrazioni rispondenti per disponibilità di auto e comparto al 31 dicembre 2012

Comparto	amministrazioni rispondenti				universo di riferimento*	Copertura
	nessuna	una	più	totale		
Asl	4	5	241	250	252	99.2%
Autorità territoriali e portuali	21	11	28	60	66	90.9%
Camere di commercio	28	34	40	102	102	100.0%
Comuni	1 676	1 443	3 417	6 536	6 954	94.0%
Comuni capoluogo	1		110	111	112	99.1%
Comunità montane	24	24	156	204	212	96.2%
Consorzi e unioni tra enti locali	169	79	255	503	543	92.6%
Enti Pubblici	27	13	28	68	68	100.0%
Enti regionali	37	19	69	125	141	88.7%
Enti ricerca	6	4	30	40	42	95.2%
PA Centrale	4	3	37	44	46	95.7%
Province			107	107	107	100.0%
Regioni e Province autonome: Consigli		2	19	21	21	100.0%
Regioni e Province autonome: Giunte			22	22	22	100.0%
Università pubbliche	5	1	63	69	69	100.0%
Totale Amministrazione Centrale**	42	21	158	221	225	98.2%
Totale Amministrazione Locale***	1 960	1 617	4 464	8 041	8 532	94.2%
Totale	2 002	1 638	4 622	8 262	8 757	94.3%

* l'universo è dato dai rispondenti più gli enti della rubrica PA non rispondenti che, in base al confronto con i dati Pra-Aci, risultano essere in possesso di più autovetture in proprietà

** comprende Enti pubblici, Enti di ricerca, P.A. centrale e Università pubbliche

*** comprende tutti i comparti con esclusione di Enti pubblici, Enti di ricerca, P.A. centrale e Università pubbliche

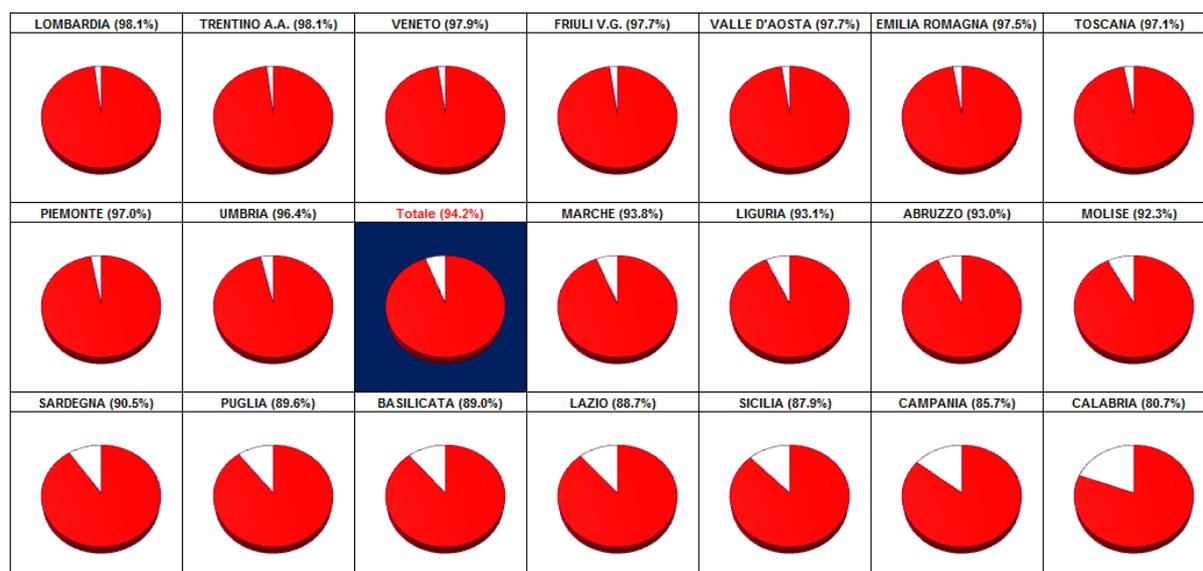
A livello territoriale, la copertura per regione delle amministrazioni locali (ad esclusione quindi della PA centrale) è piuttosto differenziata, superando la soglia del 90% in alcune regioni del Centro-Nord (Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Trentino Alto Adige, Valle d'Aosta e Umbria) e riducendosi nelle regioni del meridione (con la Calabria, Campania e Sicilia che superano di poco l'80% del totale).

Tab. 2.2 - PA Locale - Amministrazioni locali rispondenti per disponibilità di auto e regione al 31 dicembre 2012

Comparto	amministrazioni rispondenti				universo di riferimento	Copertura
	nessuna	una	più	totale		
Abruzzo	94	60	100	254	273	93.0%
Basilicata	20	28	65	113	127	89.0%
Calabria	82	61	128	271	336	80.7%
Campania	95	81	225	401	468	85.7%
Emilia Romagna	39	58	336	433	444	97.5%
Friuli Venezia Giulia	27	45	181	253	259	97.7%
Lazio	77	77	193	347	391	88.7%
Liguria	79	41	108	228	245	93.1%
Lombardia	369	346	907	1 622	1 654	98.1%
Marche	51	46	158	255	272	93.8%
Molise	51	20	49	120	130	92.3%
Piemonte	490	313	409	1 212	1 249	97.0%
Puglia	55	49	138	242	270	89.6%
Sardegna	69	76	189	334	369	90.5%
Sicilia	52	43	274	369	420	87.9%
Toscana	29	41	297	367	378	97.1%
Trentino Alto Adige	161	74	126	361	368	98.1%
Umbria	20	25	63	108	112	96.4%
Valle d'Aosta	17	29	40	86	88	97.7%
Veneto	83	104	478	665	679	97.9%
Totale	1 960	1 617	4 464	8 041	8 532	94.2%

Il grafico seguente, ordinato per tasso di partecipazione, offre una immediata visualizzazione della adesione delle amministrazioni locali al censimento per area regionale.

Grafico 2.1 - PA Locale: Enti partecipanti al censimento per regione



Se si considerano invece le amministrazioni della PA centrale si può notare come alcune tipologie di enti abbiano una copertura totale (tra questi gli organi di rilievo costituzionale, le agenzie di sicurezza e fiscali, gli enti pubblici), ma in nessun caso la soglia di rappresentatività è inferiore all'90% (enti di assistenza e previdenza).

Tab 2.3 – Amministrazione centrale: rispondenti per disponibilità di auto e tipologia al 31 dicembre 2012

Tipologia	amministrazioni rispondenti				universo di riferimento	copertura
	nessuna	una	più	totale		
Agenzia sicurezza	1	0	0	1	1	100.0%
Agenzie fiscali	0	0	4	4	4	100.0%
Altri enti e istituzioni pubbliche	3	4	7	14	14	100.0%
Autorità amministrative indipendenti	0	0	6	6	6	100.0%
Enti a struttura associativa	4	0	3	7	7	100.0%
Enti autonomi lirici e istituzioni concertistiche	5	3	4	12	12	100.0%
Enti di regolazione dell'attività economica	1	3	3	7	7	100.0%
Enti e istituzioni di ricerca	6	4	18	28	30	93.3%
Enti nazionali di previdenza e assistenza	2	0	6	8	9	88.9%
Enti parco nazionali	0	0	1	1	1	100.0%
Enti produttori di servizi assistenziali e culturali	10	4	8	22	22	100.0%
Enti produttori di servizi economici	1	0	5	6	6	100.0%
Enti pubblici	0	0	1	1	1	100.0%
Istituti di istruzione universitaria pubblici	3	0	8	11	11	100.0%
Istituti di ricovero e cura	0	0	1	1	1	100.0%
Istituti zooprofilattici sperimentali	0	0	11	11	11	100.0%
Ministeri e presidenza del consiglio dei ministri	0	0	13	13	14	92.9%
Organi costituzionali e di rilievo costituzionale	0	0	4	4	4	100.0%
Politecnici universitari pubblici	0	0	3	3	3	100.0%
Teatri stabili ad iniziativa pubblica	4	2	0	6	6	100.0%
Università pubbliche	2	1	52	55	55	100.0%
Totale	42	21	158	221	225	98.2%

2.2 Le dotazioni di auto

Le auto stimate dal censimento sono complessivamente, alla data del 31 dicembre 2012, 59.202, come definite nella tab. 2.4 e nelle successive tabelle.

Tab. 2.4 - Disponibilità di auto al 31 dicembre 2012 per assegnazione e comparto. Stima per l'intera PA***

Comparto	auto blu*	auto grigie**	totale	% auto blu
Asl	858	17 910	18 768	4.6%
Autorità territoriali e portuali	39	117	156	25.0%
Camere di commercio	57	58	115	49.6%
Comuni	2 129	17 309	19 438	11.0%
Comuni capoluogo	578	4 574	5 152	11.2%
Comunità montane	131	1 105	1 236	10.6%
Consorzi e unioni tra enti locali	233	1 924	2 157	10.8%
Enti pubblici	54	563	617	8.8%
Enti regionali	139	1 818	1 957	7.1%
Enti ricerca	64	443	507	12.6%
PA Centrale	1 605	929	2 534	63.3%
Province	622	3 025	3 647	17.1%
Regioni e Province autonome: Consigli	75	8	83	90.4%
Regioni e Province autonome: Giunte	376	1 565	1 941	19.4%
Università pubbliche	158	736	894	17.7%
Totale Amministrazione centrale	1 881	2 671	4 552	41.3%
Totale Amministrazione locale	5 237	49 413	54 650	9.6%
Totale	7 118	52 084	59 202	12.0%

* comprende le autovetture in uso esclusivo o non esclusivo con e senza autista, le vetture a disposizione degli uffici e servizi con autista e le vetture con e senza autista di cilindrata superiore a 1.600cc

** comprende, oltre alle vetture a disposizione degli uffici e servizi senza autista, anche le vetture con e senza autista di cilindrata inferiore a 1.600cc e un numero trascurabile di vetture non utilizzate o con assegnazione mancante

*** La stima della disponibilità attuale è data dal numero di autovetture degli enti rispondenti con più di una autovettura + il numero degli enti che dichiarano di possedere una sola autovettura (+ il numero delle autovetture degli enti non rispondenti registrate al PRA 2011 incrementato in base al rapporto tra proprietà e altre forme di possesso attualmente esistente per comparto. Non sono incluse 124 autovetture della Presidenza della Repubblica, Senato, Camera e Corte Costituzionale.

I comparti nei quali la numerosità è più elevata sono i Comuni (5.152 auto dei Comuni capoluogo e 19.438 autovetture dei Comuni non capoluogo la cui dotazione è pari al 41,2% del totale) le Asl e aziende ospedaliere (18.768, pari al 31,7% del totale), le Province (3.647 con una incidenza del 6,2%), e la PA centrale in senso stretto (ad esclusione cioè di Università, enti pubblici, enti di ricerca) con 2.534 auto (4,3%).

Complessivamente l'incidenza delle auto della PA locale risulta pari al 92,3%, mentre quella della intera amministrazione centrale al 7,7%.

Dal punto di vista delle macro tipologie, il parco auto risulta composto da 52.084 auto grigie che sono a disposizione degli uffici e servizi senza autista, come pure le vetture con e senza autista di cilindrata inferiore a 1.600 cc. Le auto classificate come blu (auto in uso esclusivo e non esclusivo con e senza autista, come pure auto a disposizione di uffici e servizi con autista e auto con e senza autista di cilindrata superiore ai 1.600 cc) sono complessivamente - alla data del 31 dicembre 2012 - 7.118 (12% del totale).

A livello di comparto, la presenza delle auto blu è più rilevante nelle amministrazioni centrali (41,3% sul totale delle vetture detenute), mentre per la PA locale l'incidenza scende al 9,6% rispetto ad un valore medio del 12%. I settori dove si riscontra una quota di gran lunga prevalente sono, nell'ordine, i Consigli regionali (90,4%), la PA centrale (63,3%) e le Camere di commercio (49,6%), nei quali le funzioni di rappresentanza sono maggiormente presenti.

La dotazione di autovetture da parte delle amministrazioni locali distinte per macro tipologia di assegnazione a livello regionale è riportata nella Tab. 2.5 e può essere meglio visualizzata dai cartogrammi che seguono.

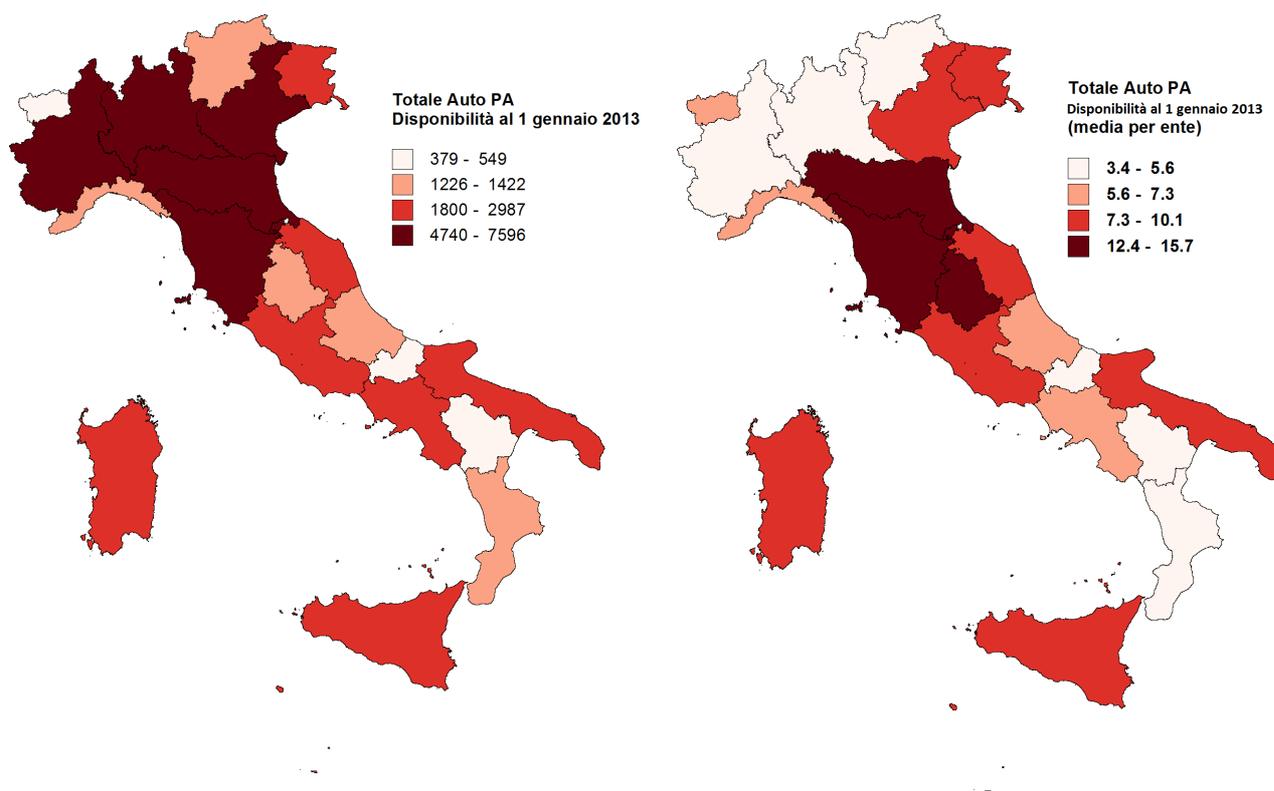
Tab. 2.5 - Disponibilità di auto al 31 dicembre 2012 per assegnazione e regione. Stima PA locale

Regione	auto blu	auto grigie	totale	% auto blu
Abruzzo	183	1 189	1 373	13.3%
Basilicata	145	422	566	25.6%
Calabria	337	930	1 267	26.6%
Campania	596	1 554	2 150	27.7%
Emilia Romagna	117	5 157	5 274	2.2%
Friuli Venezia Giulia	75	2 062	2 137	3.5%
Lazio	467	2 398	2 865	16.3%
Liguria	95	1 344	1 439	6.6%
Lombardia	566	7 269	7 835	7.2%
Marche	133	1 983	2 116	6.3%
Molise	99	293	392	25.3%
Piemonte	222	5 652	5 874	3.8%
Puglia	516	1 345	1 861	27.7%
Sardegna	262	2 309	2 571	10.2%
Sicilia	829	2 257	3 086	26.9%
Toscana	233	5 360	5 594	4.2%
Trentino Alto Adige	93	1 373	1 465	6.3%
Umbria	101	1 282	1 383	7.3%
Valle d'Aosta	28	489	517	5.4%
Veneto	141	4 746	4 887	2.9%
Totale	5 237	49 413	54 650	9.6%

Il primo cartogramma evidenzia come, in valori assoluti, la maggior concentrazione sia presente in regioni del Centro-Nord: la Lombardia, il Piemonte, la Toscana, l'Emilia Romagna e il Veneto.

Se si rapportano invece le dotazioni di auto alla numerosità degli enti, come riporta il secondo cartogramma, si può notare una diversa situazione: in termini di media di autovetture per ente, Lombardia, Piemonte e Veneto hanno valori molto bassi, mentre l'Umbria si aggiunge all'Emilia e alla Toscana per definire il perimetro di massima concentrazione.

Cart. 1 e 2 – PA locale: disponibilità totale e media per ente delle auto PA al 1 gennaio 2013



La dotazione complessiva di autovetture per regione è infatti fortemente commisurata alla numerosità degli enti (il coefficiente di correlazione è +0.855; Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana sono le regioni che contano più di 400 enti di PA locale), mentre la media è influenzata da altri fattori: operano principalmente in senso accrescitivo sulle dotazioni medie l'entità della popolazione servita, ossia il rapporto popolazione/enti (Toscana, Emilia-Romagna e Umbria hanno un rapporto più elevato di Lombardia, Piemonte e Veneto; Puglia e Sicilia hanno un rapporto più elevato di Basilicata e Calabria) e la disponibilità di risorse economiche delle amministrazioni (come può essere approssimata dal reddito pro capite degli abitanti della regione), che vede il Lazio e il Nord favoriti rispetto alle altre regioni.

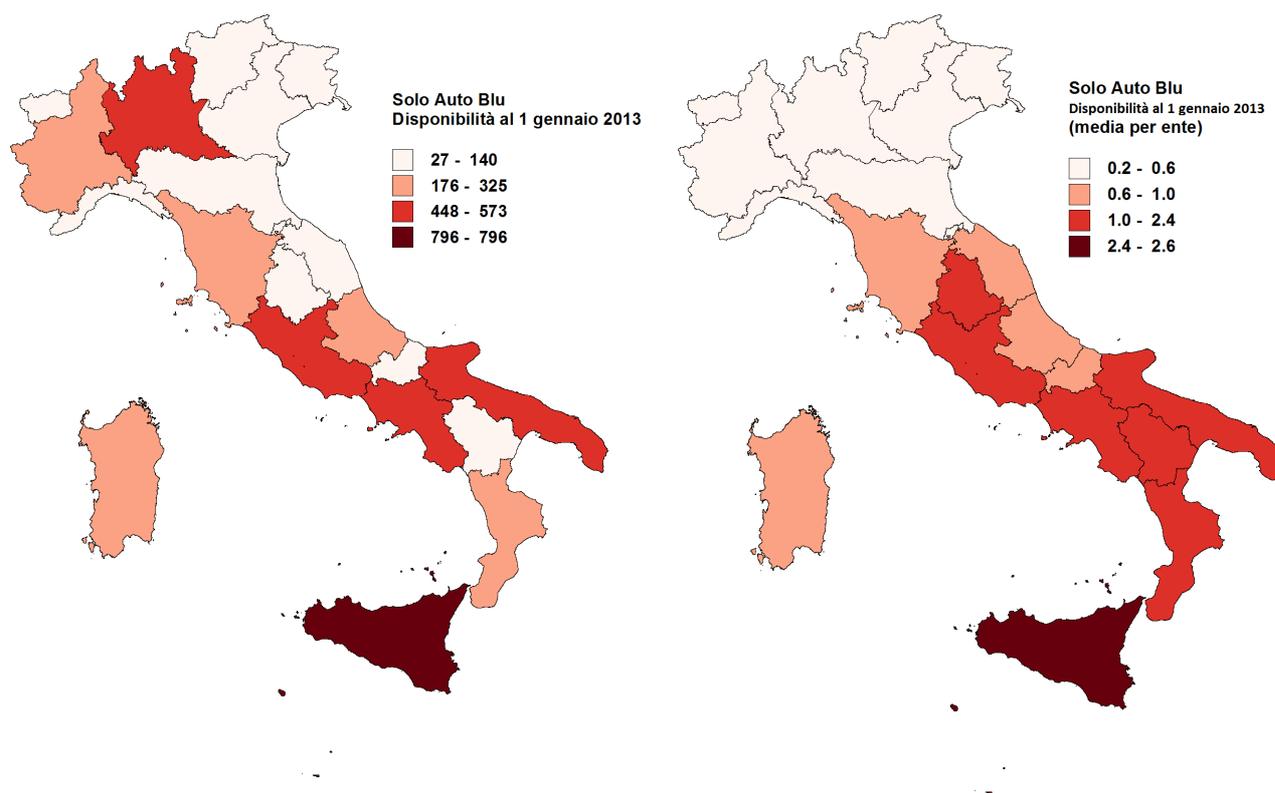
Emerge quindi un quadro aggregato a livello di distribuzione regionale delle autovetture della pubblica amministrazione locale abbastanza coerente con gli obblighi di servizio e le disponibilità economiche dell'ente pubblico (ciò non esclude naturalmente situazioni di assoluta incoerenza per singole amministrazioni).

Il panorama cambia nettamente se si ha riguardo alle sole auto blu. In questo caso, è la regione Sicilia l'area in cui il numero assoluto e medio per ente di autovetture è maggiore (829 auto blu, 2.6 vetture per ente).

Nelle regioni del Nord la media di auto blu per ente è sempre inferiore all'unità, in tutte le regioni del Centro-Sud la media è sempre superiore, spesso di gran lunga superiore. Le regioni del Centro, con l'eccezione del Lazio che con 1.47 vetture per ente supera numerose regioni del Sud, si collocano in questa graduatoria tra le regioni del Nord e quelle del Meridione.

Per gli stessi motivi per cui sembra di rilevare una notevole coerenza tra distribuzione delle auto di servizio della PA locale con gli obblighi di servizio (popolazione) e le disponibilità economiche (reddito) delle amministrazioni, si può di seguito osservare l'assoluto contrasto della distribuzione delle auto blu con quegli stessi obblighi e disponibilità (in particolare, rispetto a quest'ultima, si può parlare di relazione inversa: il coefficiente di correlazione tra media auto blu e reddito è negativo -0.663).

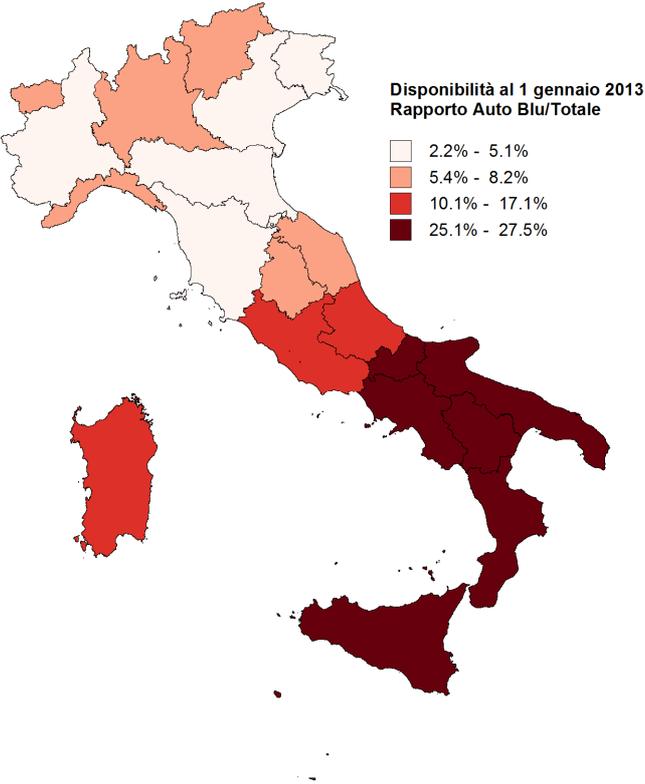
Cart. 3 e 4 – PA locale. Disponibilità totale e media auto Blu al 31 dicembre 2012



Da ultimo, se si misura il rapporto tra auto blu e complesso delle auto della PA, si osserva che esso risulta particolarmente alto nel meridione (in particolare in Molise, Puglia, Campania, Calabria e Sicilia dove le percentuali sono comprese tra il 25% e il 28%).

Più che giustificata sembra quindi la percezione ampiamente diffusa che il possesso delle auto blu soggiaccia ancora a persistenti pregiudizi di *status symbol*, piuttosto che a motivate esigenze di rappresentanza istituzionale.

Cart. 5 – PA locale. Disponibilità al 31 dicembre 2012: rapporto auto Blu su totale



2.3 L'anno di immatricolazione

Altro elemento che permette di illustrare le principali caratteristiche del parco auto della PA concerne l'anno di immatricolazione, dal quale è possibile anche evincere, indirettamente, le scelte di investimento operate dalle amministrazioni per ammodernare le dotazioni.

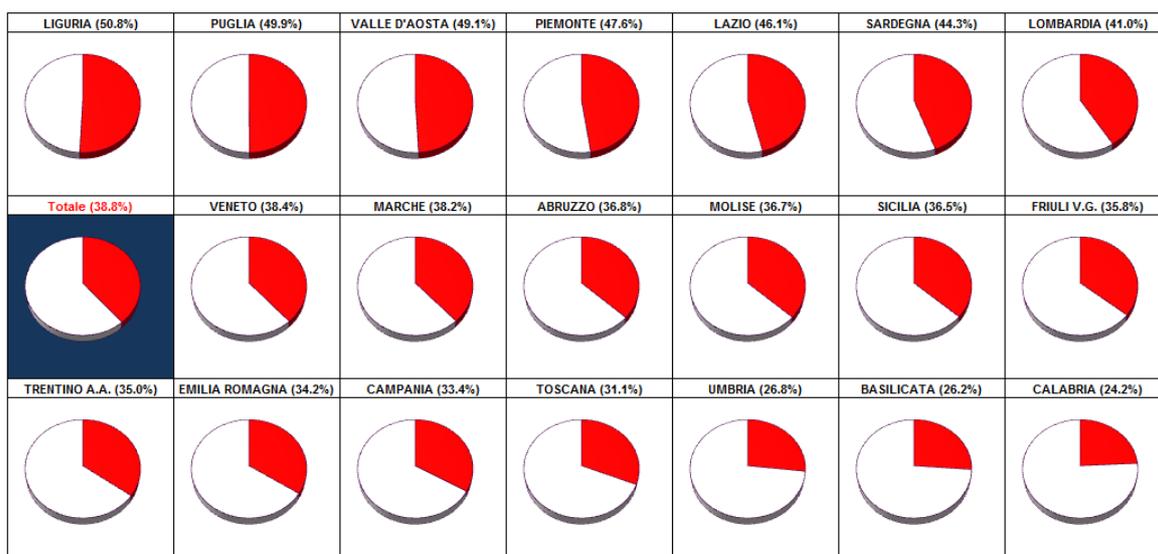
Il 26% del parco auto risale agli anni precedenti il 2001, il 33% è stato immatricolato tra il 2001 e il 2006 mentre il 41% dal 2007 in poi. Vi è quindi una quota cospicua di vetture "vetuste", presenti soprattutto nelle amministrazioni locali (il 61% delle vetture è stato acquisito prima del 2007 a fronte del 36% delle amministrazioni centrali) caratterizzate da un elevato livello dei consumi di carburante e non rispondenti alle norme in tema di antinquinamento. Sono soprattutto settori quali le Università, i Comuni, e le Comunità montane che evidenziano una maggiore obsolescenza delle vetture detenute.

Tab. 2.6 – Disponibilità al 31 dicembre 2012 per comparto e anno di immatricolazione. Stima per l'intera PA (valori %)

Comparto	Prima del 2001	2001:2006	2007 o più recenti	totale
Asl	21.1%	29.3%	49.6%	100.0%
Autorità territoriali e portuali	20.3%	41.2%	38.6%	100.0%
Camere di commercio	10.6%	31.9%	57.5%	100.0%
Comuni	35.7%	37.2%	27.0%	100.0%
Comuni capoluogo	34.5%	34.2%	31.4%	100.0%
Comunità montane	28.8%	40.1%	31.1%	100.0%
Consorzi e unioni tra enti locali	20.4%	37.4%	42.2%	100.0%
Enti pubblici	4.3%	11.5%	84.2%	100.0%
Enti regionali	22.4%	33.3%	44.4%	100.0%
Enti ricerca	19.8%	22.6%	57.7%	100.0%
PA centrale	11.2%	15.8%	73.0%	100.0%
Province	17.7%	44.0%	38.3%	100.0%
Regioni e Province autonome: Consigli	3.8%	15.1%	81.1%	100.0%
Regioni e Province autonome: Giunte	19.6%	24.6%	55.8%	100.0%
Università pubbliche	30.4%	43.0%	26.6%	100.0%
Totale Amministrazione centrale	14.9%	21.3%	63.8%	100.0%
Totale Amministrazione locale	27.2%	34.0%	38.8%	100.0%
Totale	26.2%	33.0%	40.8%	100.0%

Se i dati raccolti vengono analizzati per area regionale, si può notare come le amministrazioni locali che dispongono in misura superiore alla media dei mezzi più recenti, acquisiti dopo il 2007, siano presenti in Liguria, Puglia, Valle d'Aosta, Piemonte, Lazio, Sardegna e Lombardia. Sul versante opposto Calabria, Basilicata ed Umbria.

Graf. 2.2 – PA locale: auto recenti (immatricolate dal 2007 in poi) su totale



2.4 Il titolo di possesso

Il 79% circa delle auto della PA è stato acquisito in proprietà, con una incidenza maggiore nel complesso delle amministrazioni locali (80,3%) rispetto a quelle centrali (62,3%). La quota di auto in noleggio/leasing è del 20%, mentre residuale appare il comodato (1,1%) di fatto presente quasi esclusivamente tra i consorzi e unioni tra enti locali (4,7%) (tab. 2.7).

I comparti nei quali la proprietà è decisamente preponderante sono le Comunità montane (96%), i Comuni non capoluogo (94%) e capoluogo (88%), le Università (89%), seguite, con percentuali superiori all'80%, dalle Autorità territoriali e portuali, Consorzi e unioni tra enti locali e Province.

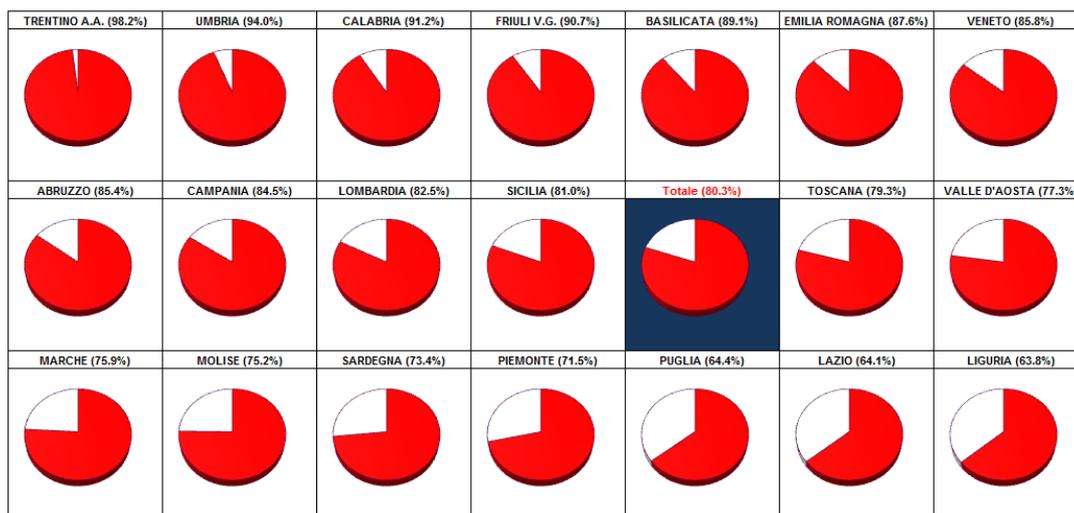
Sono gli Enti pubblici (82,0%) ed i Consigli delle Regioni e Province autonome (61,3%) che annoverano, invece, la quota relativamente più elevata di auto in noleggio e leasing.

Tab. 2.7 – Disponibilità al 31 dicembre 2012 per comparto e titolo di possesso. Stima per l'intera PA

Comparto	Proprietà	Leasing/Noleggjo	Comodato	Totale	% Proprietà
Asl	12 493	6 212	63	18 768	66.6%
Autorità territoriali e portuali	130	26	0	156	83.1%
Camere di commercio	76	39	0	115	66.1%
Comuni	18 437	698	303	19 438	94.9%
Comuni capoluogo	4 525	602	25	5 152	87.8%
Comunità montane	1 192	23	22	1 236	96.4%
Consorzi e unioni tra enti locali	1 845	216	96	2 157	85.5%
Enti pubblici	113	486	17	617	18.4%
Enti regionali	1 556	381	20	1 957	79.5%
Enti ricerca	295	212	0	507	58.1%
PA centrale	1 675	836	23	2 534	66.1%
Province	2 969	661	17	3 647	81.4%
Regioni e Province autonome: Consigli	40	42	1	83	48.8%
Regioni e Province autonome: Giunte	1 310	628	3	1 941	67.5%
Università pubbliche	812	80	2	894	90.8%
Totale Amministrazione centrale	2 901	1 609	42	4 552	63.7%
Totale Amministrazione locale	44 353	9 759	537	54 650	81.2%
Totale	47 235	11 387	580	59 202	79.8%

Sulla scala territoriale, le aree regionali che presentano amministrazioni locali con una più ampia quota di auto in proprietà sul totale (superiore al 90%) sono il Trentino Alto Adige, l'Umbria, la Calabria e il Friuli Venezia Giulia, seguiti, con valori superiori all'80%, da Basilicata, Emilia Romagna, Veneto, Campania, Lombardia e Sicilia.

Graf. 2.3 – PA locale: auto in proprietà su totale



2.5 La cilindrata

La legge 15 luglio 2011, n. 111, ha imposto alle amministrazioni un limite di cilindrata (non superiore ai 1.600 cc) per l'acquisto di nuove auto. Tale prescrizione, a seguito della già richiamata dalla sentenza della Corte Costituzionale n.144 del 6 giugno 2012 sul ricorso di legittimità costituzionale presentato dalla Regione Liguria, che aveva impugnato tale provvedimento come lesivo degli art. 117 e 118 della costituzione nonché del principio della leale collaborazione, ha statuito che tale norma non ha effetto precettivo nei confronti di Regioni ed Enti locali. Il limite di cilindrata per i nuovi acquisti di auto, a seguito di tale sentenza, si dovrebbe applicare solo alle amministrazioni dello Stato, pur costituendo un "indirizzo" anche per le altre amministrazioni.

I dati del censimento evidenziano come, nel complesso, la gran parte delle vetture sia di cilindrata compresa tra 1.100 e 1.600 cc (68,4% del totale), mentre quelle inferiori a tale soglia siano pari al 15% e quelle che superano i 1.600 cc risultino equivalenti al 16,6%.

Le vetture con cilindrata superiore ai 1.600 cc sono relativamente più diffuse nelle amministrazioni centrali (29,3%) rispetto alle amministrazioni locali (15,6%), mentre, a livello di comparto, sono in particolare le Camere di commercio (65%), i Consigli regionali (63%) e, in misura più contenuta, le Università (38%), che evidenziano le quote più significative.

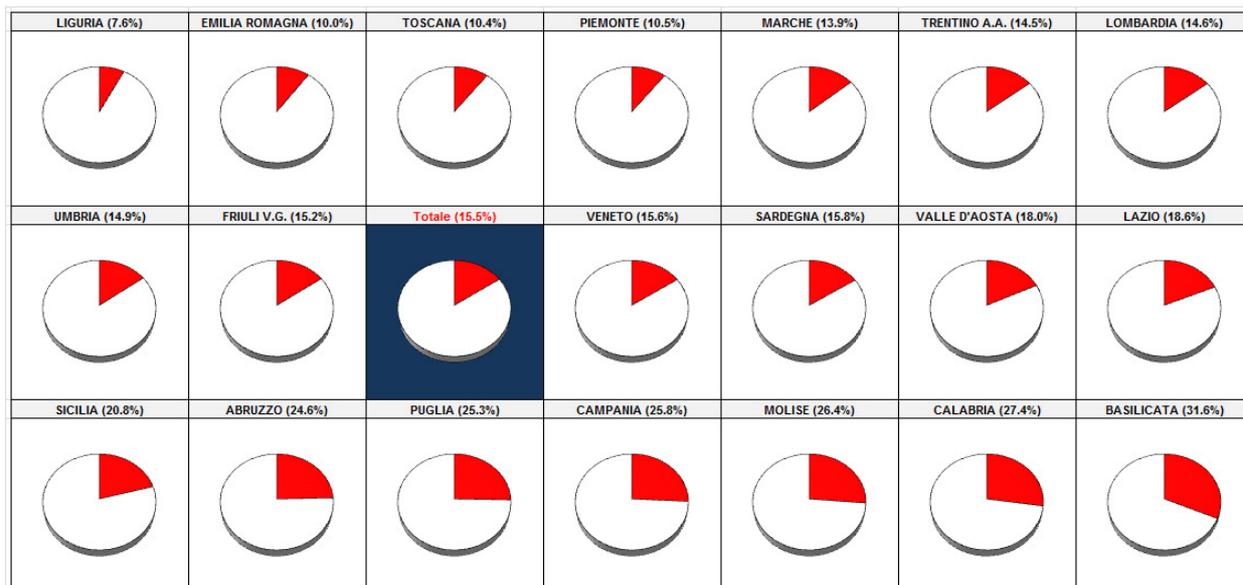
Tab. 2.8 – Disponibilità al 31 dicembre 2012 per comparto e cilindrata. Stima per l'intera PA. Valori %

Comparto	meno di 1100cc	1100cc 1600cc	1600cc 1900cc	1900cc e oltre	totale	% auto oltre 1600
Asl	16.7%	75.3%	1.8%	6.3%	100.0%	8.1%
Autorità territoriali e portuali	9.8%	60.8%	3.9%	25.5%	100.0%	29.4%
Camere di commercio	2.7%	32.7%	5.3%	59.3%	100.0%	64.6%
Comuni	17.6%	64.1%	4.4%	13.9%	100.0%	18.2%
Comuni capoluogo	26.8%	63.1%	1.9%	8.3%	100.0%	10.2%
Comunità montane	7.4%	63.8%	3.8%	25.0%	100.0%	28.8%
Consorzi e unioni tra enti locali	9.7%	64.7%	3.1%	22.5%	100.0%	25.6%
Enti pubblici	2.5%	71.7%	1.6%	24.2%	100.0%	25.8%
Enti regionali	9.4%	70.8%	2.7%	17.1%	100.0%	19.8%
Enti ricerca	4.9%	55.5%	5.3%	34.3%	100.0%	39.6%
PA centrale	0.8%	74.1%	3.8%	21.3%	100.0%	25.1%
Province	6.8%	69.1%	4.9%	19.3%	100.0%	24.1%
Regioni e Province autonome: Consigli	0.0%	36.8%	1.9%	61.3%	100.0%	63.2%
Regioni e Province autonome: Giunte	5.4%	66.1%	3.1%	25.3%	100.0%	28.4%
Università pubbliche	11.0%	50.7%	8.2%	30.2%	100.0%	38.3%
Totale Amministrazione centrale	3.4%	67.3%	4.5%	24.8%	100.0%	29.3%
Totale Amministrazione locale	16.1%	68.5%	3.1%	12.4%	100.0%	15.6%
Totale	15.0%	68.4%	3.2%	13.4%	100.0%	16.7%

E' di un certo interesse, ferma restando l'esigenza per le amministrazioni centrali di ottemperare alla normativa riducendo e progressivamente eliminando le auto di grande cilindrata già in possesso e non procedendo a nuovi acquisti, verificare la situazione delle amministrazioni locali che segnala differenze rimarchevoli a livello regionale.

Infatti, come si vede dal grafico seguente, tutte le regioni del sud presentano quote di auto di cilindrata superiore ai 1.600 cc superiori al 20% del totale (con la Basilicata al 32%). Diversa la situazione delle altre regioni tra cui si distingue, con percentuali molto ridotte, la Liguria (7,6%), seguita da Emilia Romagna, Toscana e Piemonte, che si attestano sul 10% circa.

Graf. 2. 4 – PA locale: auto di cilindrata superiore a 1.600cc su totale



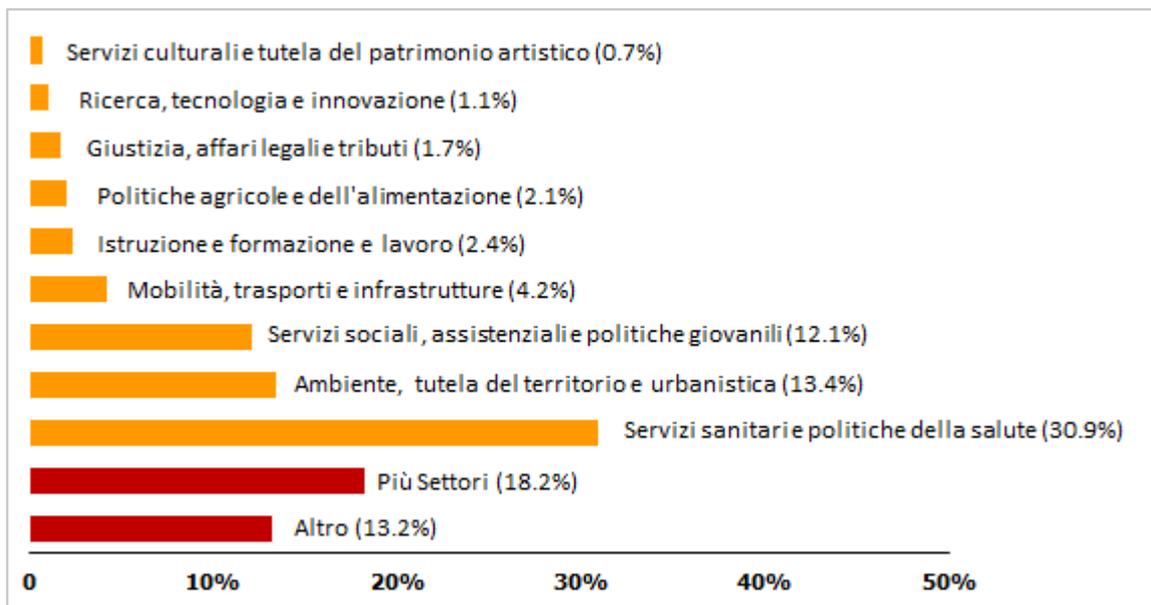
2.6 Assegnazioni delle auto agli uffici per settori e funzioni

Tra le informazioni chieste con il censimento, vi è anche quella relativa all'utilizzo delle auto grigie in rapporto ai diversi settori di attività dell'ente e funzioni svolte. L'obiettivo, evidente, è quello di comprendere meglio in quale ambito operativo vengono usate e in quale ambito funzionale il servizio di trasporto è maggiormente ricorrente.

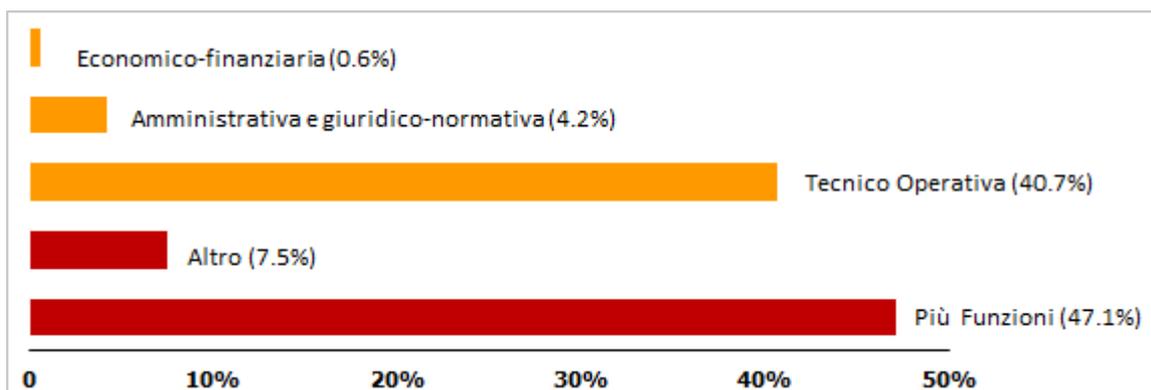
Come si può notare dai grafici che seguono, emergono queste informazioni:

- il settore dei servizi sanitari e politiche della salute è quello più segnalato (30,9% delle auto grigie), seguito dall'ambiente, tutela del territorio e urbanistica (13,4%) e dai servizi sociali, assistenziali e politiche giovanili (12,1%). Vi è quindi, nella maggior parte dei casi, un ricorso alle auto per servizi che rientrano soprattutto nell'area del sociale;
- numerosi appaiono i casi (18,2% delle auto grigie) di impiego dei mezzi per più settori, che rappresenta senza dubbio una opportunità per ottimizzarne l'utilizzo, obiettivo che molte amministrazioni hanno già perseguito o si accingono a fare;
- di ciò offrono una conferma i dati relativi all'utilizzo delle auto per funzioni, dai quali si evince una prevalenza delle funzioni attinenti più servizi (47,1%) e l'area tecnico-operativa (40,7%).

Graf. 2.5 - Auto grigie per settori di intervento (valori %)



Graf. 2.6 - Auto grigie per funzioni (valori %)



Alcune differenze nella distribuzione delle auto grigie possono essere segnalate a livello di ripartizioni geografiche Nord, Centro e Sud che contano rispettivamente il 46%, il 35% e il 19% delle 48.383 auto censite.

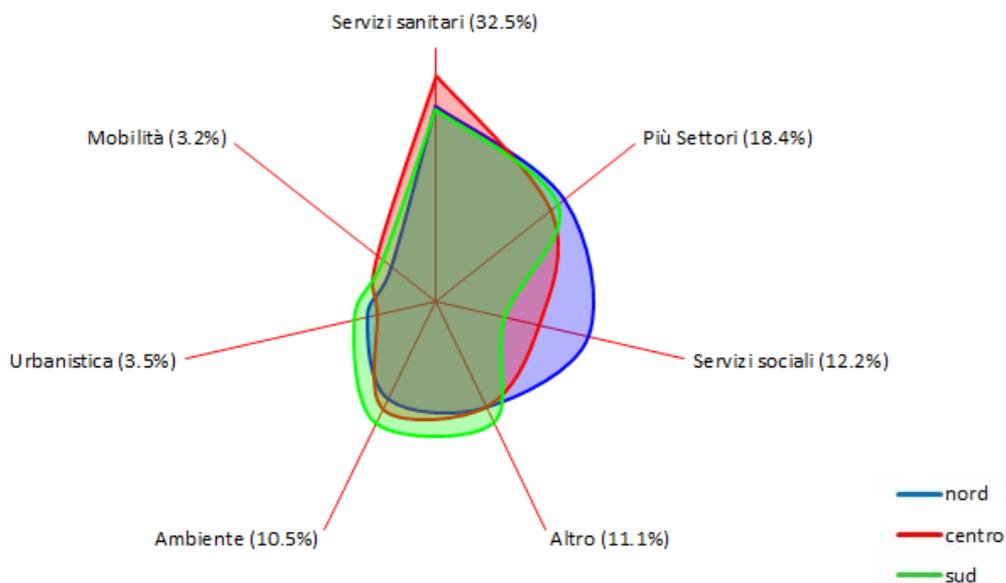
Come si vede dal grafico seguente, le auto grigie al Nord sono destinate, con percentuali maggiori rispetto alle altre aree del Paese, ai servizi socio-assistenziali (18,3% rispetto al 9% del Centro e al 3,8% del Sud).

Le auto grigie nel Mezzogiorno hanno una più accentuata rilevanza, in termini comparativi, per i servizi relativi all'ambiente e tutela del territorio (14% a fronte del 9% del Nord e all'11% del Centro) e all'urbanistica, pianificazione ambientale e politiche abitative (5,1%).

Nel Centro si riscontrano valori relativamente più elevati per i servizi sanitari e politiche della salute (39,4% rispetto al 28% circa nelle altre due circoscrizioni) e per la mobilità, trasporti e infrastrutture (4,3%).

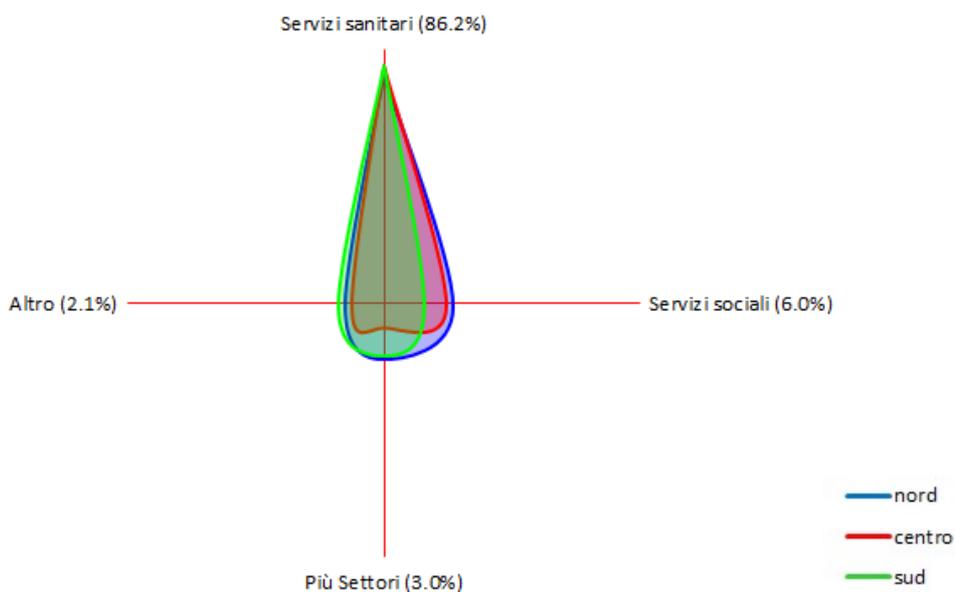
L'utilizzo per più settori dell'amministrazione è più elevata nel Nord (20,2%, a fronte del 16% nel Centro e del 18,6% nel Sud).

Graf. 2.7 - Auto grigie della PA locale per servizi



Nel comparto delle ASL e Aziende ospedaliere vi è, come logico attendersi, una prevalenza dei servizi sanitari (86% circa) con una maggiore presenza nel Nord.

Graf. 2.8 - Auto grigie delle ASL e Aziende ospedaliere per servizi

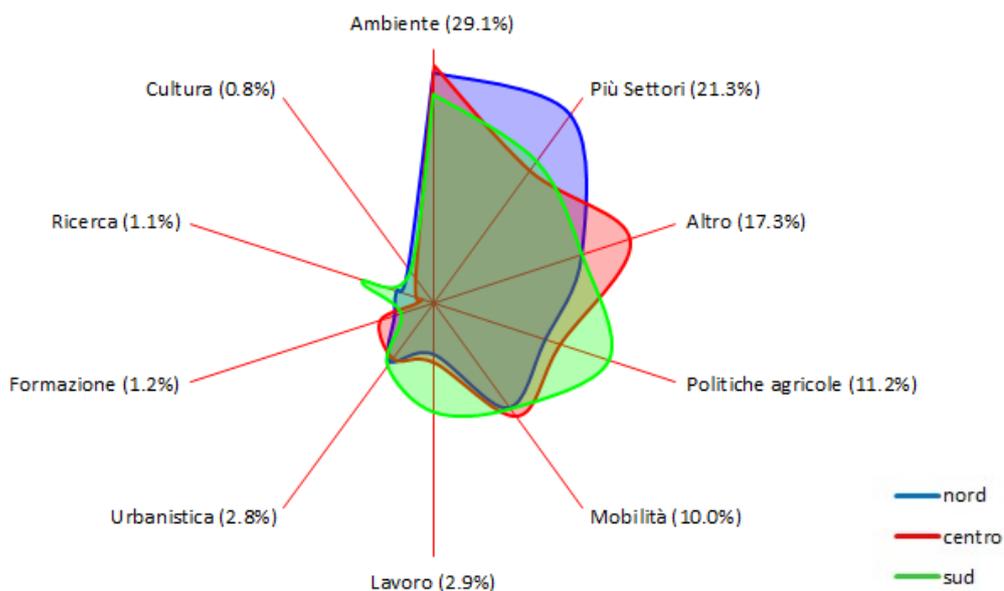


Se si ha riguardo alle auto grigie nei comparti delle Regioni, Province e Enti regionali, le particolarità che emergono, evidentemente connesse alle loro funzioni istituzionali, sono le seguenti:

- prevale in tutte le macro aree l'utilizzo delle auto per servizi di tutela del territorio e ambiente (29,2%), con una accentuazione nel Centro (32%, rispetto al 30% al Nord ed al 24% al Sud);

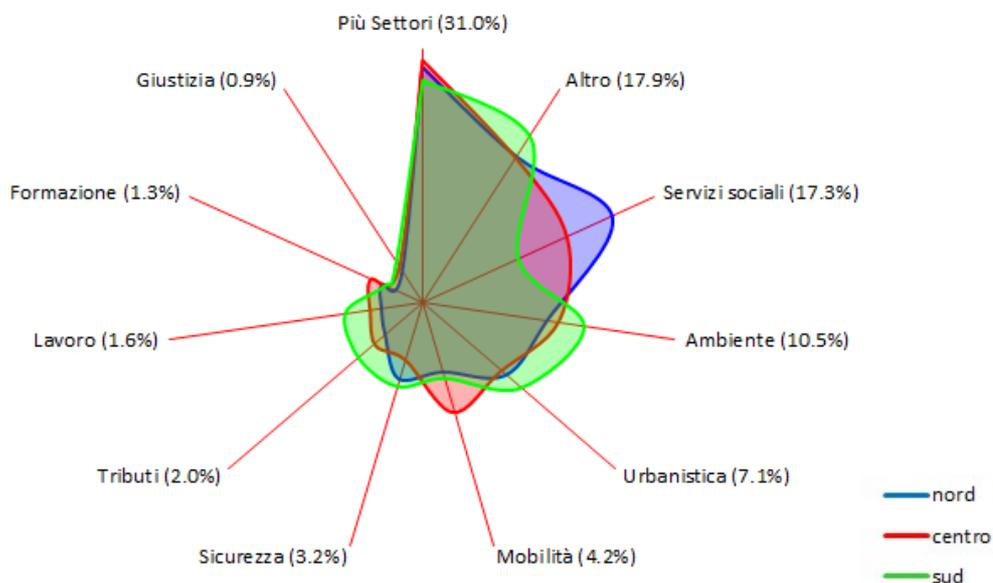
- nel Sud è maggiore l'incidenza di utilizzo per i servizi connessi alle politiche agricole e dell'alimentazione (19%) e del lavoro (6,4%);
- l'uso delle auto per più settori contemporaneamente è superiore, in modo significativo, nel Nord (30% a fronte del 15% nel Centro e al 17% nel Sud).

Graf. 2.9 - Auto grigie delle Regioni, Province ed Enti regionali per servizi



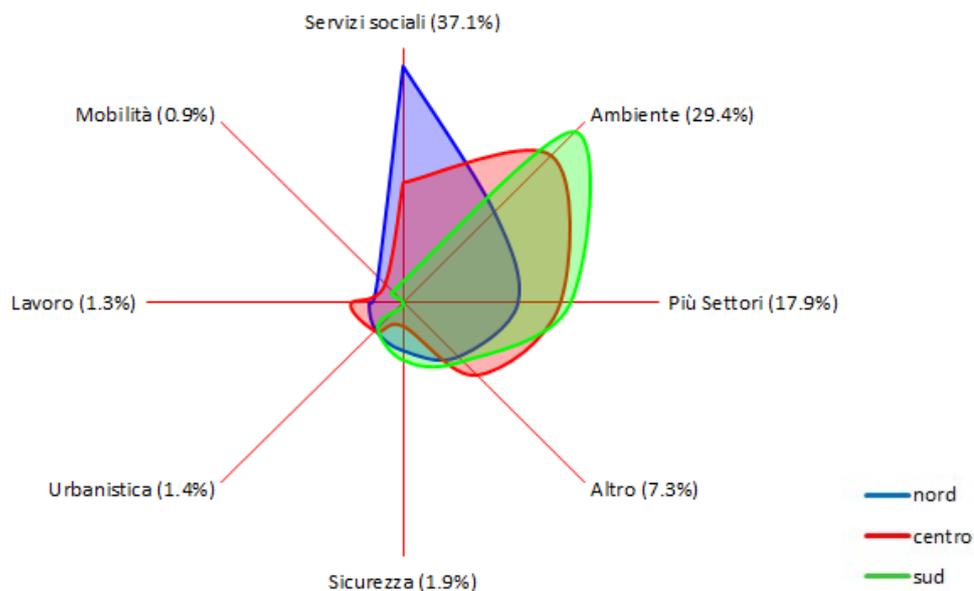
Nel comparto dei Comuni, le differenze di utilizzo sono evidenti per quanto concerne i servizi socio-assistenziali che, nelle amministrazioni del Nord, hanno una incidenza maggiore di auto disponibili (24% rispetto al 14% nel Centro e al 6% nel Sud). Sempre in termini comparativi, i Comuni del Centro utilizzano maggiormente le auto grigie per servizi di mobilità, trasporti e infrastrutture (7,2%) e quelli del Sud per servizi di ambiente/tutela del territorio (15%) e urbanistica e pianificazione territoriale (9,6%).

Graf. 2.10 - Auto grigie dei Comuni (comuni e comuni capoluogo) per servizi



Da ultimo, se si considerano le auto grigie di altri enti territoriali, si può rimarcare il forte divario tra enti del Nord e gli altri per quel che concerne i servizi socio-assistenziali (il 56% delle auto grigie detenute è adibito a tale scopo a fronte del 14% nel Centro e allo 0,5% nel Sud). In queste due macrocircoscrizioni, per contro, è molto più ampio l'uso per la tutela del territorio (43% nel Centro e 58% nel Meridione) ed è più frequente l'utilizzo per più servizi contemporaneamente (25% nel Centro e 27% nel Sud rispetto al 13% nel Nord).

Graf. 2.11 - Auto grigie di altri enti territoriali (Comunità montane, Autorità, Consorzi e Camere di commercio) per servizi



3. Le nuove acquisizioni e dismissioni del 2012

Come previsto dal DPCM del 12 gennaio 2012, le amministrazioni sono tenute a trasmettere immediatamente le informazioni concernenti le variazioni intervenute nella dotazione delle autovetture di servizio, così da disporre di un quadro continuamente aggiornato della situazione rispetto alle informazioni fornite attraverso il censimento sul parco auto al 31/12/2011.

Dalla tab.3.1 è possibile rilevare come nel 2012 siano complessivamente intervenute 2.618 nuove acquisizioni di vetture a fronte di 4.441 dismissioni⁴. Di queste, la sola PA locale fa registrare 2.229 acquisizioni e 3.750 dismissioni. Il saldo nel periodo vede quindi una riduzione del 3,1%, che aumenta nel caso dell'amministrazione centrale (-7,6%). Tra i comparti che hanno ridotto maggiormente i Consigli regionali (-41,0%) e gli Enti pubblici (-12,0%).

Tab. 3.1 - Intera PA: saldo acquisizioni e dismissioni autovetture nel 2012

Comparto	Acquisizioni	Dismissioni	Saldo	Riduzione rispetto disponibilità al 1/1/2012
Asl	1319	1 632	-313	-1.6%
Autorità territoriali e portuali	9	12	-3	-1.9%
Camere di commercio	16	21	-5	-4.3%
Comuni	260	651	-391	-2.1%
Comuni capoluogo	163	260	-97	-1.8%
Comunità montane	28	31	-3	-0.2%
Consorzi e unioni tra enti locali	129	129	0	0.0%
Enti pubblici	83	165	-82	-12.0%
Enti regionali	39	236	-197	-9.2%
Enti ricerca	43	61	-18	-3.5%
PA centrale	158	390	-232	-8.4%
Province	148	343	-195	-5.1%
Regioni e Province autonome: Consigli	11	68	-57	-41.0%
Regioni e Province autonome: Giunte	177	367	-190	-8.9%
Università pubbliche	35	75	-40	-4.3%
Totale Amministrazione centrale	319	691	-372	-7.6%
Totale Amministrazione locale	2 299	3 750	-1 451	-2.7%
Totale	2 618	4 441	-1 823	-3.1%

A livello regionale, sono le amministrazioni della Sicilia che riducono relativamente di più le auto nel periodo considerato (- 8,4%), seguono le amministrazioni della Puglia (- 4,7%) e della Liguria (-4,6%).

⁴ I dati commentati nel rapporto si riferiscono, come evidenziato precedentemente, al 31 dicembre 2012. Essi includono quindi le variazioni intervenute nel 2012, riportate in questo capitolo del rapporto.

Tab. 3.2 – PA locale per regione: saldo acquisizioni e dismissioni autovetture

Regione	Acquisizioni	Dismissioni	Saldo	Riduzione rispetto disponibilità al 1/1/2012
Abruzzo	39	90	-51	-3.7%
Basilicata	7	17	-10	-1.8%
Calabria	6	29	-23	-1.8%
Campania	70	132	-62	-2.9%
Emilia Romagna	161	260	-99	-1.9%
Friuli Venezia Giulia	136	99	+37	+1.8%
Lazio	272	194	+78	+2.9%
Liguria	96	164	-68	-4.6%
Lombardia	261	614	-353	-4.4%
Marche	102	187	-85	-4.0%
Molise	10	23	-13	-3.3%
Piemonte	446	641	-195	-3.3%
Puglia	51	139	-88	-4.7%
Sardegna	86	141	-55	-2.2%
Sicilia	116	391	-275	-8.4%
Toscana	196	360	-164	-2.9%
Trentino Alto Adige	60	19	+41	3.0%
Umbria	25	33	-8	-0.6%
Valle D'Aosta	23	12	+11	+2.2%
Veneto	136	205	-69	-1.4%
Totale	2 299	3 750	-1 451	-2.7%

Informazioni di dettaglio emergono dai dati pervenuti, sia per le acquisizioni che per le dismissioni.

Quanto alle prime, si può considerare in primo luogo il titolo di assegnazione. Ferma restando la definizione già richiamata in precedenza tra auto blu e grigie, si osserva che nel complesso vi sono state 337 acquisizioni di auto blu, pari al 12,9% del totale. Nelle amministrazioni centrali tale percentuale sale al 36,7%, rispetto alla PA locale (9,6%).

Tab. 3.3 - Acquisizioni di nuove autovetture per comparto e assegnazione

Comparto	auto blu	auto grigie	Totale	% auto blu
Asl	52	1 267	1 319	3.9%
Autorità territoriali e portuali		9	9	
Camere di commercio	5	11	16	31.3%
Comuni	34	226	260	13.1%
Comuni capoluogo	17	146	163	10.4%
Comunità montane		28	28	
Consorzi e unioni tra enti locali	7	122	129	5.4%
Enti pubblici	8	75	83	9.6%
Enti regionali	7	32	39	17.9%
Enti ricerca	7	36	43	16.3%
Pa centrale	92	66	158	58.2%
Province	30	118	148	20.3%
Regioni e Province autonome: Consigli	11		11	100.0%
Regioni e Province autonome: Giunte	57	120	177	32.2%
Università pubbliche	10	25	35	28.6%
Totale Amministrazione centrale	117	202	319	36.7%
Totale Amministrazione locale	220	2 079	2 299	9.6%
Totale	337	2 281	2 618	12.9%

Le nuove acquisizioni hanno riguardato in prevalenza noleggi e leasing (1.589 auto), rispetto a quelle in proprietà (994), formula che ha riguardato in misura comparativamente superiore i Comuni non capoluogo (il 74,6% dei loro acquisti nel periodo è avvenuta per auto in proprietà).

Differente la situazione tra la PA locale, con il 41,8% degli acquisti in proprietà e il complesso della PA centrale, che solo nel 10,7% dei casi ha optato per questa formula.

Tab. 3.4 - Acquisizioni per comparto e titolo di possesso (nuova)

Comparto	Proprietà	Leasing/Noleggio	Comodato	Totale	% Proprietà
ASL	524	790	5	1319	39.7%
AUTORITÀ TERRITORIALI E PORTUALI	5	4		9	55.6%
CAMERE DI COMMERCIO	4	12		16	25.0%
COMUNI	194	53	13	260	74.6%
COMUNI CAPOLUOGO	55	105	3	163	33.7%
COMUNITÀ MONTANE	16	9	3	28	57.1%
CONSORZI E UNIONI TRA ENTI LOCALI	86	42	1	129	66.7%
ENTI PUBBLICI	5	71	7	83	6.0%
ENTI REGIONALI	13	25	1	39	33.3%
ENTI RICERCA	9	34		43	20.9%
PA CENTRALE	3	154	1	158	1.9%
PROVINCE	17	130	1	148	11.5%
REGIONI E PROVINCE AUTONOME: CONSIGLI		11		11	
REGIONI E PROVINCE AUTONOME: GIUNTE	46	131		177	26.0%
UNIVERSITÀ PUBBLICHE	17	18		35	48.6%
totale Amministrazione centrale	34	277	8	319	10.7%
totale Amministrazione locale	960	1 312	27	2 299	41.8%
totale	994	1589	35	2618	38.0%

Le nuove acquisizioni, in termini di cilindrata, si sono concentrate nella fascia da 1.100cc a 1.599cc, rispettando i limiti di legge. Vi è però quasi un 9% degli acquisti che supera tale soglia.

Tab. 3.5 - Acquisizioni per cilindrata e titolo di possesso

Comparto	proprietà	leasing/noleggio	comodato	totale	totale%
meno di 1100cc	29	11	5	45	1.7%
da 1100cc a 1599cc	848	1 484	13	2 345	89.6%
da 1600cc a 1899cc	11	23	3	37	1.4%
1900cc e oltre	106	71	14	191	7.3%
totale	994	1 589	35	2 618	100.0%

Per effettuare gli acquisti, la procedura prevalentemente utilizzata è stata rappresentata dalla convenzione Consip (63,3% dei casi), utilizzata maggiormente per il noleggio/leasing delle auto (70,1% delle auto acquistate ricorrendo a tale modalità).

Gli acquisti in proprietà sono avvenuti relativamente di più (oltre al caso specifico e raro delle donazioni) attraverso la procedura ristretta, negoziata e aperta.

Tab. 3.6 - Acquisizioni per procedura e titolo di possesso

Procedura	Proprietà	Leasing/noleggio	Comodato	Totale	% proprietà
Accordo quadro	2	28		30	6.7%
Aperta	103	184		287	35.9%
Convenzione Consip	495	1 161		1 656	29.9%
Dialogo competitivo	7	2		9	77.8%
Donazione	68			68	100.0%
Negoziata	232	89		321	72.3%
Riassetto Istituzionale	23			23	100.0%
Ricorso mercato elettronico	6	44		50	12.0%
Ristretta	57	25		82	69.5%
(non dichiarata)	1	56	35	92	1.1%
totale	994	1 589	35	2 618	38.0%

La spesa per acquisizioni nel 2012 ammonta a 24,6 milioni di euro di cui 9,6 milioni per acquisti in proprietà e 15 milioni di euro per leasing/noleggi. Il costo medio per acquisto in proprietà risulta pari 9.284 euro, mentre per i leasing e noleggi a 2.438 euro/anno.

Tab. 3.7 - Spesa* totale e media per procedura e titolo di possesso (in euro)

Procedura	totale proprietà	totale leasing/noleggio	totale spesa	media ** proprietà	media** noleggio
Accordo quadro	13 036.0	323 717.0	336 753.0	6 518.0	3 115.9
Aperta	1 111 412.0	1 064 095.0	2 175 507.0	10 790.4	1 169.6
Convenzione Consip	5 240 737.0	10 533 574.6	15 774 311.6	10 587.3	2 176.6
Dialogo competitivo	69 681.0	37 546.4	107 227.4	9 954.4	5 359.6
Donazione	61 273.0		61 273.0	901.1	
Negoziata	2 345 504.0	1 310 770.0	3 656 274.0	10 109.9	5 675.9
Riassetto Istituzionale	21 720.0		21 720.0	944.3	
Ricorso mercato elettronico	74 192.0	793 389.0	867 581.0	12 365.3	5 076.8
Ristretta	665 381.0	257 438.0	922 819.0	11 673.4	2 966.1
(non dichiarata)	19 000.0	690 736.0	709 740.0	19 000.0	4 138.5
totale	9 621 936.0	15 011 266.0	24 633 206.0	9 284.4	2 438.4

* l'elaborazione dei dati di spesa non considera alcune dichiarazioni palesemente errate

** media su base annua (totale spesa/AAE, autovetture anno equivalenti)

Per quanto concerne le dismissioni, su un totale di 4.441, il 78,8% ha riguardato auto grigie e la restante quota le auto blu, con una incidenza più alta, per questa categoria di vetture, di dismissioni nei comparti dei Consigli regionali, PA centrale e Camere di commercio.

Rispetto alla dotazione del 2011, sono gli Enti pubblici (43,9%), i Consigli Regionali (48,9%) e le Giunte Regionali (40,1%) che hanno eliminato in misura più ampia le auto di rappresentanza.

Tab. 3.8 - Dismissioni per comparto e tipologia di assegnazione

Comparto	auto blu	auto grigie	totale	% blu rispetto 2011
Asl	95	1 537	1 632	10.2%
Autorità territoriali e portuali	3	9	12	7.1%
Camere di commercio	14	7	21	20.6%
Comuni	108	543	651	5.2%
Comuni capoluogo	35	225	260	5.7%
Comunità montane	2	29	31	1.5%
Consorzi e unioni tra enti locali	8	121	129	3.4%
Enti pubblici	36	129	165	43.9%
Enti regionali	14	222	236	9.5%
Enti ricerca	19	42	61	24.7%
PA centrale	211	179	390	11.9%
Province	86	257	343	12.3%
Regioni e Province autonome: Consigli	65	3	68	48.9%
Regioni e Province autonome: Giunte	224	143	367	40.1%
Università pubbliche	21	54	75	12.1%
Totale Amministrazione centrale	287	404	691	13.6%
Totale Amministrazione locale	654	3 096	3 750	11.6%
Totale	941	3 500	4 441	12.1%

La tab.3.9 riporta poi i dati delle dismissioni per comparto e titolo di possesso. Come si può vedere, la quota delle auto in proprietà dismesse (1.762) è pari al 28,7%, mentre la restante quota riguarda auto in noleggio/leasing e comodato. Rispetto alla disponibilità di auto del 2011, il calo è pari nel complesso al 7,5% per l'insieme degli enti, raggiungendo nell'amministrazione centrale una quota più elevata (14,1%)

Tab. 3.9 - Dismissioni per comparto e titolo di possesso

Comparto	Proprietà	Leasing Noleggio	Comodato	Totale	% sulla disponibilità 2011
Asl	359	1 255	18	1 632	8.6%
Autorità territoriali e portuali	5	7		12	7.6%
Camere di commercio	3	18		21	17.9%
Comuni	390	222	39	651	3.6%
Comuni capoluogo	133	119	8	260	5.0%
Comunità montane	23	7	1	31	2.6%
Consorzi e unioni tra enti locali	66	53	10	129	6.2%
Enti pubblici	7	155	3	165	24.1%
Enti regionali	73	162	1	236	11.0%
Enti ricerca	12	49		61	11.8%
PA centrale	18	365	7	390	14.1%
Province	123	214	6	343	8.9%
Regioni e Province autonome: Consigli	2	66		68	48.9%
Regioni e Province autonome: Giunte	26	339	2	367	17.2%
Università pubbliche	36	39		75	8.0%
Totale Amministrazione centrale	73	608	10	691	14.1%
Totale Amministrazione locale	1 203	2 462	85	3 750	6.9%
Totale	1 276	3 070	95	4 441	7.5%

Infine, va sottolineato come le dismissioni siano state realizzate in ampia misura (65,8%) per le vetture di cilindrata da 1.100 a 1.600 cc, che sono del resto le più numerose in generale. Delle 1.032 auto di cilindrata superiore a 1.600 cc dismesse, la maggior parte concerne auto in noleggio/leasing, i cui contratti non sono stati evidentemente rinnovati alla scadenza.

Tab. 3.10 - Dismissioni per cilindrata e titolo di possesso

Cilindrata	Proprietà	Leasing/noleggio	Comodato	Totale	Totale%
fino a 1.100cc	438	36	11	485	10.9%
da 1.100 a 1.600cc	552	2 338	34	2 924	65.8%
da 1.600 a 1.900 cc	59	146	5	210	4.7%
1.900 e oltre	227	550	45	822	18.5%
totale	1 276	3 070	95	4 441	100.0%

4. I risultati del monitoraggio sui costi

Le informazioni che si intendevano trarre dal monitoraggio sotto il profilo della spesa e delle relative variazioni nel periodo 2009-2011, riguardano:

- la spesa realizzata nei due anni per l'acquisizione di nuove auto sia in proprietà che ad altro titolo (noleggio/leasing);
- la spesa di gestione sostenuta per il parco auto, distinta tra spese ripartibili (che comprendono tutte le spese che possono facilmente essere ricondotte alle singole autovetture rilevate: consumi carburante, assicurazioni e bolli, revisioni, manutenzione,..) e spese non ripartibili per ciascuna autovettura e la spesa sostenuta per le altre forme di mobilità del personale suddivisa per tipologia di costo (taxi, rimborso per l'utilizzo auto privata dei dipendenti, noleggi inferiori ai 30 giorni, affitti e manutenzione degli stabili e magazzini adibiti alla custodia,..)
- la spesa per il personale addetto alla gestione del parco auto e in particolare per gli autisti;
- la spesa complessiva comprendente le voci di costo precedentemente elencate.

4.1 I rispondenti e i livelli di copertura

All'indagine, che si è svolta nel periodo maggio-giugno 2012, hanno partecipato 4.694 enti che costituiscono il 53,8% degli enti con disponibilità di auto. Essi detengono l'86,3% dell'intero parco auto della PA e rappresentano, in termini di dipendenti, l'84,4% del totale.

A livello di comparto, l'incidenza dei rispondenti è più elevata per le Province, Comuni capoluogo e Consigli regionale, che superano la soglia del 90% della rispettiva numerosità.

L'amministrazione centrale vede una rappresentanza più significativa (74,0% di enti rispondenti) rispetto all'amministrazione locale (53,3%).

Tab 4.1 – Intera PA: rispondenti per comparto, copertura su enti e parco auto dell'intera PA

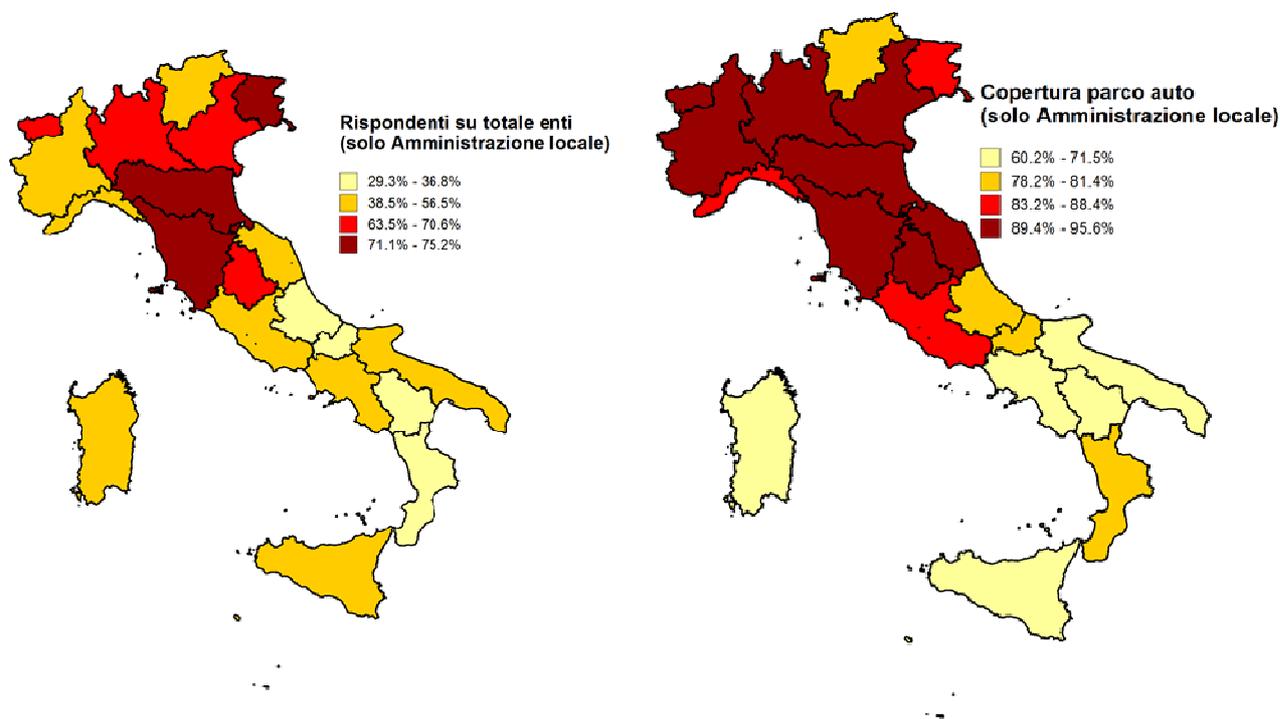
Comparto	enti rispondenti	parco auto rispondenti	% enti PA	% parco auto PA
Asl	217	17 771	86.5%	92.9%
Autorità territoriali e portuali	32	143	49.2%	91.1%
Camere di commercio	74	97	72.5%	83.6%
Comuni	3 496	13 701	50.4%	74.9%
Comuni capoluogo	102	5 015	91.1%	94.5%
Comunità montane	127	1 009	59.9%	81.2%
Consorzi e unioni tra enti locali	266	1 606	49.6%	78.0%
Enti pubblici	34	659	50.7%	95.8%
Enti regionali	72	1 471	55.0%	67.9%
Enti ricerca	31	470	75.6%	95.7%
PA centrale	38	2 646	82.6%	95.2%
Province	106	3 814	99.1%	99.0%
Regioni e Province autonome: Consigli	19	131	90.5%	94.2%
Regioni e Province autonome: Giunte	18	1 900	81.8%	89.1%
Università pubbliche	62	904	89.9%	96.8%
Totale Amministrazione centrale	165	4 679	74.0%	95.6%
Totale Amministrazione locale	4 529	46 658	53.3%	85.5%
Totale	4 694	51 337	53.8%	86.3%

Se si considera il tasso di partecipazione a livello territoriale, come evidenziato dai successivi cartogrammi, si osserva che le amministrazioni locali delle regioni del Centro-Nord che hanno aderito

alla rilevazione in misura maggiore: in particolare il Friuli Venezia Giulia (75%), Toscana (73%), Emilia Romagna (71%) e Veneto (69,9%).

Nelle regioni meridionali la partecipazione è stata invece decisamente più contenuta.

Graf 4.1 – PA locale: rispondenti per regione, copertura su parco auto dell'intera PA



4.2 Spesa per acquisizioni in proprietà

Nel 2011 la spesa per nuove acquisizioni in proprietà è stata pari a 21,4 milioni di euro, con una variazione del -32,4% rispetto al 2009.

L'andamento per comparto in questo arco di tempo varia notevolmente:

- la diminuzione è più marcata per i Consigli (-86,4%) e le Giunte regionali (-76,2%);
- risulta, viceversa, in aumento per Autorità portuali, Università, e Camere di commercio, che però insieme rappresentano solo il 5% della spesa effettuata per auto in proprietà.

Complessivamente, la riduzione riguarda in misura superiore alla media l'intera amministrazione centrale (-43,8% a fronte del -31,2% dell'amministrazione locale).

Le acquisizioni in proprietà per categoria di auto sono pari a 3,5 milioni di euro per le auto blu (16,8% del totale) e a 17,8 milioni per le auto grigie (83,2%).

La PA centrale nel 2011 ha acquisito, sul complesso delle spese sostenute per questa voce di costo più auto blu (55% circa rispetto al 45% di auto grigie), mentre l'orientamento è difforme per l'intera PA locale (13,6% di auto blu sul totale acquisti in proprietà).

Tab. 4.2 - Intera PA: spesa (in euro) per l'acquisizione di auto in proprietà per comparto

Comparto	spesa 2011	% spesa auto blu	variazione 2009-2011	variazione % 2009-2011	
Asl	5 227 099	3.8%	- 3 482 037	- 40.0%	↓
Autorità territoriali e portuali	232 237	18.9%	+ 199 461	+ 608.6%	↑
Camere di commercio	141 935	84.0%	+ 55 198	+ 63.6%	↑
Comuni	7 650 930	16.1%	- 779 261	- 9.2%	↓
Comuni capoluogo	1 041 580	21.7%	- 1 563 340	- 60.0%	↓
Comunità montane	967 342	10.3%	+ 220 639	+ 29.5%	↑
Consorzi e unioni tra enti locali	1 645 018	14.9%	- 164 204	- 9.1%	↓
Enti pubblici	31 463	100.0%	- 26 173	- 45.4%	↓
Enti regionali	1 491 248	2.5%	- 745 932	- 33.3%	↓
Enti ricerca	85 543	0.0%	- 173 031	- 66.9%	↓
PA centrale	1 049 254	70.3%	- 1 410 635	- 57.3%	↓
Province	1 018 574	26.7%	- 1 325 396	- 56.5%	↓
Regioni e Province autonome: Consigli	75 311	79.4%	- 479 847	- 86.4%	↓
Regioni e Province autonome: Giunte	286 475	54.0%	- 917 142	- 76.2%	↓
Università pubbliche	480 098	28.9%	+ 328 947	+ 217.6%	↑
Totale Amministrazione centrale	1 646 358	55.1%	- 1 280 892	- 43.8%	↓
Totale Amministrazione locale	19 777 749	13.6%	- 8 981 861	- 31.2%	↓
Totale	21 424 107	16.8%	- 10 262 753	- 32.4%	↓

campione: 53.0% degli enti (80.8% delle autovetture)

Se l'attenzione si focalizza sugli acquisti in proprietà per le amministrazioni locali, si può notare che:

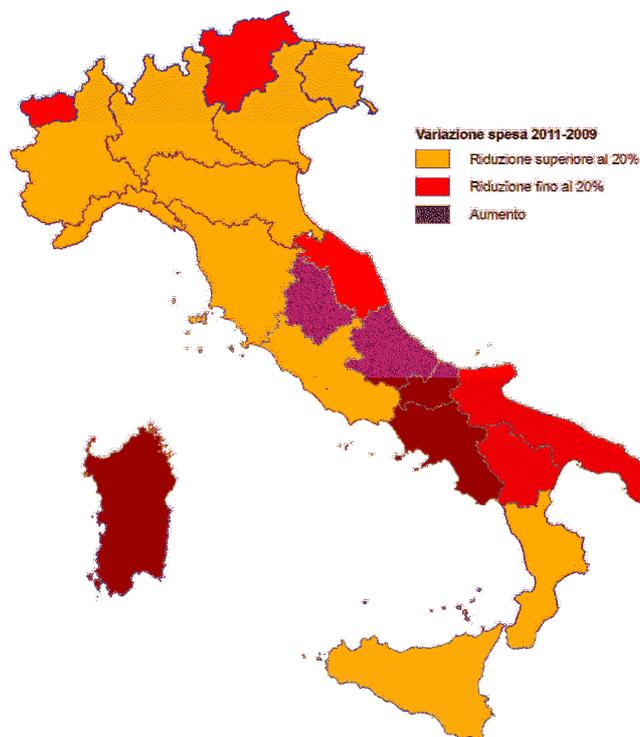
- la riduzione nel biennio è particolarmente significativa per le amministrazioni della Lombardia (-54,1%), Emilia Romagna (-52,9%) e Veneto (-44,4%);
- sul versante opposto si collocano le amministrazioni dell'Abruzzo (+96,8%), Campania (+45,9%) e Sardegna (+35,4%).

Tab. 4.3 – PA locale: spesa (in euro) per l’acquisizione di auto in proprietà per regione

Regione	spesa 2011	ripartizione %	variazione 2009-2011	variazione 2009-2011 %	
Abruzzo	755 706	3.8%	+ 371 642	+ 96.8%	↗
Basilicata	225 386	1.1%	- 21 891	- 8.9%	↘
Calabria	469 454	2.4%	- 167 944	- 26.3%	↘
Campania	1 343 643	6.8%	+ 422 958	+ 45.9%	↗
Emilia Romagna	1 282 576	6.5%	- 1 442 197	- 52.9%	↘
Friuli Venezia Giulia	1 374 095	6.9%	- 564 854	- 29.1%	↘
Lazio	863 528	4.4%	- 515 899	- 37.4%	↘
Liguria	453 886	2.3%	- 301 155	- 39.9%	↘
Lombardia	2 085 919	10.5%	- 2 456 060	- 54.1%	↘
Marche	473 613	2.4%	- 79 520	- 14.4%	↘
Molise	195 607	1.0%	+ 3 649	+ 1.9%	↗
Piemonte	1 340 765	6.8%	- 809 597	- 37.6%	↘
Puglia	1 059 097	5.4%	- 84 914	- 7.4%	↘
Sardegna	1 360 846	6.9%	+ 355 697	+ 35.4%	↗
Sicilia	1 408 482	7.1%	- 936 684	- 39.9%	↘
Toscana	1 952 381	9.9%	- 1 547 558	- 44.2%	↘
Trentino Alto Adige	1 069 567	5.4%	- 156 667	- 12.8%	↘
Umbria	412 471	2.1%	+ 54 599	+ 15.3%	↗
Valle D'Aosta	282 399	1.4%	- 12 585	- 4.3%	↘
Veneto	1 368 329	6.9%	- 1 092 878	- 44.4%	↘
Totale	19 777 749	100.0%	- 8 981 861	- 31.2%	↘

campione: 52.5% degli enti (81.8% delle autovetture)

Cart. 4.2 – Acquisizione auto in proprietà della Pa locale: variazione spesa 2011- 2009



4.3 Spesa per noleggio

La spesa per noleggio delle autovetture di servizio (si considera la quota parte dell'importo dei contratti conclusi o in essere per l'utilizzo delle vetture nell'anno) è ammontata, nel 2011, a 49,7 milioni di euro, di cui il 34,3% effettuata da amministrazioni centrali e il 65,7% da amministrazioni locali.

Rispetto al 2009 si registra un aumento complessivo del 7,3%, più rimarchevole per gli enti della PA locale (8,3% a fronte del 5,4% della amministrazione centrale).

Se si ha riguardo ai vari settori, si può constatare che l'aumento dei noleggi è relativamente più significativo nel caso dei Consorzi e unioni tra enti locali e delle Camere di commercio (entrambi con il +23,2%), oltre che tra gli Enti pubblici (+22,0%) e le ASL e Aziende ospedaliere (+19,5%).

Considerando poi la categoria di auto, è possibile constatare che la spesa per noleggio di auto blu è stata nel 2011 di 17,4 milioni di euro, equivalenti al 35,2% del totale speso. Sono soprattutto i comparti dei Consigli regionali (98,1%), Camere di commercio (79,6%), Giunte regionali (77,2%) e PA centrale (76,9%), che evidenziano una opzione per questo titolo di possesso.

Tab. 4.4 - Intera PA: spesa (in euro) per l'acquisizione di auto in noleggio per comparto

Comparto	spesa 2011	% spesa auto blu	variazione 2009-2011	variazione % 2009-2011	
Asl	15 281 770	7.3%	+ 2 493 337	+ 19.5%	↗
Autorità territoriali e portuali	224 267	40.8%	- 1 962	- 0.9%	↘
Camere di commercio	550 699	79.6%	+ 103 607	+ 23.2%	↗
Comuni	3 675 895	26.4%	+ 560 429	+ 18.0%	↗
Comuni capoluogo	2 991 243	43.5%	- 595 376	- 16.6%	↘
Comunità montane	161 758	0.0%	- 21 136	- 11.6%	↘
Consorzi e unioni tra enti locali	1 149 962	6.5%	+ 216 186	+ 23.2%	↗
Enti pubblici	5 623 174	3.0%	+ 1 014 469	+ 22.0%	↗
Enti regionali	1 686 390	9.5%	- 125 556	- 6.9%	↘
Enti ricerca	707 519	26.6%	- 348 311	- 33.0%	↘
PA centrale	9 905 646	76.9%	+ 224 120	+ 2.3%	↗
Province	3 724 271	56.1%	+ 186 045	+ 5.3%	↗
Regioni e Province autonome: Consigli	1 268 628	98.1%	- 244 736	- 16.2%	↘
Regioni e Province autonome: Giunte	1 943 014	77.2%	- 72 597	- 3.6%	↘
Università pubbliche	801 719	67.8%	- 12 517	- 1.5%	↘
Totale Amministrazione centrale	17 038 058	50.0%	+ 877 761	+ 5.4%	↗
Totale Amministrazione locale	32 657 897	27.5%	+ 2 498 241	+ 8.3%	↗
Totale	49 695 955	35.2%	+ 3 376 002	+ 7.3%	↗

campione: 56.4% degli enti (83.1% delle autovetture)

Su scala territoriale, le amministrazioni locali che hanno maggiormente incrementato questa voce di spesa sono presenti in Piemonte (+34,4%), Veneto (+32,4%) e Basilicata (+22,85).

Decrementi si registrano invece nelle Marche (-46,4%), Friuli Venezia Giulia (-28%), Liguria (-14,5%) e Sardegna (-5,8%).

L'aumento quasi generalizzato dei noleggi indica che, accanto alla riduzione complessiva della spesa ha operato anche un cambiamento del titolo di possesso, risultato strategico perché incide fortemente sulle spese di gestione e permette un immediato e maggiore impatto delle misure di riduzione nei prossimi anni.

Tab. 4.5 – PA locale: spesa (in euro) per l’acquisizione di auto in noleggio per regione

Regione	spesa 2011	ripartizione %	variazione 2009-2011	variazione % 2009-2011	
Abruzzo	745 959	2.3%	+ 53 799	+ 7.8%	↗
Basilicata	231 924	0.7%	+ 43 047	+ 22.8%	↗
Calabria	545 108	1.7%	+ 56 312	+ 11.5%	↗
Campania	2 136 809	6.5%	+ 222 967	+ 11.7%	↗
Emilia Romagna	1 547 630	4.7%	+ 173 982	+ 12.7%	↗
Friuli Venezia Giulia	570 901	1.7%	- 221 566	- 28.0%	↘
Lazio	5 096 664	15.6%	+ 91 656	+ 1.8%	↗
Liguria	1 227 164	3.8%	- 207 975	- 14.5%	↘
Lombardia	2 991 302	9.2%	+ 312 532	+ 11.7%	↗
Marche	259 903	0.8%	- 224 672	- 46.4%	↘
Molise	525 388	1.6%	+ 4 271	+ 0.8%	↗
Piemonte	3 791 012	11.6%	+ 971 352	+ 34.4%	↗
Puglia	3 164 508	9.7%	+ 663 321	+ 26.5%	↗
Sardegna	1 642 426	5.0%	- 101 698	- 5.8%	↘
Sicilia	3 194 194	9.8%	+ 120 445	+ 3.9%	↗
Toscana	1 851 624	5.7%	+ 214 748	+ 13.1%	↗
Trentino Alto Adige	198 127	0.6%	+ 40 835	+ 26.0%	↗
Umbria	318 449	1.0%	+ 30 499	+ 10.6%	↗
Valle D’Aosta	341 163	1.0%	+ 83 508	+ 32.4%	↗
Veneto	2 277 642	7.0%	+ 170 880	+ 8.1%	↗
Totale	32 657 897	100.0%	+ 2 498 241	+ 8.3%	↗

campione: 55.9% degli enti (84.3% delle autovetture)

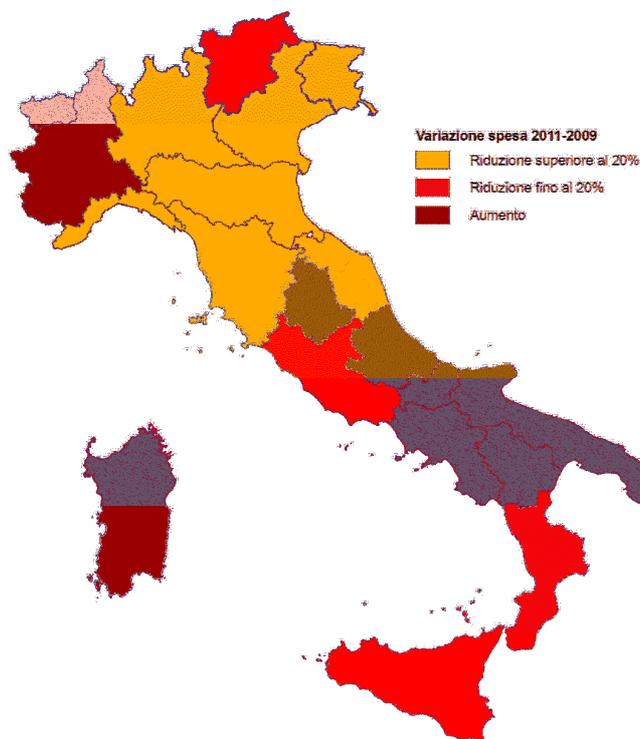
Considerata la diversa valenza da attribuire alla riduzione dei costi per l’acquisto di auto in proprietà, che va valutata di certo in modo positivo, e il ricorso alla formula alternativa del noleggio che normalmente sottende obiettivi di contenimento della spesa, si ritiene utile mettere in evidenza quali siano state, tra le amministrazioni locali delle diverse regioni, quelle che maggiormente hanno fatto registrare una diminuzione complessiva della spesa per nuove acquisizioni.

Come si può vedere dal successivo cartogramma, quelle con un livello di spesa inferiore nel 2011 del 20% rispetto al 2009 sono presenti in Liguria, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Toscana.

Le amministrazioni locali del Trentino A.A., Lazio, Calabria e Sicilia fanno registrare un calo, ma inferiore al 20%.

Aumentano, invece, la spesa Valle d’Aosta, Piemonte, Umbria, Sardegna, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata e Campania.

Cart. 4.3 – PA locale. Acquisizione auto in proprietà e in noleggio: variazione spesa 2011- 2009



4.4 Spesa annuale per gestione: spese ripartibili

Nel 2011 le spese di gestione ripartibili (consumi, assicurazioni, manutenzione, ecc) sono state di 161 milioni di euro, con una riduzione, rispetto al 2009, di 9,8 milioni di euro pari al -5,7%.

L'incidenza di tale voce di costo, nel 2011, è stata pari al 16% della spesa totale, seconda solo al costo per il personale addetto al parco auto.

La diminuzione delle spese ripartibili ha riguardato maggiormente l'amministrazione centrale (-16,0%) rispetto a quella locale (-4,5%).

Solo in tre settori (Enti pubblici, Università, Province) si è raggiunta la soglia di riduzione (20%) prevista dalla legge nel biennio. In alcuni comparti (Comunità montane, Enti di ricerca, Asl) si è anzi avuto un aumento di tale voce di spesa.

Tale andamento è certamente influenzato dal forte incremento del costo del carburante, che in molti casi ha condizionato azioni intraprese per ridurre i costi complessivi.

Se si considerano le macrocategorie di auto, si nota che il costo di gestione ripartibile è pari al 18,5% del totale speso per le auto blu (29,7 milioni di euro), con una incidenza maggiore nel caso dell'amministrazione centrale (7,2 milioni di euro equivalenti al 46,8% rispetto al 15,4% per le amministrazioni locali, che hanno speso per questa voce di spesa 22,5 milioni di euro).

Tab. 4.6 - Intera PA: spese di gestione ripartibili per comparto (in euro)

Comparto	spesa 2011	% spesa auto blu	variazione 2009-2011	variazione 2009-2011 %	
Asl	54 331 024	6.1%	+ 1 139 203	+ 2.1%	↗
Autorità territoriali e portuali	410 458	31.7%	- 42 312	- 9.3%	↗
Camere di commercio	510 107	74.4%	- 65 689	- 11.4%	↗
Comuni	38 995 990	16.4%	- 1 819 604	- 4.5%	↗
Comuni capoluogo	10 303 548	17.4%	- 1 549 079	- 13.1%	↗
Comunità montane	3 214 249	8.4%	+ 506 341	+ 18.7%	↘
Consorzi e unioni tra enti locali	5 660 135	9.0%	+ 186 356	+ 3.4%	↗
Enti pubblici	2 493 223	11.8%	- 980 736	- 28.2%	↘
Enti regionali	6 953 988	5.1%	- 514 671	- 6.9%	↗
Enti ricerca	2 680 606	45.5%	+ 173 402	+ 6.9%	↘
PA centrale	7 709 551	66.1%	- 1 357 710	- 15.0%	↗
Province	12 055 912	25.8%	- 3 083 463	- 20.4%	↗
Regioni e Province autonome: Consigli	1 159 038	98.0%	- 204 981	- 15.0%	↗
Regioni e Province autonome: Giunte	12 210 690	41.8%	- 1 400 606	- 10.3%	↘
Università pubbliche	2 655 849	24.6%	- 799 751	- 23.1%	↗
Totale Amministrazione centrale	15 539 229	46.8%	- 2 964 795	- 16.0%	↗
Totale Amministrazione locale	145 805 139	15.4%	- 6 848 506	- 4.5%	↗
Totale	161 344 368	18.5%	- 9 813 301	- 5.7%	↗

campione: 49.9% degli enti (81.0% delle autovetture)

Le amministrazioni locali che hanno maggiormente ridotto nel periodo 2009-2011 questa voce di spesa sono quelle della Basilicata (-33,0%) e Puglia (-23,9%), seguite dalle Marche (-13,9%), Lombardia (-12,8%), Campania (-10,2%), Liguria (-8,6%) e Toscana (-7,0%).

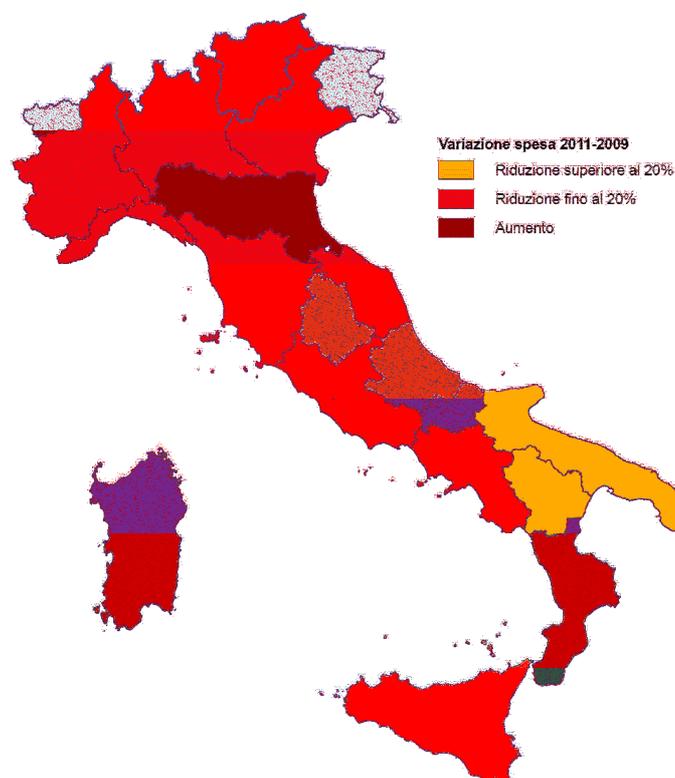
Sul versante opposto, soprattutto la Sardegna (+14,7%) e la Valle d'Aosta (12,9%) sono le regioni in cui si è registrato un aumento di questa voce di costo.

Tab. 4.7 – PA locale: spese di gestione ripartibili per comparto (in euro)

Regione	spesa 2011	ripartizione %	variazione 2009-2011	variazione % 2009-2011	
Abruzzo	4 795 012	3.3%	+ 17 800	+ 0.4%	↗
Basilicata	1 909 737	1.3%	- 940 632	- 33.0%	↘
Calabria	6 471 706	4.4%	+ 641 476	+ 11.0%	↗
Campania	8 953 505	6.1%	- 1 021 845	- 10.2%	↘
Emilia Romagna	11 682 193	8.0%	+ 279 284	+ 2.4%	↗
Friuli Venezia Giulia	5 272 516	3.6%	+ 286 461	+ 5.7%	↗
Lazio	7 285 379	5.0%	- 372 309	- 4.9%	↘
Liguria	3 046 941	2.1%	- 288 514	- 8.6%	↘
Lombardia	18 797 892	12.9%	- 2 749 666	- 12.8%	↘
Marche	6 939 122	4.8%	- 1 121 097	- 13.9%	↘
Molise	1 369 538	0.9%	+ 75 305	+ 5.8%	↗
Piemonte	14 989 741	10.3%	- 181 074	- 1.2%	↘
Puglia	3 510 287	2.4%	- 1 099 586	- 23.9%	↘
Sardegna	8 368 358	5.7%	+ 1 071 532	+ 14.7%	↗
Sicilia	9 388 976	6.4%	- 338 803	- 3.5%	↘
Toscana	13 214 865	9.1%	- 998 905	- 7.0%	↘
Trentino Alto Adige	3 377 868	2.3%	- 79 537	- 2.3%	↘
Umbria	4 163 051	2.9%	+ 221 590	+ 5.6%	↗
Valle D'Aosta	1 262 526	0.9%	+ 144 728	+ 12.9%	↗
Veneto	11 005 924	7.5%	- 394 712	- 3.5%	↘
Totale	145 805 139	100.0%	- 6 848 506	- 4.5%	↘

campione: 49.6% degli enti (81.9% delle autovetture)

Cart. 4.4 – PA locale: Spese di gestione ripartibili: variazione spesa 2011- 2009



La rilevanza che le spese di gestione ripartibili hanno, come si è detto, sull'ammontare complessivo della spesa, rende opportuna una verifica sulla numerosità degli enti che nel 2011 hanno ridotto i costi rispetto al 2009, nonostante l'incremento del costo del carburante e di altre voci di costo (assicurazioni,...).

Le risultanze di questa analisi mostrano che vi è in generale un bilanciamento tra amministrazioni "virtuose" (49,6%) e amministrazioni che invece hanno aumentato le uscite (50,1%).

L'articolazione dei dati relativi per comparto e per regione consentono di osservare che:

- sono in particolare le Università, i Consigli e le Giunte regionali, le Camere di commercio che vedono una prevalenza di enti con spesa in diminuzione. Per contro, la numerosità degli enti con spesa in aumento è maggiore nei Consorzi e unioni tra enti locali, Enti di ricerca e ASL;
- tra le amministrazioni locali, sono in particolare quelle della Basilicata, Toscana e Liguria ed Emilia Romagna che fanno registrare un contenimento delle spese ripartibili, mentre sul versante opposto aumentano tale voce di costo, in misura superiore al 60% della loro numerosità, le amministrazioni del Trentino A.A, Friuli Venezia Giulia, Sicilia, Valle d'Aosta, Molise e Lazio.

E' di tutta evidenza che il risparmio sui costi di gestione sulle auto della PA è il risultato di misure che nei prossimi anni dovranno necessariamente estendersi a tutte le amministrazioni.

Tab. 4.8 – Numerosità degli Enti per spese di gestione ripartibili per comparto

Comparti	numero enti con spesa in aumento	numero enti con spesa in diminuzione	totale %
Asl	57,5%	42,5%	100,0%
Autorità territoriali e portuali	42,9%	57,1%	100,0%
Camere di commercio	40,0%	60,0%	100,0%
Comuni	50,0%	50,0%	100,0%
Comuni capoluogo	46,3%	53,7%	100,0%
Comunità montane	47,8%	52,2%	100,0%
Consorzi e unioni tra enti locali	61,4%	38,6%	100,0%
Enti pubblici	42,3%	57,7%	100,0%
Enti regionali	41,8%	58,2%	100,0%
Enti ricerca	59,3%	40,7%	100,0%
PA centrale	45,2%	54,8%	100,0%
Province	40,6%	59,4%	100,0%
Regioni e Province autonome: consigli	23,5%	76,5%	100,0%
Regioni e Province autonome: giunte	38,9%	61,1%	100,0%
Università pubbliche	21,1%	78,9%	100,0%
Totale Amministrazione centrale	37,6%	62,4%	100,0%
Totale Amministrazione locale	50,1%	49,9%	100,0%
Totale	49,6%	50,4%	100,0%

Tab. 4.9 – PA locale. Numerosità degli Enti per spese di gestione ripartibili per regione

Regione	numero enti con spesa in aumento	numero enti con spesa in diminuzione	totale %
Abruzzo	51,4%	48,6%	100,0%
Basilicata	29,4%	70,6%	100,0%
Calabria	53,8%	46,3%	100,0%
Campania	52,4%	47,6%	100,0%
Emilia Romagna	40,5%	59,5%	100,0%
Friuli Venezia Giulia	65,2%	34,8%	100,0%
Lazio	61,6%	38,4%	100,0%
Liguria	39,3%	60,7%	100,0%
Lombardia	46,3%	53,7%	100,0%
Marche	51,9%	48,1%	100,0%
Molise	62,5%	37,5%	100,0%
Piemonte	52,8%	47,2%	100,0%
Puglia	43,6%	56,4%	100,0%
Sardegna	57,5%	42,5%	100,0%
Sicilia	64,7%	35,3%	100,0%
Toscana	37,3%	62,7%	100,0%
Trentino Alto Adige	73,9%	26,1%	100,0%
Umbria	50,0%	50,0%	100,0%
Valle d'Aosta	63,3%	36,7%	100,0%
Veneto	46,3%	53,7%	100,0%
Totale	50,1%	49,9%	100,0%

4.5 Spesa annuale per gestione: spese non ripartibili

Se si prendono ora in considerazione le spese non ripartibili⁵ (taxi, rimborso per l'utilizzo auto privata dei dipendenti, noleggi inferiori ai 30 giorni, affitti e manutenzione degli stabili e magazzini adibiti alla custodia, ecc.), si può rilevare in primo luogo come siano state pari nel 2011 a 61,5 milioni di euro, di cui il 20,8% (12,8milioni di euro) a carico dell'intera amministrazione centrale e la restante parte della amministrazione locale.

Il confronto 2009-2011 mostra che in tutti i comparti la variazione è stata negativa, si sono cioè ridotte le spese di questa categoria, il che rappresenta ovviamente un risultato positivo dal momento che tutte le voci qui comprese sono sostitutive di spese ripartibili (lo sono i taxi, i noleggi brevi, i rimborsi, ma non, ad esempio, gli stabili).

Ma vi sono differenze tra i diversi settori, con riduzioni più significative per Giunte regionali, Enti di ricerca, Province, Comunità montane, Enti pubblici, Camere di commercio e Comuni non capoluogo.

In generale, a fronte di una riduzione media del -19,7%, la PA locale si attesta sul - 20,8%, rispetto al -15,0% delle amministrazioni centrali.

⁵ La spesa non ripartibile, rientrando le voci in più capitoli di spesa delle amministrazioni, è stata quella più difficile da rilevare. La stima della spesa non ripartibile, in considerazione dei numerosi dati mancanti, è quella su cui gli intervalli di confidenza sono più ampi.

Tab. 4.10 - Intera PA: spese non ripartibili (in euro) per comparto

Comparto	spesa 2011	ripartizione %	variazione 2009-2011 euro	variazione % 2009-2011	
Asl	30 702 863	49.9%	- 5 257 643	- 14.6%	↓
Autorità territoriali e portuali	124 420	0.2%	- 13 549	- 9.8%	↓
Camere di commercio	757 092	1.2%	- 289 148	- 27.6%	↓
Comuni	3 308 724	5.4%	- 939 438	- 22.1%	↓
Comuni capoluogo	3 242 962	5.3%	- 748 244	- 18.7%	↓
Comunità montane	320 248	0.5%	- 153 643	- 32.4%	↓
Consorzi e unioni tra enti locali	401 405	0.7%	- 68 528	- 14.6%	↓
Enti pubblici	1 952 914	3.2%	- 881 831	- 31.1%	↓
Enti regionali	1 471 476	2.4%	- 281 472	- 16.1%	↓
Enti ricerca	1 632 364	2.7%	- 969 198	- 37.3%	↓
PA centrale	7 754 722	12.6%	- 67 501	- 0.9%	↓
Province	2 985 536	4.9%	- 1 744 548	- 36.9%	↓
Regioni e Province autonome: Consigli	349 242	0.6%	- 11 639	- 3.2%	↓
Regioni e Province autonome: Giunte	5 068 820	8.2%	- 3 285 344	- 39.3%	↓
Università pubbliche	1 473 218	2.4%	- 347 515	- 19.1%	↓
Totale Amministrazione centrale	12 813 218	20.8%	- 2 266 045	- 15.0%	↓
Totale Amministrazione locale	48 732 788	79.2%	- 12 793 196	- 20.8%	↓
Totale	61 546 006	100.0%	- 15 059 241	- 19.7%	↓

campione: 21.6% degli enti (32.3% delle autovetture)

Il consueto raffronto sulla scala territoriale evidenzia maggiori decrementi per le amministrazioni locali dell'Umbria (-50,4%), Veneto (-43,1%), Basilicata (-41,9%) e Calabria (-34,2%).

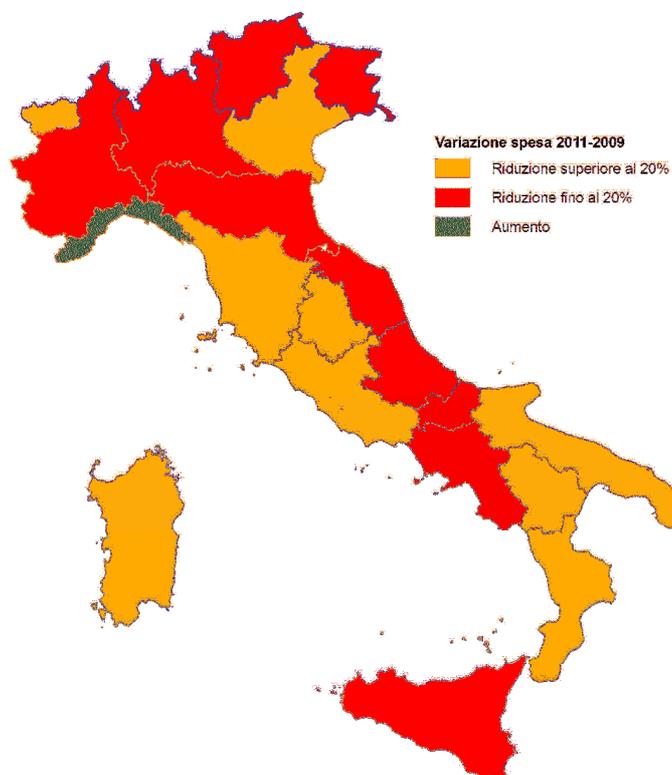
Superano la soglia del 20% di risparmi anche gli enti della Sardegna (-27,4%), Toscana (-24,9%), Puglia (-4,6%), Valle d'Aosta (-22,4%) e Friuli Venezia Giulia (-21,7%).

Tab. 4.11 – PA locale: spese non ripartibili (in euro) per comparto

Regione	spesa 2011	ripartizione %	variazione 2009-2011	variazione 2009-2011 %	
Abruzzo	1 502 821	3.1%	- 145 718	- 8.8%	↓
Basilicata	116 993	0.2%	- 84 257	- 41.9%	↓
Calabria	3 040 869	6.2%	- 1 582 558	- 34.2%	↓
Campania	5 308 607	10.9%	- 1 245 618	- 19.0%	↓
Emilia Romagna	6 666 375	13.7%	- 1 626 273	- 19.6%	↓
Friuli Venezia Giulia	787 247	1.6%	- 183 328	- 18.9%	↓
Lazio	3 991 564	8.2%	- 1 103 629	- 21.7%	↓
Liguria	909 343	1.9%	+ 29 545	+ 3.4%	↑
Lombardia	5 841 322	12.0%	- 242 222	- 4.0%	↓
Marche	1 159 156	2.4%	- 221 462	- 16.0%	↓
Molise	1 157 657	2.4%	- 259 429	- 18.3%	↓
Piemonte	3 771 371	7.7%	- 908 961	- 19.4%	↓
Puglia	188 070	0.4%	- 61 272	- 24.6%	↓
Sardegna	5 828 568	12.0%	- 2 198 262	- 27.4%	↓
Sicilia	2 752 362	5.6%	- 47 628	- 1.7%	↓
Toscana	2 217 720	4.6%	- 737 130	- 24.9%	↓
Trentino Alto Adige	949 334	1.9%	- 98 524	- 9.4%	↓
Umbria	635 697	1.3%	- 645 207	- 50.4%	↓
Valle D'Aosta	27 852	0.1%	- 8 030	- 22.4%	↓
Veneto	1 879 861	3.9%	- 1 423 231	- 43.1%	↓
Totale	48 732 788	100.0%	- 12 793 196	- 20.8%	↓

campione: 21.4% degli enti (32.9% delle autovetture)

Cart. 4.5 – PA locale: Spese di gestione non ripartibili: variazione spesa 2011- 2009



4.6 Personale dedicato e relativa spesa

Una voce di spesa molto significativa è rappresentata dal personale dedicato alla gestione del parco auto e in particolare degli autisti che, come si vede dalla tabella seguente, erano nel 2011 pari a 10.045 unità, di cui ben il 25% nella sola amministrazione centrale.

Nel biennio tale dotazione è diminuita del 12,8%, con una incidenza relativamente più elevata nella PA locale (-14,2%). E' comunque significativo che in tutti i comparti si sia verificata una riduzione.

Tab. 4.12 – Intera PA: autisti per comparto

Comparto	autisti 2011	ripartizione %	variazione 2009-2011	variazione 2009-2011 %	
Asl	1 655	16.5%	- 107	- 6.1%	↓
Autorità territoriali e portuali	51	0.5%	- 7	- 12.1%	↓
Camere di commercio	69	0.7%	- 13	- 15.9%	↓
Comuni	2 666	26.5%	- 766	- 22.3%	↓
Comuni capoluogo	1 110	11.1%	- 99	- 8.2%	↓
Comunità montane	132	1.3%	- 28	- 17.5%	↓
Consorzi e unioni tra enti locali	286	2.8%	- 72	- 20.1%	↓
Enti pubblici	68	0.7%	- 12	- 15.0%	↓
Enti regionali	123	1.2%	- 16	- 11.5%	↓
Enti ricerca	76	0.8%	- 16	- 17.4%	↓
PA centrale	2 194	21.8%	- 184	- 7.7%	↓
Province	737	7.3%	- 64	- 8.0%	↓
Regioni e Province autonome: Consigli	146	1.5%	- 20	- 12.0%	↓
Regioni e Province autonome: Giunte	561	5.6%	- 57	- 9.2%	↓
Università pubbliche	171	1.7%	- 9	- 5.0%	↓
Totale Amministrazione centrale	2 509	25.0%	- 221	- 8.1%	↓
Totale Amministrazione locale	7 536	75.0%	- 1 249	- 14.2%	↓
Totale	10 045	100.0%	- 1 470	- 12.8%	↓

campione: 39.2% degli enti (71.9% delle autovetture)

Agli autisti si aggiunge altro personale comunque coinvolto nella gestione delle autovetture (funzioni amministrative e contabili, manutenzione dei mezzi, ecc) che consta di 9.312 unità, per il 13,9% operante nell'amministrazione centrale. Anche per questo personale, tra il 2009 e il 2011, si registra una generalizzata riduzione, pari, nella media, al -23,7%.

Complessivamente, la spesa per il personale è stata nel 2011 di oltre 805 milioni di euro, di cui il 20,1% nella amministrazione centrale. Al calo delle unità corrisponde un ridimensionamento della spesa annuale per questa voce di costo, pari al -17,9% nel confronto tra il 2009 e il 2011, più marcata per la PA locale (-19,3%). Il ridimensionamento è più rimarchevole in alcuni comparti, quali le Camere di commercio, gli Enti pubblici, gli Enti di ricerca e regionali e le Università.

Da sottolineare come la categoria di auto influisca sulla spesa, dal momento che per le sole auto blu (502 milioni di euro) è pari al 62,3% del totale, quota che sale all'82,5% nell'amministrazione centrale.

Tab. 4.13 – Intera PA: spesa personale (autisti e altro personale) per comparto (in euro)

Comparto	spesa 2011	% spesa auto blu	variazione 2009-2011	variazione % 2009-2011	
Asl	104 571 000	72.3%	- 14 201 000	- 12.0%	↓
Autorità territoriali e portuali	3 093 000	78.6%	- 695 000	- 18.3%	↓
Camere di commercio	5 423 000	82.3%	- 2 067 000	- 27.6%	↓
Comuni	319 546 000	43.3%	- 100 666 000	- 24.0%	↓
Comuni capoluogo	71 268 000	73.1%	- 8 407 000	- 10.6%	↓
Comunità montane	12 894 000	50.1%	- 3 084 000	- 19.3%	↓
Consorzi e unioni tra enti locali	23 510 000	57.1%	- 4 722 000	- 16.7%	↓
Enti pubblici	6 480 000	50.8%	- 2 288 000	- 26.1%	↓
Enti regionali	16 479 000	37.4%	- 5 926 000	- 26.4%	↓
Enti ricerca	6 042 000	60.2%	- 2 202 000	- 26.7%	↓
PA centrale	129 852 000	90.6%	- 12 194 000	- 8.6%	↓
Province	49 999 000	71.9%	- 9 226 000	- 15.6%	↓
Regioni e Province autonome: Consigli	7 482 000	99.0%	- 1 204 000	- 13.9%	↓
Regioni e Province autonome: Giunte	29 577 000	89.1%	- 3 515 000	- 10.6%	↓
Università pubbliche	19 665 000	46.0%	- 5 839 000	- 22.9%	↓
Totale Amministrazione centrale	162 039 000	82.5%	- 22 523 000	- 12.2%	↓
Totale Amministrazione locale	643 842 000	57.3%	- 153 713 000	- 19.3%	↓
Totale	805 881 000	62.3%	- 176 236 000	- 17.9%	↓

Se si considerano gli autisti per le amministrazioni locali, si rileva che sono diminuiti complessivamente del 14,2% nel biennio, con una riduzione maggiore in Friuli Venezia Giulia (-43%) e, con percentuali superiori al 20%, in Toscana, Veneto, Marche, Trentino, Emilia Romagna e Puglia.

Tab. 4.14 – PA locale: autisti per regione

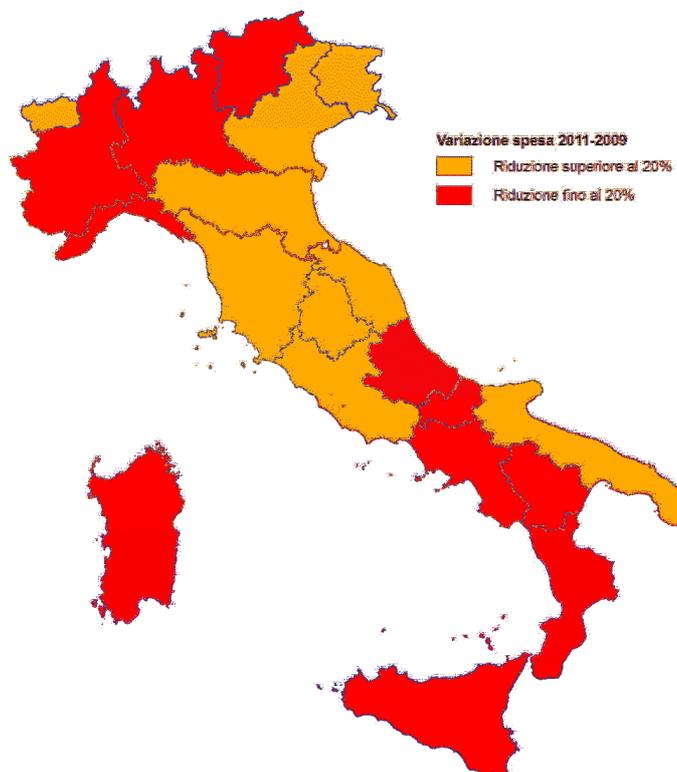
Regione	Totale 2011	Ripartizione %	Variazione 2009-2011	Variazione 2009-2011 %	
Abruzzo	109	1.4%	- 2	- 2.1%	↓
Basilicata	132	1.8%	- 15	- 10.4%	↓
Calabria	514	6.8%	- 55	- 9.6%	↓
Campania	896	11.9%	- 124	- 12.2%	↓
Emilia Romagna	164	2.2%	- 45	- 21.6%	↓
Friuli Venezia Giulia	187	2.5%	- 144	- 43.4%	↓
Lazio	944	12.5%	- 169	- 15.1%	↓
Liguria	326	4.3%	- 34	- 9.3%	↓
Lombardia	915	12.1%	- 65	- 6.6%	↓
Marche	121	1.6%	- 37	- 23.2%	↓
Molise	104	1.4%	- 13	- 11.4%	↓
Piemonte	557	7.4%	- 43	- 7.2%	↓
Puglia	288	3.8%	- 85	- 22.7%	↓
Sardegna	333	4.4%	- 59	- 15.1%	↓
Sicilia	1 110	14.7%	- 128	- 10.3%	↓
Toscana	360	4.8%	- 117	- 24.6%	↓
Trentino Alto Adige	61	0.8%	- 16	- 21.3%	↓
Umbria	131	1.7%	- 15	- 10.1%	↓
Valle D'Aosta	38	0.5%	- 2	- 5.7%	↓
Veneto	246	3.3%	- 80	- 24.7%	↓
Totale	7 536	100.0%	- 1 249	- 14.2%	↓

campione: 38.7% degli enti (72.6% delle autovetture)

L'analisi dei dati a livello regionale riguardanti la spesa sostenuta dalle amministrazioni locali per l'intero personale dedicato (643 milioni di euro), mostra una riduzione nel periodo preso in esame del 19,3%.

I maggiori decrementi, in analogia con quanto appena visto per i dati sul numero di autisti, concernono in particolare, con valori superiori al 20%, il Friuli Venezia Giulia (-37%), la Toscana (-30%), l'Emilia Romagna (-29%), il Veneto (-26%), la Puglia (-24%), le Marche (-22%), la Valle d'Aosta (-21%) e l'Umbria (-21%).

Cart. 4.6 – PA locale. Spese per autisti e altro personale dedicato: variazione spesa 2011-2009



4.7 Totale spese 2011 e variazioni 2011-2009

Il complesso della spesa per le auto di servizio ammonta, nel 2011, a circa 1,100 milioni di euro, di cui il 19% (209 milioni di euro), a carico delle amministrazioni centrale e 890 milioni di euro (81,0%) della PA locale.

La riduzione, confrontando i dati con quelli del 2009, è stata del 15,9%. Una riduzione di entità inferiore al 20%, previsto dalla normativa vigente, ascrivibile maggiormente alla PA locale (-16,8%) rispetto all'amministrazione centrale (-11,9%).

In tutti i comparti si è verificata una riduzione rispetto al 2009, sia pure inferiore in alcuni tra questi al 20%. Superano invece tale soglia:

- gli Enti di ricerca (-24,0%)
- le Camere di commercio (-23,5%)
- i Comuni non capoluogo (-21,7%)
- gli Enti regionali (-21,3%)
- le Università (-21%)

Tab. 4.15 - Intera PA: totale spese per comparto

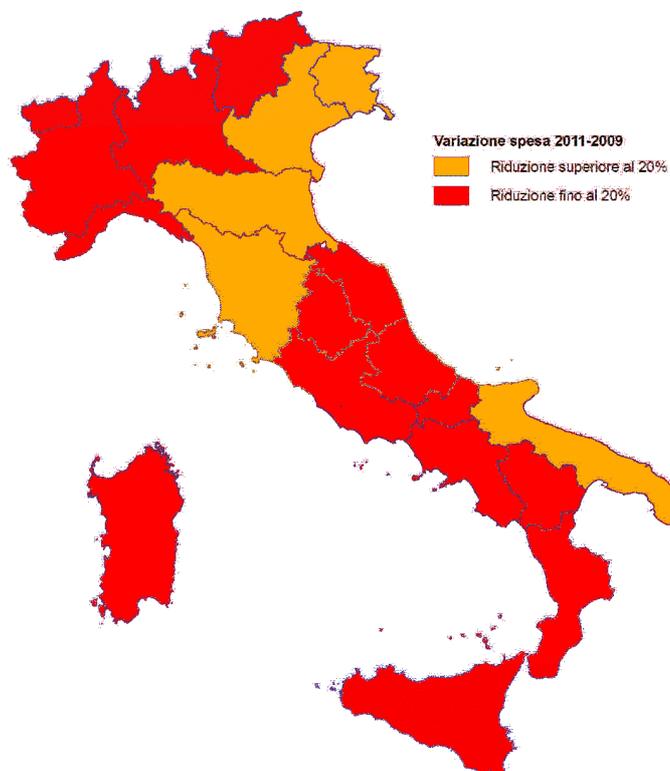
Comparto	spesa 2011	ripartizione %	variazione 2009-2011	variazione 2009-2011 %	
Asl	210 113 756	19.1%	- 19 308 140	- 8.4%	↓
Autorità territoriali e portuali	4 084 382	0.4%	- 553 362	- 11.9%	↓
Camere di commercio	7 382 833	0.7%	- 2 263 032	- 23.5%	↓
Comuni	373 177 539	33.9%	- 103 643 874	- 21.7%	↓
Comuni capoluogo	88 847 333	8.1%	- 12 863 039	- 12.6%	↓
Comunità montane	17 557 597	1.6%	- 2 531 799	- 12.6%	↓
Consorzi e unioni tra enti locali	32 366 520	2.9%	- 4 552 190	- 12.3%	↓
Enti pubblici	16 580 774	1.5%	- 3 162 271	- 16.0%	↓
Enti regionali	28 082 102	2.6%	- 7 593 631	- 21.3%	↓
Enti ricerca	11 148 032	1.0%	- 3 519 138	- 24.0%	↓
PA centrale	156 271 173	14.2%	- 14 805 726	- 8.7%	↓
Province	69 783 293	6.3%	- 15 193 362	- 17.9%	↓
Regioni e Province autonome: Consigli	10 334 219	0.9%	- 2 145 203	- 17.2%	↓
Regioni e Province autonome: Giunte	49 085 999	4.5%	- 9 190 689	- 15.8%	↓
Università pubbliche	25 075 884	2.3%	- 6 669 836	- 21.0%	↓
Totale Amministrazione centrale	209 075 863	19.0%	- 28 156 971	- 11.9%	↓
Totale Amministrazione locale	890 815 573	81.0%	- 179 838 322	- 16.8%	↓
Totale	1 099 891 436	100.0%	- 207 995 293	- 15.9%	↓

Se si osserva poi la situazione della PA locale a livello territoriale, emerge che solo in cinque regioni (Friuli Venezia Giulia, Toscana, Veneto, Emilia Romagna e Puglia) la spesa annuale 2011 è stata contenuta (in particolare nel Friuli Venezia Giulia) nella soglia dell'80% della spesa 2009.

Tab. 4.16 – PA locale: totale spese per regione (in euro)

Regione	totale 2011	ripartizione %	Variazione 2009-2011	variazione 2009-2011 %	
Abruzzo	17 916 177	2.0%	- 1 327 163	- 6.9%	↓
Basilicata	13 649 235	1.5%	- 3 030 312	- 18.2%	↓
Calabria	44 101 244	5.0%	- 6 390 700	- 12.7%	↓
Campania	75 857 067	8.5%	- 11 998 689	- 13.7%	↓
Emilia Romagna	46 776 191	5.3%	- 12 904 827	- 21.6%	↓
Friuli Venezia Giulia	29 463 801	3.3%	- 13 164 128	- 30.9%	↓
Lazio	85 034 349	9.5%	- 19 892 579	- 19.0%	↓
Liguria	27 825 181	3.1%	- 3 799 004	- 12.0%	↓
Lombardia	122 721 504	13.8%	- 24 636 120	- 16.7%	↓
Marche	24 009 053	2.7%	- 5 921 214	- 19.8%	↓
Molise	9 870 548	1.1%	- 1 186 728	- 10.7%	↓
Piemonte	70 441 829	7.9%	- 9 810 897	- 12.2%	↓
Puglia	33 164 870	3.7%	- 8 505 108	- 20.4%	↓
Sardegna	45 124 183	5.1%	- 4 127 147	- 8.4%	↓
Sicilia	96 014 478	10.8%	- 12 215 519	- 11.3%	↓
Toscana	55 479 074	6.2%	- 18 385 585	- 24.9%	↓
Trentino Alto Adige	14 612 244	1.6%	- 2 033 276	- 12.2%	↓
Umbria	16 892 537	1.9%	- 3 305 684	- 16.4%	↓
Valle d'Aosta	6 873 539	0.8%	- 1 148 890	- 14.3%	↓
Veneto	54 988 469	6.2%	- 16 054 751	- 22.6%	↓
Totale	890 815 573	100.0%	- 179 838 322	- 16.8%	↓

Cart. 4.7 – PA locale: variazione 2011-2009 della spesa totale per regione



La tab 4.17 permette di verificare la situazione per quanto concerne la spesa per auto blu e grigie, oltre alle spese non ripartibili che non possono per definizione essere suddivise per categoria di auto.

Come si vede, nel 2011 il costo complessivo per le auto blu è stato di 553 milioni di euro e quello delle grigie di 485 milioni di euro. I costi per le auto blu rappresentano il 50,3% della spesa totale, mentre per le grigie la quota è del 44,1%.

Significativa appare la differenza tra amministrazione centrale, per la quale il costo delle auto blu incide per il 71,9% e amministrazione locale, che spende per questa categoria di vetture il 45,2% dell'intera spesa.

La spesa annuale per le blu è particolarmente rilevante, e superiore alla media, in alcuni comparti, quali:

- i Consigli regionali (95,3%)
- la PA centrale (83,9%)
- le Camere di commercio (73,2%)
- le Giunte regionali (67,5%)
- le Autorità territoriali e portuali (66%)
- i Comuni capoluogo (62,4%)
- le Province (59,3%).

Tab. 4.17 - Intera PA: totale spese (compreso personale) per comparto e assegnazione (in euro)

Comparto	auto blu	auto grigie	spesa non ripartibile	spesa totale	% spesa auto blu
Asl	80 207 198	99 203 695	30 702 863	210 113 756	38.2%
Autorità territoriali e portuali	2 697 651	1 262 311	124 420	4 084 382	66.0%
Camere di commercio	5 401 253	1 224 488	757 092	7 382 833	73.2%
Comuni	147 052 099	222 816 716	3 308 724	373 177 539	39.4%
Comuni capoluogo	55 446 189	30 158 182	3 242 962	88 847 333	62.4%
Comunità montane	6 823 121	10 414 227	320 248	17 557 597	38.9%
Consorzi e unioni tra enti locali	14 260 744	17 704 371	401 405	32 366 520	44.1%
Enti pubblici	3 781 319	10 846 541	1 952 914	16 580 774	22.8%
Enti regionali	6 716 249	19 894 377	1 471 476	28 082 102	23.9%
Enti ricerca	5 047 939	4 467 728	1 632 364	11 148 032	45.3%
PA centrale	131 110 748	17 405 703	7 754 722	156 271 173	83.9%
Province	41 415 425	25 382 332	2 985 536	69 783 293	59.3%
Regioni e Province autonome: Consigli	9 849 311	135 667	349 242	10 334 219	95.3%
Regioni e Province autonome: Giunte	33 126 513	10 890 666	5 068 820	49 085 999	67.5%
Università pubbliche	10 376 136	13 226 530	1 473 218	25 075 884	41.4%
Totale Amministrazione centrale	150 316 143	45 946 502	12 813 218	209 075 863	71.9%
Totale Amministrazione locale	402 995 752	439 087 033	48 732 788	890 815 573	45.2%
Totale	553 311 895	485 033 535	61 546 006	1 099 891 436	50.3%

La composizione dell'intera spesa 2011 è illustrata nella tab. 4.16 che riporta, per ciascuna voce analizzata in precedenza, il costo sostenuto a livello di amministrazione centrale e locale.

Il primo elemento da evidenziare concerne la fortissima incidenza della spesa per il personale (73,3%), seguita dalla spesa di gestione ripartibile (14,7%). Se la prima voce è relativamente più elevata nella PA centrale (77,5%), dove è più complesso ridurre il personale e/o riorientarlo su altre funzioni e compiti, la seconda appare più alta nelle amministrazioni locali (16,4%).

Tab. 4.18 - Intera PA: composizione del totale spese (in euro)

voci di spesa	Amministrazione centrale		Amministrazione locale		Totale 2011	
Spesa per acquisto in proprietà	1 646 358	0.8%	19 777 749	2.2%	21 424 107	1.9%
Spesa per il noleggio	17 038 058	8.1%	32 657 897	3.7%	49 695 955	4.5%
Spesa di gestione ripartibile	15 539 229	7.4%	145 805 139	16.4%	161 344 368	14.7%
Spesa di gestione non ripartibile	12 813 218	6.1%	48 732 788	5.5%	61 546 006	5.6%
Spesa per il personale	162 039 000	77.5%	643 842 000	72.3%	805 881 000	73.3%
Totale	209 075 863	100.0%	890 815 573	100.0%	1 099 891 436	100.0%

Il risparmio conseguito nel solo 2011 rispetto alla spesa del 2009 è stato di circa 208 milioni di euro, di cui 125 milioni di euro per le auto grigie, pari al 60,3% del totale e 82 milioni di euro (39,7%) per le auto blu.

Tab. 4.19 - Intera PA: totale spese per tipologia di auto (in euro)

voci di spesa	auto blu	auto grigie	totale
Spesa per acquisto in proprietà	3 590 348	17 833 759	21 424 107
Spesa per il noleggio	17 491 967	32 203 988	49 695 955
Spesa dirette per consumi	29 771 289	131 573 079	161 344 368
Spesa per autisti	452 025 000		452 025 000
Spesa per altro personale dedicato	50 433 290	303 422 710	353 856 000
Altre spese rilevate	7 981 864	53 564 142	61 546 006
Totale spese	561 293 758	485 033 536	1 099 891 436
Risparmio 2011 -2009	-82 567 104	-125 428 189	-207 995 293
Distribuzione risparmio %	39.7%	60.3%	100.0%

5. Percorrenza chilometrica

Tra gli obiettivi dell'indagine vi era anche quello di raccogliere informazioni sulla percorrenza delle auto di servizio.

La percorrenza media nel 2011 è stata di 12.188 Km, dato che sale a 13.584 km per l'amministrazione centrale a fronte degli 8.710 km delle amministrazioni locali.

La differenza, inoltre, è notevole se si considera la macrotipologia di auto: quelle blu hanno mediamente percorso 28.952 Km a fronte dei 9.014 Km delle auto grigie.

La percorrenza totale mostra come le auto blu abbiano una incidenza pari al 27,5%, dato che sale al 46,2% nel caso della amministrazione centrale, ampiamente superato nel caso di alcuni comparti (Consigli e Giunte regionali, Pa centrale e Camere di commercio).

Tab. 5.1 – Percorrenza media per auto (Km) nel 2011 per categoria di auto e per comparto

Comparto	auto blu	auto grigie	totale	% auto blu
Asl	48 988	7 870	8 526	28.3%
Autorità territoriali e portuali	17 095	4 627	6 632	41.5%
Camere di commercio	23 085	10 619	15 343	73.3%
Comuni	22 609	6 261	7 202	22.7%
Comuni capoluogo	19 940	5 557	6 332	29.1%
Comunità montane	16 475	7 903	8 406	13.0%
Consorzi e unioni tra enti locali	33 551	8 555	9 818	17.3%
Enti pubblici	42 347	8 371	12 775	63.9%
Enti regionali	11 545	10 536	10 608	8.9%
Enti ricerca	44 627	17 272	17 956	19.4%
PA centrale	22 645	10 794	13 611	79.7%
Province	20 856	11 562	12 558	24.1%
Regioni e Province autonome: Consigli	38 963	11 648	29 498	96.8%
Regioni e Province autonome: Giunte	31 816	4 876	12 943	73.6%
Università pubbliche	39 743	8 765	10 616	34.7%
Amministrazione centrale	30 086	11 053	13 584	46.2%
Amministrazione locale	26 715	7 484	8 710	25.4%
Totale	28 952	9 014	12 188	27.5%

6. Misure innovative

Si è chiesto, infine, alle amministrazioni di indicare quali siano state le principali misure adottate per migliorare la gestione del parco auto e ridurre i costi e di segnalare altresì (sia pure in via facoltativa) casi concreti, specificando in particolare:

- gli obiettivi d'innovazione, efficienza e di trasparenza nella gestione del parco auto;
- le strategie attuate per il contenimento della spesa alla luce di documenti programmatici o di atti che evidenziano le scelte perseguite in tale direzione;
- i costi/benefici che ne sono derivati;
- gli indicatori di risultato che evidenzino la misura del raggiungimento degli obiettivi.

Quanto al primo punto, le indicazioni emerse mostrano che le misure di razionalizzazione attivate nel 2011 riguardino soprattutto:

- l'adozione di sistemi per la trasparenza dell'uso delle auto con riferimento alla percorrenza chilometrica, ai tempi di percorrenza, ai consumi (44% delle risposte);
- la predeterminazione dei criteri di assegnazione delle vetture e relativo utilizzo (32%);
- le acquisizioni attraverso la Consip o altre centrali di acquisto (22,3%)
- la riduzione del numero di auto impiegate (20,2%);
- l'approvazione di un documento programmatico per l'innovazione ed efficienza (18,9%).

La PA centrale mostra per tutte queste tipologie di risposta percentuali più alte e assegna alla predeterminazione dei criteri di assegnazione una importanza maggiore (54,5% delle opzioni), così come alla riduzione delle auto (48,5%) e del personale (31,5%), al ricorso alla Consip (47,9%) e alla acquisizione di auto a bassa emissione di agenti inquinanti (34,5%).

Tab. 6.1 - Attuazione nel corso del 2011 di misure di risparmio e razionalizzazione della spesa per la gestione del parco auto

Misure per l'innovazione e l'efficienza	PA centrale	PA Locale	Intera PA
approvazione di un documento programmatico per l'innovazione e l'efficienza	18.2%	18.9%	18.9%
acquisizioni di nuovi modelli di auto con potenza, cilindrata, consumi ridotti	38.2%	16.6%	17.4%
riduzione del numero di autovetture impiegate	48.5%	19.2%	20.2%
dismissione di stabili, magazzini, aree parcheggio	7.3%	5.0%	5.0%
acquisizioni attraverso la Consip o altre centrali di acquisto	47.9%	21.4%	22.3%
acquisizioni di auto a bassa emissione di agenti inquinanti	34.5%	17.5%	18.1%
outsourcing dei servizi di gestione del parco macchine	13.3%	5.7%	6.0%
predeterminazione dei criteri per l'assegnazione delle auto e relativo utilizzo	54.5%	31.2%	32.1%
riduzione del personale dedicato (autisti autovetture)	31.5%	10.2%	11.0%
stipula di contratti di locazione o noleggio con costi prefissati per chilometro	27.3%	5.8%	6.6%
convenzioni con società di tassisti o di trasporto con conducente	27.9%	2.9%	3.8%
uso condiviso tra più Amministrazioni	9.1%	8.0%	8.1%
adozione di sistemi per la trasparenza dell'uso delle auto con riferimento alla percorrenza chilometrica, ai tempi di percorrenza e ai consumi	47.3%	44.0%	44.1%
pubblicazione dei dati e informazioni sul sito dell'ente	21.8%	11.9%	12.2%
altro	1.2%	1.5%	1.5%

* elaborazione su 4694 enti rispondenti. Erano possibili più risposte.

Molto numerose sono state le segnalazioni di casi concreti, di cui in Appendice si dà conto riportando alcune delle esperienze più interessanti.

7. Considerazioni di sintesi

La realizzazione del censimento permanente e dell'indagine sui costi delle auto di servizio ha consentito di disporre di un quadro conoscitivo di dettaglio che rappresenta il presupposto necessario per verificare l'attuazione delle politiche governative che individuano le linee di intervento delle amministrazioni nella direzione del contenimento della spesa e razionalizzazione del servizio e nella adozione di misure idonee di trasparenza nei confronti dei cittadini e dell'opinione pubblica in generale.

La fotografia che ne emerge presenta alcuni elementi positivi, ma al tempo stesso evidenzia il perdurare di molte criticità nel raggiungimento degli obiettivi di *policy* richiamati e la conseguente necessità di proseguire, al di là dei risultati comunque raggiunti, nella direzione intrapresa di estremo rigore nel contenimento della spesa pubblica.

L'elemento positivo è che la spesa annuale della PA per la gestione del parco macchine si è ridotta, nel 2011, di 208 milioni di euro rispetto alla corrispondente spesa del 2009. Tale risparmio è ascrivibile per 125 milioni di euro alle auto grigie, pari al 60,3% del totale e per 82 milioni di euro (39,7%) alle auto blu.

Ma vi sono, come accennato, aspetti problematici che possono essere messi in luce richiamando sinteticamente i principali aspetti che emergono dall'analisi dei dati.

Come si è visto, il parco auto della PA è composto al 31 dicembre 2012 da 59.202 vetture, di cui il 7,7% detenuto dalle amministrazioni centrali e il 92,3% da quelle locali. La gran parte delle auto (41,2,0%) è in dotazione ai Comuni, alle ASL e aziende ospedaliere (31,7%) e alla PA centrale in senso stretto (4,3%) che comprende Organi di rilievo costituzionale, Ministeri, Enti previdenziali, Università, Enti pubblici non territoriali.

Rispetto a quanto messo in luce dall'analisi compiuta, la riduzione delle auto, nel corso del 2012, è stata pari al 3,1% (-1823 auto) ed, è stata più elevata per le amministrazioni centrali (il saldo tra nuove acquisizioni e dismissioni è stato del -7,6%) mentre nelle amministrazioni locali la riduzione è stata pari al -2,7%.

Ciò sta a indicare che l'adesione di queste ultime agli indirizzi del Governo nazionale sul contenimento della spesa è più lenta e meno soggetta a controlli.

La quota di auto blu è di 7.118 unità, pari al 12,0% del totale.

Valori nettamente superiori si rilevano soprattutto nei Consigli regionali (90,4% sul totale auto in dotazione), PA centrale (63,3%) e Camere di commercio (49,6%).

A livello di amministrazioni locali, la situazione delle auto blu mostra alcune differenze territoriali molto significative:

- la concentrazione maggiore in termini assoluti è nelle regioni più grandi: in Sicilia (829 auto), seguita a distanza però considerevole da Campania (596), Lombardia (566), Puglia (516) e Lazio (467);
- l'incidenza delle auto blu sul complesso delle auto fa rilevare i valori più alti nel Mezzogiorno (Sardegna a parte) dove risulta comunque superiore al 25% del totale, a fronte di valori molto più contenuti in aree regionali quali l'Emilia Romagna (2,2%), il Veneto (2,9%), il Friuli V.G. (3,5%), il Piemonte (3,8).

Quindi, nella numerosità di auto blu entra sicuramente in gioco la numerosità delle istituzioni, ma anche, se non soprattutto, la loro efficienza. Le amministrazioni locali della regioni dell'Emilia-Romagna e della Lombardia hanno un numero di auto blu nettamente inferiore agli enti di regioni con pari numerosità di popolazione o con pari numerosità di enti.

Oltre al rapporto in alcuni casi 'distorto' tra auto blu e totali, elementi di criticità emergono anche considerando altri aspetti "strutturali" evidenziati dalla ricognizione censuaria, ed in particolare:

- una certa "vetustà" del parco auto, dal momento che il 26,2% risale a prima del 2001, il 33,0% è stato immatricolato tra il 2001 e 2006 e il 40,8% dal 2007. Sono dunque numerose le vetture caratterizzate da elevati livelli di consumo per chilometro e non rispondenti alle norme in tema di antinquinamento e risparmio energetico. E' soprattutto nella PA locale (38,8% di auto acquisite prima del 2007) che si evidenzia una maggiore obsolescenza;
- il fatto che il 16,6% delle auto della pubblica amministrazione superi i 1.600 cc, pur in presenza del limite fissato dalla normativa e ribadito recentemente dalla richiamata sentenza della Corte Costituzionale per quanto concerne le amministrazioni statali. In alcuni comparti, poi, quali i Consigli regionali, ancora il 61% del totale delle auto oltrepassa la soglia dei 1.900 cc;
- la perdurante prevalenza delle auto in proprietà (78,9% del totale), maggiormente accentuata nelle amministrazioni locali (81,2%) soprattutto del Trentino Alto Adige, Umbria, Calabria e Friuli Venezia Giulia, ove superano il 90% del totale.

L'andamento delle nuove acquisizioni e dismissioni registrate nel 2012 mostra però qualche segnale di cambiamento, seppur limitato:

- rispetto allo stock di auto censito al 31 dicembre 2011, si è verificato nel periodo un saldo negativo del 3,1% (-1.823 vetture). Tale dato è peraltro sottostimato se si considera che molti contratti di noleggio scadevano a fine anno e non sono pertanto considerati in questo rapporto di consuntivo annuale. La riduzione è più marcata, a livello di comparto, nei Consigli regionali (-41,0%), Enti pubblici (-12,0%), e Giunte regionali (-8,9%). Sulla scala territoriale, la diminuzione riguarda, in speciale modo, la Sicilia (-8,4%), e, con percentuali superiori al 4%, la Puglia, la Liguria, e la Lombardia;
- l'acquisizione in proprietà o in affitto di nuove auto blu (337 unità) rappresenta il 12,1% di tutti i nuovi contratti ed è decisamente inferiore al numero delle auto blu dismesse (941 pari al 21,1% delle dismissioni complessive). Le amministrazioni centrali hanno eliminato 287 auto di rappresentanza mentre nella PA locale la riduzione è stata pari a 654 unità;
- le nuove acquisizioni hanno riguardato in prevalenza i noleggi e leasing (1.589 auto) rispetto a quelle in proprietà (994 unità). Differente la situazione tra la PA locale, con il 41,8% degli acquisti in proprietà e il complesso della PA centrale, che solo nel 10,7% dei casi ha optato per questa formula. Le nuove acquisizioni, in termini di cilindrata, si sono concentrate nella fascia da 1.100cc a 1.599 cc, rispettando i limiti di legge, anche se vi è quasi un 9% degli acquisti che supera tale soglia;
- per effettuare gli acquisti, la procedura prevalentemente utilizzata è stata rappresentata dalla convenzione Consip (63,3% dei casi), utilizzata maggiormente per il noleggio/leasing delle auto (70,1% delle auto acquisite ricorrendo a tale modalità);
- con riferimento alle dismissioni, su un totale di 4.441, il 78,8% ha riguardato auto grigie e la restante quota le auto blu, con una incidenza più alta, per questa categoria di vetture, di dismissioni nei comparti dei Consigli regionali, PA centrale e Camere di commercio;
- la quota delle auto in proprietà dismesse (1.762) è pari al 28,7%, mentre la restante quota riguarda auto in noleggio/leasing e comodato. Rispetto alla disponibilità di auto del 2011, il calo è pari nel complesso al 7,5% per l'insieme degli enti, raggiungendo nell'amministrazione centrale una quota più elevata (14,1%).

Sono orientamenti, da verificare costantemente, indicativi di una più diffusa consapevolezza delle amministrazioni dell'esigenza di ridurre il numero delle vetture, in particolare quelle blu e di cilindrata superiore, e ad adottare formule, come il noleggio, più flessibili e vantaggiose economicamente, anche per il maggior ricorso ad acquisti centralizzati (in particolare Consip).

Il riordinamento solo parziale, incompleto e disomogeneo delle logiche di acquisizione verso comportamenti più "virtuosi", nonostante gli indirizzi prescrittivi delle nuove disposizioni normative, si evince anche dai risultati del monitoraggio sui costi, che si riferiscono, essendo l'indagine condotta annualmente, al 2011.

Un dato, infatti, ha una preminenza su tutti gli altri: il calo complessivo di spesa nel 2011 è pari al 15,9% della spesa del 2009, ancora inferiore quindi al 20% previsto dal decreto legge 31 maggio 2010 n. 78 convertito nella legge 30 luglio 2010 n. 122. E questa è una conferma inequivocabile del ritardo e delle difficoltà a conformarsi alle prescrizioni vigenti e, in linea prospettica, a quelle contenute nel piano di *spending review* varato di recente dal Governo.

Il dato complessivo sottende peraltro situazioni differenziate sia in rapporto alle diverse voci di spesa, sia alle molteplici realtà dell'amministrazione pubblica.

In via di sintesi è possibile darne conto nel modo seguente:

- la spesa effettuata nel 2011 per l'acquisizione di auto in proprietà è stata di oltre 21 milioni di euro, con una riduzione del 32,4% rispetto al 2009. Tale trend positivo ha riguardato maggiormente l'amministrazione centrale (-43,8%). A livello di comparti la spesa ha subito una contrazione più elevata da parte dei Consigli regionali (-86,4%) e dalle Giunte regionali (-76,2%). La PA locale fa registrare restrizioni della spesa (dell'ordine del 40-50%) soprattutto in Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, mentre è aumentata in Abruzzo, Campania e Sardegna e Umbria. Il 16,8% degli acquisti in proprietà è stato rappresentato da auto blu;
- la spesa per noleggi (circa 50 milioni di euro nel 2011) è invece aumentata del 7,3%, soprattutto nelle amministrazioni locali (+8,3%). Ciò può essere considerato un aspetto positivo, nella misura in cui si accompagna a riduzione delle auto in proprietà e sia determinato dalla scelta di soluzioni più vantaggiose economicamente. I noleggi di auto blu (17,4 milioni di euro) hanno fatto rimarcare una crescita in Piemonte (+34,4%), Valle d'Aosta (+32,4%) e Basilicata (+22,8%). Hanno fatto ricorso a questa formula in speciale modo i Consigli regionali, le Camere di commercio, le Giunte regionali e la PA centrale;
- la spesa di gestione ripartibile (consumi, bolli, assicurazioni, ecc) è stata di 161 milioni di euro, con una diminuzione del 5,7%. Circa 30 milioni di euro sono spesi per la gestione di auto blu. Solo in tre comparti (Enti pubblici, Università e Province), nonostante l'impennata nel periodo del costo del carburante, tale spesa si è ridotta più del 20%. Tra gli enti territoriali, quelli della Basilicata (-33,0%) e della Puglia (-23,9%) sono riusciti a raggiungere e superare il livello del 20% di contenimento della spesa;
- la spesa di gestione non ripartibile (rimborsi taxi, noleggi inferiori a 30 giorni, affitti e manutenzione stabili, ecc) è stata pari a 61,5 milioni di euro, con una contrazione media del 19,7%. In tutti i settori si è verificato un calo e a livello territoriale le amministrazioni locali di Umbria (-50,4%), Veneto (-43,1%), Basilicata (-41,9%) e Calabria (-34,2%) superano la quota di riduzione del 20%;
- la spesa per il personale è di per sé molto cospicua (805 milioni di euro) ed è diminuita del 17,9%, in corrispondenza con il ridimensionamento del numero degli autisti e del personale dedicato alla gestione del parco auto che è stato pari, rispettivamente, al 12,8% e al 23,7% del personale addetto nel 2009 e attestandosi oggi alla quota di circa 19.300 unità. La diminuzione del personale è avvenuta soprattutto in Friuli Venezia Giulia (-43,4%), Veneto (-24,7%), Toscana (-24,6%), Puglia (-22,7%), Emilia Romagna (-21,6%), Trentino A.A. (-21,3%). La variazione della spesa per il personale segue lo stesso andamento;

- la spesa complessiva nel 2011 è stata di 1,099 milioni di euro. Per gli enti territoriali, solo in cinque regioni (nell'ordine, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Veneto, Emilia Romagna, Puglia) si è però raggiunto l'obiettivo del calo del 20%, mentre per l'amministrazione centrale la riduzione ha solo di poco superato la soglia del -10%. La spesa per auto blu è stata di 553 milioni di euro, pari al 71,9% del totale nel caso della amministrazione centrale e del 45,2% nella amministrazione locale. La spesa per auto blu risulta particolarmente ingente nel caso dei Consigli regionali, della PA centrale, delle Camere di commercio e delle Giunte regionali (67%).

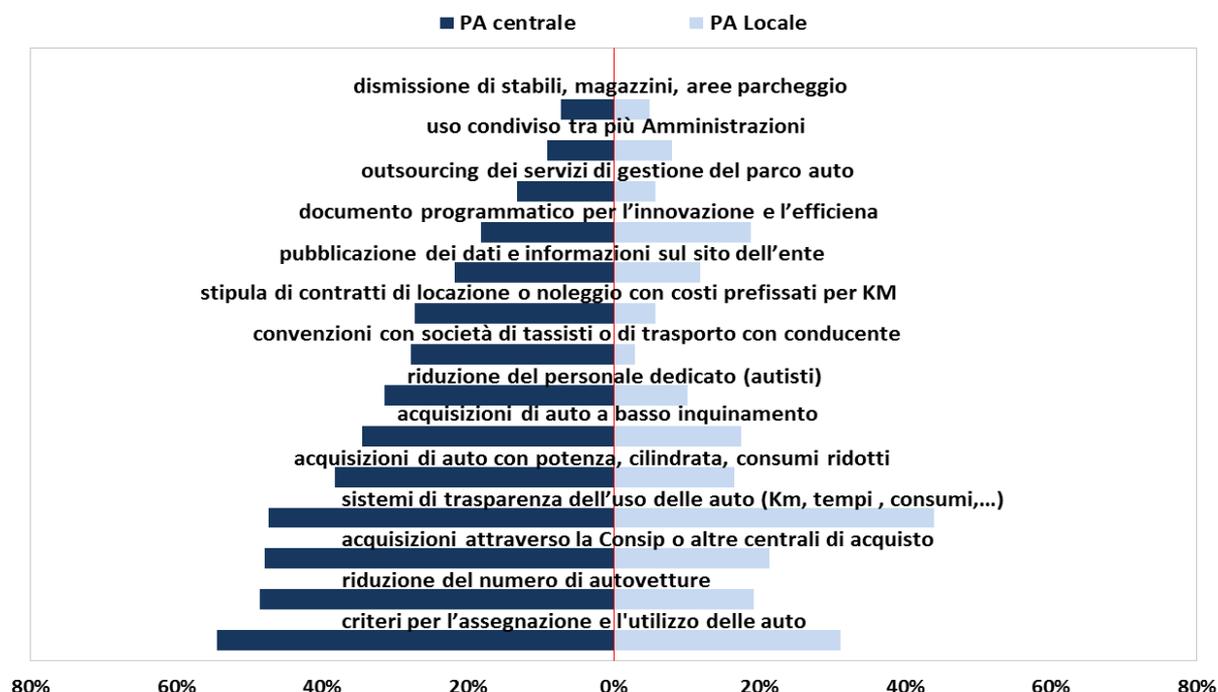
Come si vede, sono dati che indicano, con sufficiente chiarezza, le direttrici di intervento seguite e gli ambiti della amministrazione pubblica nei quali lo sforzo di adeguamento deve essere indubitabilmente più incisivo e pressante. E' evidente che i provvedimenti presi in materia e l'attenzione dell'opinione pubblica stanno esercitando un forte condizionamento per la riduzione del parco auto di rappresentanza, in primo luogo, ma anche per una migliore gestione e razionalizzazione dell'intero parco macchine.

Che vi sia una maggiore consapevolezza in proposito emerge infatti dalle risposte fornite dagli enti circa le misure innovative adottate nel corso del 2011.

Sono soprattutto le amministrazioni centrali che segnalano l'adozione di criteri per l'assegnazione delle auto e la loro riduzione, il ricorso alla Consip per gli acquisti e l'adozione di sistemi di trasparenza nell'uso delle autovetture (percordanze, consumi,..).

L'attenzione alla trasparenza è al primo posto per numero di risposte delle amministrazioni locali, che fanno riferimento anche ai criteri di assegnazione e all'approvazione di documenti programmatici per l'innovazione e l'efficienza, ma sempre con percentuali di risposta inferiori rispetto all'amministrazione centrale.

Misure di razionalizzazione attivate nel 2011 dalle amministrazioni*



*Elaborazione sul 53,8% degli enti; erano possibili più risposte

La lettura delle segnalazioni inviate dalle amministrazioni, di cui si fornisce nel presente rapporto una selezione vista la loro numerosità (oltre 2.000), conferma l'adozione di molte di queste misure, anche se evidente risulta lo "spartiacque" tra enti che da anni perseguono, in modo coerente e continuativo, politiche di razionalizzazione ed enti che non hanno ancora messo in essere interventi organici, necessari per realizzare i risparmi richiesti ed incrementarne l'incidenza nel breve periodo.

Senza dubbio, come si diceva, la situazione è cambiata rispetto al sostanziale immobilismo, verificato nei grandi aggregati, di pochi anni fa. Ma molto resta da fare per raggiungere gli obiettivi prefissati, soprattutto in aree del Paese e comparti dove l'assenza di monitoraggi e controlli puntuali ha determinato negli anni passati un accrescimento del divario tra amministrazioni "virtuose" e amministrazioni in ritardo, se non del tutto inadempienti.

Da qui l'esigenza di proseguire nell'azione di monitoraggio per verificare in modo continuo l'attuazione delle prescrizioni normative ed individuare le situazioni nelle quali le misure di razionalizzazione siano inadeguate o del tutto assenti.

Tale esigenza diventa ineludibile alla luce dei recenti provvedimenti contenuti nella legge di stabilità del 24/12/2012 n. 228, che espressamente prevede, fino al 31 dicembre 2014, il divieto di acquisto di nuove autovetture e di stipula contratti di locazione finanziaria aventi ad oggetto autovetture per le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istat ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 e successive modifiche.

Unica eccezione, per quel che concerne le auto da registrare nel censimento permanente, è rappresentata dagli acquisti per "i servizi sociali e sanitari svolti per garantire i livelli essenziali di assistenza".

Non si tratta, quindi, di intervenire solo sul numero delle auto blu, che pure rappresentano l'epicentro del fenomeno, come pure sulla riduzione del personale dedicato, che ha una incidenza molto forte sul totale della spesa. Ma anche sulla ottimizzazione dell'utilizzo dell'intero parco veicolare già detenuto attraverso interventi che privilegino scelte mirate per aumentare l'efficienza ed efficacia rispetto alle funzioni e servizi cui le auto sono adibite, la trasparenza nel loro uso, la salvaguardia dell'ambiente, il ricorso preferenziale ai mezzi di trasporto pubblico nei casi di compatibilità con le effettive esigenze operative delle amministrazioni.

Appendice 1 - Esperienze segnalate dalle amministrazioni

Sono oltre 2.000 le amministrazioni (pari a ben il 44% rispetto a quelle che hanno aderito all'indagine di monitoraggio sui costi) che hanno anche inviato segnalazioni sulle loro esperienze di gestione del parco auto, fornendo in tal modo alcune informazioni aggiuntive di carattere qualitativo (ma in taluni casi anche quantitativo) che consentono di disporre di un quadro interessante degli orientamenti seguiti e/o in programma.

Considerato che la compilazione di tale parte del questionario era del tutto facoltativa, si tratta di un indicatore dell'importanza attribuita al tema da parte dei rispondenti, che in taluni comparti (Giunte regionali, Province, Camere di commercio, PA centrale, Asl e Comuni) superano il 60% rispetto ai partecipanti alla rilevazione.

Enti per comparto che hanno inviato segnalazioni sul complesso dei rispondenti

Comparti	Segnalazioni	Enti rispondenti	Incidenza %
Asl	138	217	63,6
Autorità territoriali e portuali	18	32	58,0
Camere di commercio	48	74	64,8
Comuni	1 412	3 496	40,4
Comuni capoluogo	59	102	57,8
Comunità montane	63	127	49,6
Consorzi e unioni tra enti locali	115	266	43,2
Enti pubblici	15	34	44,1
Enti regionali	35	72	48,6
Enti ricerca	15	31	48,4
PA centrale	24	38	63,1
Province	79	106	74,5
Regioni e Province autonome: Consigli	8	19	42,1
Regioni e Province autonome: Giunte	15	18	83,3
Università pubbliche	36	62	48,0
Totale	2 080	4 694	44,3

Come ovvio, le segnalazioni sono talvolta molto dettagliate, ripercorrendo a ritroso nel tempo le misure adottate o centrando l'attenzione su quelle più recenti o sulle iniziative in programma, mentre in altri casi si tratta dei brevi notazioni che forniscono particolari ritenuti significativi (ad esempio il ricorso alla Consip per le acquisizioni, oppure la dismissione di una o più vetture, ...ecc).

In altri casi ancora, le note inviate segnalano invece, direttamente o indirettamente, aspetti critici che rinviano a ritardi nell'attuazione delle necessarie azioni di razionalizzazione e risparmio, anche se alcune misure sono state poste in essere e sono comunque indicative di una tendenza in atto a conformarsi alle direttive e norme emanate.

In questa sede, vista la numerosità ed eterogeneità dei contributi che in grande misura riguardano Comuni di piccola dimensione, si sono scelti degli esempi con l'obiettivo di evidenziare alcune esperienze vuoi per la rilevanza delle informazioni fornite, vuoi per la presenza di misure innovative che nei diversi provvedimenti normativi in materia sono stati reiteratamente richiamati (ad esempio, il ricorso al mercato elettronico, l'utilizzo di auto eco compatibili, il car pooling, l'utilizzo di sistemi per la trasparenza nell'uso dei mezzi, le modalità di assegnazione delle vetture, i sistemi di prenotazione informatizzati nel caso di utilizzo delle vetture per più settori, ...ecc), vuoi, soprattutto, per i risultati che le amministrazioni hanno ritenuto di evidenziare in termini di riduzione dei costi.

Tutte le segnalazioni pervenute, che evidentemente non sono state oggetto di verifiche in quanto liberamente fornite dagli enti, sono reperibili attraverso la banca dati on line <http://www.censimentoautopa.gov.it/publicm.aspx>, ricercando la singola amministrazione e consultando il relativo questionario.

AMMINISTRAZIONI CENTRALI

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Il servizio di trasporto automobilistico istituzionale, nell'ambito del Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, già disciplinato con DPCM 30.10.2001, ha risentito delle novità introdotte con il nuovo DPCM 3.8.2011. La nuova norma, in linea con gli obiettivi di riduzione delle spese per beni e servizi, ha determinato la rivisitazione delle attribuzioni, in particolare per quanto concerne le assegnazioni "in uso non esclusivo".

Per quanto concerne gli aspetti finanziari, considerato che i contratti di locazione hanno un impegno pluriennale, si è cercato di rimodulare con l'assenso dei fornitori la durata del servizio e la cilindrata dei modelli in uso. La soluzione, che ha visto la proficua partecipazione della controparte, produrrà effetti evidenti nel corso dell'anno 2012 e futuri esercizi, grazie alla dismissione anticipata - senza alcun addebito di penali - di 30 auto di elevata cilindrata; di contro l'acquisizione di nuovi modelli è stata limitata a 14 unità ed a cilindrata entro i 1600cc.

Dal punto di vista gestionale, con una circolare interna, è stato regolamentato il servizio di trasporto automobilistico sulla base delle innovazioni in materia. In particolare, l'impiego dell'auto è finalizzato ad assicurare elevati standard di efficienza, per garantire le attività di coordinamento e promozione delle istruttorie per l'iniziativa legislativa del Governo e le attività tecnico-gestionali. Inoltre, al fine di elevare i livelli di sicurezza, il Prefetto di Roma, su richiesta del Segretario generale, ha dato facoltà di disporre, nell'ambito delle prerogative conferite e con riguardo alle competenze istituzionali degli operatori della forza pubblica già effettivi al Servizio Gestione Automezzi e Passi, ex. art. 33 della legge 400/88, l'attivazione di specifiche misure di vigilanza in favore di personalità di Governo. In tale contesto, ed in particolare a fine anno con il completamento della nuova compagine governativa, le auto in uso esclusivo e non, assegnate alle personalità sottoposte a misure di sicurezza e tutela, sono state escluse, ex. art.1 comma 3 del DPCM 3.8.2011, dal computo numerico e finanziario.

CORTE DEI CONTI

In merito alle iniziative adottate dall'Istituto per il contenimento della spesa, si precisa che nel corso del 2011 è stata dismessa anche l'ultima autovettura in proprietà dell'Istituto e restituita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un'autovettura ad uso esclusivo.

Nell'arco dei primi mesi del 2012 è stato poi predisposto un piano di razionalizzazione del parco auto che ha comportato un'ulteriore riduzione di 4 autovetture rispetto al precedente anno. E' stato possibile realizzare tale consistente diminuzione del numero delle autovetture di servizio solo nel 2012 in quanto si è dovuto attendere la naturale scadenza dei contratti di noleggio triennali già in essere. A tal fine, nelle sedi regionali ove sono state riscontrate basse percorrenze, non si è proceduto al rinnovo dei relativi contratti di noleggio ma si è invece fatto ricorso a sistemi di trasporto alternativi al noleggio a lungo termine (buoni taxi, noleggi con conducente, ecc.).

Prosegue la sperimentazione della formula innovativa di noleggio "all inclusive" per autovetture di fascia media, comprensivo anche dei costi del carburante, che consente, oltre a risparmi di spesa, anche un più efficace monitoraggio sui relativi consumi.

Si evidenzia, da ultimo, che, al fine di perseguire l'obiettivo di trasparenza e maggiore efficienza nella gestione del servizio automobilistico, è in fase di emanazione una direttiva del Segretario generale della Corte dei conti, attuativa delle vigenti disposizioni in materia di utilizzo delle autovetture di servizio.

MINISTERO DELLA SALUTE

A fine 2011 è stato predisposto e sottoposto all'approvazione del Ministro il "Piano di rideterminazione del livello dei servizi connessi alla mobilità", per la riorganizzazione del parco autovetture del Ministero

e la riduzione della spesa in materia. Tale piano prevede l'adozione di misure ancora più stringenti rispetto a quelle attuate negli anni precedenti, quali:

- mettere a disposizione autovetture di servizio in uso non esclusivo unicamente ai soggetti elencati all'art. 2, comma 2, del DPCM del 03.08.2011;
- recedere dai contratti di noleggio per quelle autovetture il cui costo di gestione è tra i più onerosi;
- noleggiare un numero minore di autovetture e di categoria inferiore - quindi con potenza, cilindrata e consumi inferiori;
- utilizzare le convenzioni Consip per l'acquisizione a noleggio delle nuove autovetture;
- stipulare convenzioni con società di tassisti;
- rispetto del tetto imposto dal D.L. n. 78/2010.

In merito a quest'ultimo punto, inoltre, il Piano prevede l'adozione dei seguenti accorgimenti:

- noleggiare le autovetture per un numero maggiore di mesi così da ridurre ulteriormente il canone mensile;
- riconsegnare le autovetture, al termine del noleggio, nelle stesse condizioni in cui sono state ricevute;
- non percorrere un numero di chilometri superiore a quello previsto contrattualmente;
- ricorrere all'utilizzo cumulativo delle autovetture;
- evitare di commettere infrazioni al codice della strada;
- mantenere le autovetture in uno stato decoroso, riducendo l'esigenza di lavaggi;
- ricorrere all'utilizzo dei buoni taxi esclusivamente per situazioni di assoluta necessità e connesse ad attività istituzionali;
- attivare un sistema di monitoraggio della spesa per l'esercizio e la manutenzione delle autovetture e per l'acquisto dei buoni taxi mediante rapporti periodici;
- adottare sistemi per la trasparenza dell'uso delle autovetture di servizio con riferimento alla percorrenza chilometrica, ai tempi di percorrenza e ai consumi.

Nel far presente che gli effetti in termini di costi/benefici si potranno osservare negli esercizi finanziari futuri, quando il Piano di riorganizzazione sarà a regime (nel corso dell'anno 2012, intanto, si è provveduto a dismettere 8 autovetture su 24), si può osservare già per l'anno 2011 una riduzione dei costi rispetto agli anni 2009 e 2010 mantenendo un livello per i servizi per la mobilità tale da garantire la continuità dei servizi stessi. In particolare:

- il numero di addetti alla guida si è ridotto a 50 unità nel 2011, rispetto alle 62 unità nel 2009 ed alle 57 unità nel 2010;
- il costo del personale (addetti alla guida ed amministrativi) è passato da 2.424.310 euro del 2010 a 2.060.729 euro nel 2011;
- la "percorrenza media in Km per auto/anno" è passata da 20.937 nel 2010 a 19.940 nel 2011;
- si è registrata una riduzione nel 2011, a parità di numero di veicoli, della spesa ripartibile rispetto al 2010 (da 223.317 euro a 216.198 euro), nonostante i continui aumenti dei costi dovuti, oltre che all'aumento dell'IVA, all'impennata del costo per il carburante; inoltre, nell'anno 2011 ci si è dovuti far carico anche della spesa per il carburante per le autovetture ad uso esclusivo - in precedenza a carico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- rispetto al 2009 le autovetture si sono ridotte di 3 unità, da 27 a 24;
- rispetto al 2009 le autovetture assegnate per usi specifici si sono ridotte da 21 a 4;
- le auto in proprietà sul numero totale era pari a 2/27 nell'anno 2009 e nel 2011 pari a 0 su 24;
- circa il 90% delle auto con cilindrata 1.900 cc sono state sostituite con auto di minore cilindrata.

MINISTERO DELL AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

A seguito della emanazione del D.P.C.M. 3 agosto 2011 è stato istituito in ambito ministeriale un "Autoparco" (7 novembre 2011) al quale sono state conferite tutte le autovetture di servizio all'epoca a vario titolo detenute dal Dicastero e sino ad allora assegnate e gestite dalle varie Strutture ed Uffici, fatta eccezione per le sole autovetture in uso esclusivo al Ministro e al Sottosegretario e per ulteriori due vetture assegnate in uso non esclusivo rispettivamente al Capo di Gabinetto e al Segretario Generale, le quali continuano ad essere gestite dalle Strutture assegnatarie sotto la loro diretta responsabilità.

Le limitazioni sull'utilizzo delle autovetture di servizio introdotte dal citato D.P.C.M. e le nuove modalità di impiego del parco auto adottate di conseguenza, hanno consentito di ridurre ulteriormente il numero delle vetture in uso e di recuperare delle unità di personale da destinare alle diverse Strutture ministeriali per altre finalità.

Si segnala ad esempio il mancato rinnovo alla scadenza dei contratti di noleggio di due Alfa Romeo 159 1.800cc alimentate a benzina (costo Euro 642/mese ciascuna), a suo tempo acquisite in locazione a lungo termine in ambito di convenzione Consip e restituite una a dicembre 2011 e l'altra a febbraio 2012, operazione che da sola consentirà risparmi tra i 15 e i 20 mila Euro annui (noleggi+benzina+ZTL).

L'insieme delle iniziative poste in campo nel settore hanno dato modo, inoltre, di adottare forme di maggiore trasparenza dei costi, con riferimento alla percorrenza chilometrica, ai tempi di utilizzo ed ai consumi di carburante, ma anche di pianificare un utilizzo più intensivo delle autovetture in dotazione e del relativo personale addetto alla guida, ricorrendo ad esempio all'uso condiviso delle auto a fronte di esigenze di servizio programmate periodicamente, ovvero, qualora non programmabili, segnalate tempestivamente.

È così che a pochi mesi dalla nuova organizzazione del servizio è già tangibile una considerevole contrazione della spesa rispetto al medesimo trimestre dell'anno precedente, con un trend positivo che lascia supporre la possibilità di ulteriori risparmi quantificabili in via presuntiva in oltre il 20% della spesa media sostenuta nel triennio precedente, ferma restando la primaria esigenza di proseguire con una oculata azione di monitoraggio della spesa del settore sino a fine esercizio.

A seguito di analoghi interventi già effettuati sugli esercizi precedenti, l'Amministrazione, nel percorso di predisposizione del Bilancio 2012, ha condotto una spending review su tutte le spese di funzionamento 2011, mirata a conseguire, a regime, tagli di spesa corrente pari al 12% - 15%.

Una parte di tale obiettivo verrà conseguita nel 2012 nell'ambito della gestione del parco mezzi, sia mediante riduzione delle unità mantenute in servizio, sia nelle modalità di utilizzo delle stesse.

La non coincidenza di perimetro tra il parco automezzi/motomezzi di ente con 242 mezzi e il parco auto oggetto del "censimento auto PA" con 59 mezzi, non consente di evidenziare solo su questi ultimi i notevoli risparmi che si andranno a conseguire, in quanto i tagli hanno riguardato e riguarderanno soprattutto i motomezzi, mezzi promiscui e per trasporto di cose, sui quali erano presenti le maggiori diseconomie.

Per quanto concerne in particolare i mezzi rientranti nel censimento, è prevista una prima tranche di sperimentazioni atte a ridurre stabilmente il numero di veicoli assegnati a un singolo ufficio o servizio (-15% pari a 6/7 mezzi) a favore di veicoli disponibili per l'uso a rotazione tra più uffici o servizi, (inizialmente 2/3 mezzi dei 52/53 rimanenti).

Per quanto riguarda le quattro auto con autista, la Giunta e il Consiglio hanno dato indirizzi agli uffici nel senso della sostituzione mediante permuta sul mercato dell'usato di almeno due dei quattro mezzi con veicoli di minor cilindrata maggiormente idonei alle esigenze di mobilità di amministratori e personale (dirigenti e non) e da utilizzare a rotazione senza autista. Tale conversione comporterà inoltre la riduzione da quattro a due degli autisti assegnati stabilmente alla guida e ridestinati a funzioni di guardiania del palazzo.

In tale contesto muteranno anche le regole di utilizzo delle due rimanenti auto di rappresentanza, nel senso di una costante valutazione costi/benefici tra il ricorso alle stesse e il ricorso a mezzi di trasporto alternativi (auto grigia senza autista ovvero mezzi pubblici).

Per quanto riguarda i soli mezzi oggetto del monitoraggio, il numero di veicoli o degli assegnatari nell'ultimo triennio (2009-2011) non è variato ma varierà come sopra indicato nel prossimo triennio.

A fronte della modesta superficie territoriale dell'ente le percorrenze chilometriche medie annue dei mezzi si manterranno piuttosto modeste e si confermerà perciò la tendenza ad una vita media dei mezzi piuttosto elevata (10/12 anni), tale da non giustificare il ricorso al leasing.

Proseguirà la politica di conversione del parco mezzi secondo una logica eco-sostenibile (attualmente il 71,2% dei veicoli oggetto del presente monitoraggio sono ad alimentazione a gpl/metano/elettrica); ciò comporterà nel breve periodo un aumento della spesa per le ulteriori conversioni di alcuni veicoli ad alimentazione a gpl o a metano (nell'ultimo triennio il 39% dei veicoli compresi nel monitoraggio che erano alimentati solo a benzina è stato convertito ad alimentazione a gpl o metano).

Verrà comunque perseguito su più fronti l'obiettivo di riduzione della spesa, pur di difficile conseguimento, in quanto la spesa medesima è soggetta ai seguenti vincoli esterni e non controllabili: l'aumento dei costi assicurativi, il crescente invecchiamento dei mezzi che richiederà maggiore manutenzione e l'aumento del prezzo dei carburanti.

ISTITUTO NAZIONALE INFORTUNI SUL LAVORO – INAIL

Nel corso dell'anno 2006, per effetto dell'entrata in vigore dell'art. 11, comma 12, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), è emersa la necessità di effettuare un drastico abbattimento delle spese destinate alla gestione delle autovetture di servizio e, conseguentemente, di riordinare nell'ambito dell'Istituto criteri e modalità per l'utilizzo delle stesse.

Alla luce di tali disposizioni legislative è stata effettuata un'analisi dei costi sostenuti nel 2004 per la gestione delle autovetture a livello centrale e territoriale, che ha tenuto in considerazione anche gli oneri diretti ed indiretti relativi agli autisti dipendenti dell'Istituto. E' emerso che la spesa massima sostenibile per l'anno 2006 doveva essere pari ad 859.000 euro, importo che corrispondeva ai costi sostenuti nell'anno 2004 abbattuti del 50%.

Pertanto, al fine di conseguire l'obiettivo del contenimento della spesa, con delibere del Consiglio di Amministrazione n. 84 del 15 febbraio 2006 e n. 160 del 28 marzo 2006, sono stati modificati i criteri di assegnazione e le modalità di utilizzo delle autovetture nell'ambito dell'Istituto, passando da un modello organizzativo che prevedeva l'impiego di personale dipendente per la conduzione delle stesse autovetture - che erano di proprietà ovvero acquisite in noleggio - ad una completa esternalizzazione del servizio.

In particolare, tali delibere hanno individuato i seguenti criteri per l'utilizzazione delle autovetture di servizio:

- abbandono dell'"uso esclusivo" delle autovetture e passaggio all'uso "intensivo", con assegnazione dell'autovettura alla Struttura e non per le esigenze di un unico soggetto;
- esternalizzazione completa del servizio mediante l'affidamento di un servizio di noleggio con conducente ed il conseguente riassorbimento del personale adibito alla guida all'interno degli uffici destinandolo ad attività a maggior valore aggiunto;
- riduzione e razionalizzazione del numero di autovetture;
- fissazione del limite complessivo di spesa annuo, ai sensi dell'articolo 1, comma 11, della legge finanziaria 2006.

Nel corso dell'anno 2011, l'art. 6, comma 14, della legge 122/2010 ha previsto un'ulteriore riduzione delle risorse finanziarie destinate alla spesa per le autovetture di servizio, che per l'Istituto si è concretizzata in una diminuzione da 859.000 a 529.000 euro.

A questa somma deve essere aggiunto l'importo di 116.000 euro, necessario per far fronte alle spese presunte relative alle 6 autovetture utilizzate dagli ex ISPESL e IPSEMA, incorporati nell'INAIL a seguito del sopra citato D.L. 78/2010 convertito nella Legge n.122/2010.

Nel corso del 2012, con delibera del Commissario Straordinario n. 21 del 19.01.2012, ai sensi delle disposizioni contenute nel DPCM del 3 agosto 2011, è stata dettata una nuova disciplina per l'utilizzo delle autovetture di servizio nell'ambito dell'Istituto, in base alla quale le auto stesse sono state ridotte

a 6 per la Direzione Generale e, per le Direzioni Regionali, sono state disposte modalità e limiti di utilizzo al fine di ridurre il numero ed i costi.

ISTITUTO NAZIONALE PREVIDENZA SOCIALE – INPS

Con determinazione presidenziale n 428 del 14.11.2011 è stato approvato il Regolamento di gestione dell'autoparco dell'INPS che recepisce il DPCM del 3 agosto 2011 recante "Utilizzo delle autovetture di servizio e di rappresentanza da parte delle pubbliche amministrazioni". Tale Regolamento ha individuato i soggetti autorizzati ad utilizzare le autovetture di servizio, ne ha disciplinato l'utilizzo e ha ridotto del 52% la consistenza dell'Autoparco stesso.

ISTITUTO NAZIONALE PREVIDENZA PER I DIPENDENTI DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE – INPDAP

Le misure adottate riguardano:

- l'acquisizione autovetture a noleggio nel 2011 attraverso convenzione Consip con sensibile riduzione del relativo canone rispetto al passato;
- l'utilizzo di Fuel Card per acquisto carburanti e lavaggi con conseguente maggiore trasparenza e diminuzione dei costi;
- l'acquisizione autovetture nel 2011 con cilindrata, consumi ed emissione di agenti inquinanti ridotti rispetto agli anni precedenti;
- il costante controllo e monitoraggio del servizio ed adozione di sistemi per la trasparenza dell'uso delle auto per quanto riguarda percorrenza chilometrica e relativi tempi e consumi;
- la riduzione del numero degli autisti nell'anno 2011;
- il ricorso ad autovetture di proprietà limitato sia nel numero (4) sia nell'utilizzo che è ristretto ad alcune Strutture sociali per esigenze operative delle stesse. Tali misure hanno portato, specie in riferimento all'anno 2011, ad un miglioramento del servizio, sia in termini di efficienza che di trasparenza ed a una riduzione dei costi rispetto agli anni precedenti.

AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO – ANTITRUST

Sono state adottate le seguenti misure:

- sistema di rilevazione delle presenze autisti on line;
- adozione delle fuel card come strumento di controllo dei costi;
- registro con chilometri di percorrenza ai fine del controllo dei costi;
- gestione del parco auto attraverso strumenti informatici;
- utilizzo condiviso delle autovetture da parte degli uffici.

GRUPPO EQUITALIA

Le operazioni di contenimento intraprese nel triennio 2009–2011 sono state rese possibili anche dalla contestuale riorganizzazione del Gruppo portata a termine a fine 2011 (che ha comportato la riduzione delle Società Agenti della Riscossione da 17 a 3) e dalla conseguente redistribuzione delle disponibilità di autoveicoli aziendali sul territorio nazionale, al fine di una razionalizzazione ed ottimizzazione nell'utilizzo e nella gestione degli automezzi e del personale addetto.

Il Gruppo Equitalia, alla luce delle criticità connesse alla situazione economica generale e all'attenzione dovuta alla tematica delle autovetture aziendali e con il fine di contenerne i costi di gestione, ha recepito quanto disposto dalla normativa in materia (D.L. n. 78/2010 convertito in L. 122/2010) per le pubbliche amministrazioni.

In via generale, la società Capogruppo è stata costantemente impegnata nel fornire alle Partecipate direttive volte all'individuazione e all'attuazione di iniziative di contenimento delle spese di acquisizione e di gestione dei rispettivi parchi auto. Detta attività si è, oltretutto, concretizzata attraverso la stipulazione di convenzioni sia con società di taxi che di autonoleggio.

L'acquisizione di nuovi veicoli è stata esclusivamente concentrata sulle locazioni a lungo termine, preferibilmente mediante l'adesione a convenzioni Consip.

Il Gruppo Equitalia ha dunque realizzato a fine 2011:

- la significativa riduzione del numero complessivo delle auto aziendali, da n. 111 dichiarate nel primo monitoraggio a n. 75 dell'attuale;
- la riduzione del numero complessivo delle autovetture di proprietà da n. 19 a n. 6, rispetto alle quali si è proceduto ad interventi di alienazione o rottamazione, al fine di ridurre i costi relativi alla manutenzione delle stesse, notoriamente più elevati in conseguenza della progressiva vetustà;
- la quasi totale eliminazione delle auto aventi cilindrata superiore a 1600 c.c. (diminuite di 24 unità), in adempimento a quanto previsto dall'art. 2 del D.L. n. 98/2011 convertito in L. 111/2011;
- la riduzione dei costi globali di acquisizione e di gestione di una percentuale del 22,5% rispetto all'esercizio 2009 (al netto dei rimborsi chilometrici per l'uso dell'auto propria ai dipendenti in missione).

A tale riguardo, si evidenzia che l'aumento generalizzato delle spese di gestione ripartibili (carburante, manutenzioni, assicurazioni, ecc.) verificatosi nel 2011 in misura del 25% circa su base annua ha, comunque, comportato un seppur lieve incremento complessivo di detta categoria di spesa rispetto al 2009.

Si espongono, infine, in riferimento alle misure già attuate, i seguenti indicatori di risultato:

- 1) riduzione del parco auto aziendale di 36 autovetture nel triennio (da 111 a 75 unità), pari al 32,4%;
- 2) variazione delle diverse tipologie di disponibilità nel triennio: le autovetture acquisite tramite noleggio a lungo termine sono aumentate del 2,2% nel 2010 e diminuite del 25% nel 2011 mentre quelle acquisite a titolo di proprietà sono diminuite del 10,5% nel 2010 e del 68,4% nel 2011;
- 3) variazione del rapporto tra diverse tipologie di disponibilità: nel triennio le autovetture acquisite tramite noleggio a lungo termine hanno rappresentato una quota sempre maggiore del totale parco auto, ovvero l'82,9% nel 2009, l'84,7% nel 2010 ed il 92% nel 2011; viceversa, per le auto in proprietà si è passati dal 17,1% nel 2009 al 15,3% nel 2010 ed infine all'8% nel 2011;
- 4) tasso di riduzione della spesa di gestione nel triennio: rispetto al 2009 la spesa complessiva per il parco auto aziendale ha registrato un decremento pari al 12,5% nel 2010 ed al 22,5% nel 2011.

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

L'Ente, fin dall'anno 2000, in attuazione della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27.2.1998, ha intrapreso un'azione costante di razionalizzazione della gestione dell'Autoparco e di contenimento della relativa spesa, passando da 17 autoveicoli (di rappresentanza, di servizio, operativi ai 9 autoveicoli in dotazione nell'anno 2011 e da 11 dipendenti addetti alla guida agli attuali 5.

L'attività è stata orientata a:

- riduzione progressiva del numero di autovetture;
- dismissione di auto in proprietà risultate obsolete ed onerose in termini di gestione;
- pianificazione delle nuove acquisizioni mediante ricorso a contratti pluriennali di noleggio, onnicomprensivi, con formula chilometrica e possibilità di rinegoziare i canoni;
- adozione di principi di economicità ed efficienza e direttive al personale conducente sul rispetto del codice della strada e sul buon uso dell'autoveicolo anche ai fini del contenimento della percorrenza Km per ridurre i costi di carburante;
- ricorso alle convenzioni Consip ed ai parametri di qualità/prezzo.

In occasione delle naturali scadenze dei contratti, a partire dal 2006, si è proceduto ad acquisire autovetture alimentate a benzina o gpl a basso impatto ambientale.

Al momento sono ancora in dotazione ad alcuni uffici periferici e decentrati 3 auto Euro 2 (di cui una attrezzata con impianto GPL con conseguenti benefici e sgravi fiscali), utilizzate per servizi operativi, in quanto complessivamente la spesa sostenuta per l'utilizzo ed il mantenimento risulta ridotta rispetto all'eventuale scelta di esternalizzare i servizi di trasporto.

Dal 2009, attraverso il ricorso alla formula del noleggio, la spesa di acquisizione degli autoveicoli si è ridotta del 30%.

Relativamente ai costi di manutenzione e gestione si è assistito ad un aumento delle polizze assicurative delle auto in proprietà, in ragione degli aumenti riscontrati nel mercato di riferimento.

Nonostante le notevoli fluttuazioni del mercato petrolifero, la spesa per il carburante è stata contenuta nella media degli ultimi tre anni attraverso la rendicontazione puntuale del carburante incrociato, per ogni autovettura, con la percorrenza in Km.

Dal dicembre 2011 sono state adottate le fuel card.

La spesa complessiva, nel triennio 2009-2011, è stata fissata a regime e standardizzata, ove possibile, mediante monitoraggi continui, traducendosi di fatto in un obiettivo di risparmio.

REGIONI

REGIONE LIGURIA - CONSIGLIO

Il Consiglio, al fine del contenimento della spesa, sta procedendo ad una progressiva riduzione delle proprio parco macchine (all'1/1/2012 costituito da 2 autovetture a noleggio triennale ed 1 utilitaria in proprietà di 12 anni), tutte in uso non esclusivo regolamentato internamente. L'utilizzo delle stesse è molto limitato.

Le autovetture a noleggio, acquisite tramite Consip con costi prefissati, non hanno spese di manutenzione ulteriori a quelle previste nel canone. La gestione del parco macchine è affidata agli stessi autisti, con risparmio di ulteriori aggravii. Il personale dedicato è stato ridotto e parzialmente reimpiegato negli uffici. Nel caso si debba procedere a nuove acquisizioni, il Consiglio prediligerà modelli con potenza, cilindrata e consumi ridotti, a bassa emissione di agenti inquinanti. E' in essere una convenzione con una società di taxi (trasporto con conducente), utilizzata molto poco e solo su rete cittadina. Non viene utilizzato il noleggio di autovetture con conducente o senza fuori città.

REGIONE CAMPANIA – CONSIGLIO

Le misure adottate concernono:

- la riduzione del numero di autovetture da 25 a 13;

- la riduzione del personale assegnato all'autoparco con il rientro alle amministrazioni di appartenenza per 17 unità lasciando in forza 16 autisti dipendenti del Consiglio;
- conseguente riduzione dei costi di noleggio delle autovetture e riduzione dei costi di carburante, spese autostradali e del personale;
- istituzione del servizio informatizzato sul controllo finanziario dell'utilizzo delle tessere viacard e apparecchi telepass in dotazione ai consiglieri regionali.

REGIONE PUGLIA - CONSIGLIO

L'Amministrazione sin dal 2003 si è dotata di appositi strumenti informatici per attivare un monitoraggio continuo sull'intero parco auto in gestione. Attraverso tale software è stato possibile determinare indicatori di consumo e di percorrenza che hanno consentito nell'ultimo triennio 2009-2011 di ridurre il numero della autovetture di rappresentanza da 5 a 3 e di avviare acquisizioni di nuove autovetture esclusivamente con alimentazione a gasolio.

Inoltre, sempre a seguito di monitoraggio, è stato possibile effettuare interventi per la eliminazione delle spese relative alla custodia notturna e la considerevole riduzione (circa il 60%) dei rimborsi ai dipendenti per l'utilizzo delle auto proprie. Tutto ciò ha consentito un risparmio della spesa di circa il 30% rispetto a quella degli anni precedenti.

REGIONE PIEMONTE – GIUNTA

Il noleggio di nuove tipologie di autovetture, conformi alle normative sulle emissioni, partito a fine 2010 con un numero ridotto di 36 unità rispetto al 2009, ha consentito, oltre al risparmio sulle spese di puro noleggio, di contenere il costo del carburante nonostante l'aumento dello stesso e i connessi altri costi non ripartibili (affitti per ricovero automezzi, autolavaggi...).

Nel 2011 è stato predisposto un controllo trimestrale sia sul chilometraggio percorso da ogni automezzo che sul pieno utilizzo quotidiano delle vetture, al fine di poter ottimizzare il rapporto noleggio/esigenze dell'Amministrazione. Questo consentirà di effettuare nel 2012 un'analisi puntuale dei costi/benefici che porterà ad un'ulteriore razionalizzazione.

REGIONE VENETO – GIUNTA

Si riassumono i provvedimenti adottati dalla Giunta Regionale in ordine all'introduzione di misure innovative, strategie per il contenimento della spesa, l'efficienza e la trasparenza, nella gestione del parco auto e la valorizzazione dell'attività posta in essere dalle risorse umane impiegate in tale attività.

Nel 2002 è stato varato un progetto sperimentale, relativo all'organizzazione del lavoro ed al trattamento economico del personale che svolge mansioni di autista. Tale progetto, divenuto ora una consolidata realtà, ha permesso di: migliorare l'organizzazione del lavoro aumentando l'efficacia del servizio reso e di ridurre considerevolmente il lavoro straordinario.

Nel 2005, con l'ausilio di un programma informatico appositamente dedicato, si è pervenuti ad una gestione centralizzata ed unitaria dei servizi di autorimessa, e più precisamente:

- con il sistema di gestione del parco automezzi sono gestite le spese, il controllo dei consumi, le scadenze relative a tagliandi, revisioni, cambi pneumatici, fermi macchina ecc.. Tale sistema è esteso anche a tutte le strutture periferiche: Geni Civili, Servizi Forestali ecc.
- con il sistema sono gestite tutte le prenotazioni dei servizi con autista o a guida diretta degli utenti. L'applicativo permette di raccogliere tutte le prenotazioni, organizzare il lavoro degli autisti e l'assegnazione delle auto a guida diretta, fornendo report di vario tipo.

Tali applicativi permettono la gestione a livello centrale con una ridotta assegnazione di personale.

Nel 2010, la Direzione Affari Generali, di cui l'Autorimessa regionale fa parte, è certificata secondo la norma del sistema per la qualità UNI EN ISO 160 9001:2008.

Il sistema qualità ha l'obiettivo di perseguire la soddisfazione del proprio cliente (e cioè di tutte le strutture della Regione del Veneto a cui la Direzione Affari Generali destina i propri servizi) attraverso le seguenti principali attività:

- assicurazione della capacità di fornire sistematicamente un servizio che rispetti i requisiti definiti dal cliente stesso, da disposizioni cogenti applicabili, dall'organizzazione stessa;
- perseguimento del miglioramento continuo delle proprie prestazioni.

Tali misure hanno permesso di realizzare una razionalizzazione e miglioramento del servizio.

A fine anno 2011 sono state restituite alla ditta di noleggio tre autovetture appartenenti alla categoria blu, in conseguenza del fatto che sia il Presidente della Giunta che alcuni Assessori non utilizzano autoveicoli ad uso esclusivo.

REGIONE EMILIA ROMAGNA – GIUNTA

Nel triennio 2009 - 2011 si è provveduto alla riduzione della flotta aziendale, realizzata principalmente mediante rottamazione di alcune autovetture di proprietà. In particolare dal 01.01.2009 al 31.12.2011 le autovetture che del parco auto regionale sono passate da 142 a 127 e la riduzione delle auto di proprietà è stata pari a 18 unità.

Si è provveduto poi al contenimento della spesa per noleggi auto con conducente; tale obiettivo, previsto da apposita delibera di Giunta Regionale (n. 875/2010), è stato realizzato e ha generato un risparmio di spesa per il 2011 pari a quasi 200.000 Euro, preso il 2009 come base di riferimento.

Infine nel 2011 è stata programmata l'acquisizione di autovetture con cilindrata inferiore a 1600 cc, come previsto dalla vigente normativa.

REGIONE TOSCANA – GIUNTA

Obiettivi e strategie di contenimento della spesa:

- a) diminuzione, nel periodo 2012-2014, del 20% del parco auto a partire dai mezzi con elevato grado di obsolescenza e con sistema di alimentazione ad alto impatto ambientale ed economico;
- b) sostituzione delle autovetture di rappresentanza con vetture di cilindrata non superiore a 1600 cc a bassa emissione di agenti inquinanti;
- c) utilizzo del personale che svolge mansioni di autista di rappresentanza per attività di supporto agli uffici.

Indicatori di risultato nel triennio 2009-2011:

- riduzione degli assegnatari del servizio esclusivo di autista da 15 a 10;
- riduzione delle auto blu blu da 22 a 10;
- riduzione dei costi delle vetture del parco auto di 22.500 euro pari a circa il 6% nonostante l'aumento di funzioni che comprendono l'uso obbligatorio di mezzi e i forti rincari del prezzo carburanti;
- riduzione delle spese per il personale dedicato di 544.000 euro, pari a circa il 27% del totale.

REGIONE UMBRIA – GIUNTA

La Giunta regionale, con deliberazione n.1905 del 20.12.2010, nell'ambito delle azioni intraprese volte alla razionalizzazione e al contenimento dei costi dell'autoparco regionale, ha approvato il Piano Triennale 2011-2013 e il Disciplinare inerente il funzionamento e la gestione dell'autoparco regionale.

Con l'approvazione del Piano si è inteso delineare, nel periodo di riferimento, un percorso finalizzato ad un ottimale dimensionamento del parco auto regionale, ivi comprese le vetture con contratto di noleggio, attraverso azioni di rinnovamento e riduzione della flotta aziendale.

In considerazione dei fabbisogni rappresentati dalle varie strutture regionali e tenuto conto delle esigenze operative dell'autoparco, nonché del grado di obsolescenza di alcuni veicoli, il Piano Triennale ha ipotizzato la riduzione del parco auto di proprietà del 50%, da attuarsi nel biennio 2011-2012 tenendo presente i nuovi standard di sicurezza attiva e passiva e la riduzione del grado di impatto ambientale.

Con riferimento all'anno 2011, si è proceduto a:

- la dismissione di 31 veicoli;
- l'acquisto di 10 vetture.

Contestualmente al ridimensionamento e all'ammodernamento del parco auto regionale la Giunta regionale, con la suddetta deliberazione 1905/2010, ha approvato il nuovo Disciplinare dell'autoparco, riguardante la sua organizzazione, gestione e funzionamento nel rispetto dei principi di razionalizzazione ed economicità, nonché dei criteri di efficacia, efficienza, immagine dell'Ente.

Su tale versante si segnalano alcune modalità operative adottate:

- l'incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici per le missioni dei dipendenti, qualora compatibile con i collegamenti presenti nel territorio regionale e con la convenienza dei relativi costi;
- per la mobilità a guida libera e con conducente è stata sviluppata in modo diffuso una modalità di trasporto che privilegia prioritariamente la condivisione delle vetture tra un gruppo di persone, i cui spostamenti siano coerenti con le varie esigenze di fascia oraria e di tratta. In particolare, per quanto riguarda il servizio di mobilità con conducente con destinazione Roma A/R, è stato predisposto, in via sperimentale, a decorrere da gennaio 2011, un servizio a doppia navetta esclusivamente per le zone riguardanti gli Aeroporti di Fiumicino e Ciampino, Piazza della Repubblica ed Eur, con individuazione di specifici orari mattutini e pomeridiani, ad integrazione delle modalità di trasporto via bus o treno;
- l'utilizzo delle vetture a guida libera, conseguente alla diminuzione in atto delle stesse, è garantito prioritariamente per le attività di sopralluogo, di collaudo e di monitoraggio e, comunque, in presenza di motivi di servizio strettamente necessari;
- la riduzione del servizio di mobilità con conducente per le missioni fuori dal territorio nazionale, limitandolo a particolari e motivate esigenze istituzionali e previa puntuale comparazione dei costi con gli altri mezzi di trasporto;
- divieto di utilizzo dei mezzi propri.

REGIONE LAZIO – GIUNTA

Le misure da segnalare riguardano:

- la dismissione totale delle auto in proprietà, che comportano alti costi di manutenzione, rapida svalutazione del patrimonio, elevati oneri assicurativi. Il parco auto è composto esclusivamente da vetture a noleggio triennale con modelli attuali e ridotti consumi;

- l'abbattimento delle cilindrata del parco auto. Prima le autovetture erano tutte di 2.400 cc, ora il 70% non supera i 1.600 cc;
- l'eliminazione dei buoni carburante per i rifornimenti. Dotazione di Fuel Card per un più snello ed attento approvvigionamento;
- la riduzione della spesa complessiva di gestione intorno al 30%.

REGIONE BASILICATA – GIUNTA

In attuazione della Direttiva del Presidente della G.R. n°1 del 23.04.2010, improntata principalmente al perseguimento di rigorosi obiettivi di contenimento della spesa in ordine all'utilizzo dei beni strumentali, con D.G.R. n° 1047/2010 è stata approvata la "disciplina sulla gestione dell'autoparco regionale" che, utilizzando una procedura informatica appositamente predisposta, consente di monitorare giornalmente l'utilizzo delle auto del parco macchine e i relativi costi.

Con Delibere di Giunta n° 1489/2010,

n° 253/2011, n° 1169/2011 e n° 1922/2011 si è proceduto alla graduale dismissione del parco macchine, anche mediante cessione gratuita ad altre Amministrazioni o fondazioni Onlus, che ha determinato un taglio di oltre il 25% del parco auto in quanto si è passati da una dotazione di 86 veicoli del 2009 a 62 veicoli nel 2011.

La riduzione del parco auto e l'attuazione della "disciplina approvata con D.G.R. n° 1047/2010" hanno comportato una riduzione dei costi di gestione pari a circa il 10% annuo, nonostante il sensibile aumento dei costi del carburante dell'ultimo triennio.

REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA – GIUNTA

Nell'anno 2011 sono state acquisite, con la formula del noleggio a lungo termine (quattro anni), 14 veicoli euro 5 e nello stesso anno sono state dismesse 28 auto per fine noleggio e 30 auto di proprietà che sono state cedute tramite gara pubblica, con un risparmio in termini di noleggio, bolli, assicurazioni, carburante, manutenzioni ecc. pari a circa 100.000 euro.

Nel marzo 2012 sono state dismesse ulteriori 12 auto senza rinnovare i relativi contratti di noleggio, con un risparmio pari a circa 50.000 euro. Inoltre, per le auto dismesse nel 2012, sono state riaccreditate, dalla società noleggiatrice, somme relative a chilometraggi non effettuati ma previsti in contratto, per circa 75.000 euro.

Nell'anno 2011 e all'inizio del 2012 si è provveduto alla redistribuzione di gran parte degli autoveicoli presso gli uffici centrali e periferici tenendo conto dei chilometraggi annuali e dal tipo di servizio svolto.

Dove e quando possibile si è attivato l'utilizzo in modalità car sharing, inoltre si è privilegiato l'utilizzo del GPL (per le auto bi-fuel) come carburante principale. Per la fine del 2012 ed inizio 2013 si prevede una ulteriore riduzione della spesa.

PROVINCE

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI ALESSANDRIA

La Provincia di Alessandria ha già adottato dal 2007 criteri innovativi di efficienza e trasparenza nella gestione del parco auto, attraverso la creazione da parte del Servizio Sistema Informativo di appositi software il cui utilizzo consente il costante monitoraggio dei consumi effettuati per la totalità dei mezzi in uso (autovetture, autocarri e mezzi operativi). Il sistema adottato prevede l'integrazione dei dati rilevati dalle fatture emesse dai gestori presso i quali vengono effettuati i rifornimenti tramite Fuel Card (Consip) con il software di anagrafica dei mezzi, consentendo di poter effettuare rilevazioni inerenti ogni singolo mezzo (data, quantità, importo e chilometri indicati all'atto del rifornimento).

La reportistica ricavata viene trasmessa trimestralmente al Direttore Generale, al Controllo di Gestione ed ai singoli Dirigenti di riferimento per gli opportuni controlli, valutazioni ed adozione delle eventuali misure correttive finalizzate al controllo e contenimento della spesa.

La Direttiva del Direttore Generale n.7/2006 impone già dal 19/10/2006, su precisa indicazione della Giunta, che l'eventuale acquisizione di nuove autovetture, sia in proprietà che a noleggio, avvenga unicamente per mezzi alimentati a GPL o metano, con conseguente contenimento in termini di consumi/impatto ambientale/spese di gestione.

Nel secondo semestre dell'anno 2011 sono state installate sulle auto in dotazione alla Direzione Viabilità e ai Servizi di Vigilanza sistemi radio DMR con localizzatore GPS.

Tra le strategie adottate per il contenimento della spesa appare rilevante la razionalizzazione nelle modalità di utilizzo del parco auto in dotazione, attraverso la condivisione delle auto per ogni singola sede dell'Ente, con conseguente riduzione nella consistenza dell'autoparco attraverso l'alienazione dei mezzi obsoleti, caratterizzati da elevati costi di manutenzione;

Nel corso dell'anno 2011 si è provveduto, inoltre, alla sostituzione di autovetture con elevate percorrenze chilometriche annue, dovute alle finalità istituzionali del servizio di destinazione, alimentate a benzina o gasolio, acquisendo, tramite convenzione Consip, autovetture a noleggio con alimentazione GPL, con conseguente riduzione dei costi in termini di consumi, manutenzione e tasse di circolazione.

Le auto a noleggio con contratto in scadenza nell'anno 2011 di cilindrata superiore a 1600 cc. sono state sostituite con auto di cilindrata inferiore.

Le misure adottate hanno consentito nel triennio 2009/2011 il risparmio di spesa in linea con le disposizioni di cui al DL n.78 del 2010.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI ANCONA

L'attività di gestione del parco automezzi dell'Amministrazione provinciale si è conformata all'obiettivo del contenimento dei costi e dell'ottimizzazione delle risorse disponibili, coniugato all'esigenza di garantire efficienza ed efficacia nei servizi prestati.

In particolare gli interventi di razionalizzazione applicati nel triennio comprendono:

- il mantenimento in efficienza e sicurezza dei mezzi al fine di evitare costi di manutenzione elevati,
- una verifica dell'uso corretto dei mezzi tramite l'obbligo di compilazione dei libri di bordo,
- il ricorso all'utilizzo di fuel card convenzionate per il rifornimento di carburante,
- l'utilizzo razionale, condiviso e programmato dei mezzi,
- la previsione di piani di manutenzione da realizzarsi attraverso gare/convenzioni specifiche (manutenzioni meccaniche/autolavaggi/pneumatici) al fine di ottenere prezzi vantaggiosi,
- la limitazione degli acquisti in conto capitale e per rimborsi utilizzo auto propria.

Per le autovetture di rappresentanza e dei servizi vari viene attuata una gestione accentrata a livello di Garage e di servizio Economato per ciò che attiene alle spese di manutenzione e funzionamento.

Nell'ottica della razionalizzazione delle spese, sono state effettuate acquisizioni che hanno privilegiato la scelta di autovetture con bassa cilindrata e con una tipologia di alimentazione più rispettosa dell'ambiente (scelta di autovetture alimentate a metano) che consentono un ritorno in termini di minori costi e benefici anche in campo ambientale.

Si evidenzia una riduzione di circa il 22,2% rispetto ai costi sostenuti nel 2009 con riferimento al DL 78/2010, art. 6 comma 14.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI AREZZO

Nell'ottica della ottimizzazione e riduzione dei costi del parco veicoli dell'ente, nell'anno 2011 si è provveduto ad un'ulteriore redistribuzione dei veicoli ai singoli servizi, tenendo conto delle esigenze e dello stato del veicolo (anno immatricolazione e Km. percorsi); nella stessa ottica si è provveduto alla vendita tramite asta pubblica di 15 autovetture (una delle quali Blu) e alla rottamazione di 2, ormai senza valore economico e non più marcianti; la riduzione citata è stata contestuale all'attuazione del "servizio prenotazione", 6 autovetture a disposizione dei dipendenti soggetti ad "uscite" per motivi di servizio.

Gli acquisti di automezzi in itinere, sono finalizzati esclusivamente a veicoli operativi e/o vigilanza contestualmente alla cessione di autovetture.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI ASTI

Per dare attuazione al contenimento della spesa, la Provincia di Asti ha messo in campo le seguenti strategie, come espresso nel Piano triennale di razionalizzazione della spesa:

- ha disposto una riduzione del parco automezzi di 14 unità in sede di chiusura contrattuale del noleggio a lungo termine, di durata quinquennale (2006-2011), effettuata a partire dal 2011, in relazione alle singole date d'ingresso;
- ha provveduto alla riduzione di 1 autovettura di rappresentanza e alla sostituzione di quella in scadenza prediligendo un modello avente ridotta potenza e cilindrata non superiore a 1600 cc;
- per dare attuazione alla sostituzione del parco auto è stata data adesione alle convenzioni attive Consip sia per il noleggio a lungo termine, sia per la fornitura di carburante, con particolare attenzione ai consumi e agli agenti inquinanti, con richiesta di allestimenti ridotti al minimo.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BIELLA

Proseguendo le operazioni di razionalizzazione degli anni precedenti, in particolare con la D.G.P. n°237 del 27/09/2012, è stato varato un ulteriore piano di risparmio.

Rispetto al 2009 i costi gestionali sono scesi da 85.400 a 70.800 euro nel 2011 nonostante il forte rincaro del carburante; il numero di auto è sceso da 25 a 20. Viene incoraggiato l'uso del car sharing.

I dati salienti sui costi gestionali sono inseriti nei report per il controllo di gestione e periodicamente diffusi ad amministratori e dirigenti per opportuna conoscenza e per l'adozione di eventuali correttivi.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BRESCIA

Al fine di ridurre la spesa per la gestione del parco auto, la Provincia di Brescia, negli ultimi anni, ha adottato i seguenti provvedimenti:

- vendita dei veicoli sottoutilizzati/obsoleti mediante asta pubblica (tale intervento ha consentito di ridurre notevolmente le spese fisse oltre ad apportare un introito nelle casse dell'Ente);
- riconsegna dei veicoli a noleggio a fine scadenza e sostituzione degli stessi con veicoli acquisiti a noleggio mediante Consip (in tale occasione è stata comunque fatta una riduzione del numero dei veicoli);
- in occasione della scadenza del contratto di noleggio si è ritenuto opportuno procedere all'acquisto di 4 autovetture (da adibire alla guida con autista) di seconda mano (precedentemente a noleggio c/o i Ministeri a Roma) e tale scelta ha comportato un notevole risparmio nei noleggi;

- riscatto di 2 autovetture a noleggio (anche esse adibite alla guida con autista);
- utilizzo condiviso delle vetture tra Settori che operano nello stesso palazzo o in palazzi vicini;
- incentivo all'utilizzo dei mezzi pubblici.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CREMONA

Attivazione del servizio di condivisione di autovetture mediante un sistema di prenotazione on-line per la visualizzazione in tempo reale della disponibilità dei mezzi, con contenimento delle spese di acquisto e noleggio.

Attivazione del servizio di manutenzione tramite unica ditta affidataria in grado di praticare un costo mensile omnicomprensivo diversificato per automezzo, con un consistente risparmio in termini di risorse umane e finanziarie rispetto all'anno precedente.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CUNEO

L'ente dispone di una gestione informatizzata del parco veicoli con un sistema di prenotazione che consente una forte condivisione del parco autovetture. Vengono utilizzate vetture alimentate con carburanti alternativi (gpl/metano) e mezzi di piccola cilindrata (3 sole auto superiori a 1600 cc). È stato azzerato il parco auto di rappresentanza.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FERRARA

Nell'ottica di ridurre i costi di gestione del parco mezzi, e nel rispetto delle indicazioni contenute nel Piano triennale approvato con D.G.P. n.145 PG 39710/2010", nell'anno 2011 è stata effettuata un'analisi della distribuzione delle vetture di proprietà dell'ente, volta a ridurre del 10% il numero di vetture presenti, in modo mirato e consapevole al fine di abbattere i costi fissi e garantire contestualmente l'efficienza dei servizi resi.

Questo obiettivo è stato raggiunto pienamente, grazie all'individuazione di 8 autovetture da vendere nell'anno 2011 ed al contestuale incremento di una unità (da 7 ad 8) delle vetture a guida libera. Nel mese di giugno è stata effettuata la vendita delle vetture (sono state vendute 7 auto mentre per 1 auto non è stata presentata nessuna offerta) mediante l'indizione di un'asta pubblica dalla quale sono stati ricavati 4.150 euro.

Nella scelta delle auto da alienare si è tenuto conto dell'indirizzo stabilito dalla deliberazione di Giunta (nn. 58477/226 del 22/07/2008) secondo il quale le autovetture di proprietà dell'Ente dovranno essere dismesse, di norma, al raggiungimento dei 200.000 km di percorrenza. L'alienazione dei mezzi di cui sopra ha comportato un risparmio direttamente quantificabile in 960 euro di costi per l'assicurazione, oltre ad un'economia per la manutenzione, revisione, bolli e bollini blu non valutabile nell'anno 2011, ma negli anni successivi, in quanto la vendita è stata effettuata a metà anno.

Al fine di verificare l'efficacia di questa riorganizzazione sono stati presi a riferimento alcuni parametri che mostrano come sia comunque stato garantito lo svolgimento corretto di tutte le funzioni dell'Ente. In particolare è aumentata la percorrenza media annua per ogni veicolo pari 13.180 km rispetto ai 12.350 km percorsi nel 2010, e sono aumentati il numero dei servizi annui resi dalle auto a guida libera passando da n. 1.380 nel 2010 a n. 1.642 nel 2011. Tale dato, registrato dal sistema di prenotazione e gestione delle autovetture a guida libera con consegna chiavi da bacheca elettronica, conferma la funzionalità e il controllo dello stesso servizio nelle 24 ore.

Per la manutenzione delle autovetture sono stati spesi indicativamente 22.000 euro nell'annualità 2011 (importo comprensivo dei tagliandi e dei bollini blu), mentre nell'annualità 2010 erano stati spesi circa 26.000 euro.

Tale somma risulta particolarmente bassa in quanto la quasi totalità della manutenzione ordinaria e straordinaria viene eseguita dall'officina interna all'Ente: Infatti nel 2011 sono stati effettuati 121 interventi sulle vetture e 189 interventi sui mezzi della viabilità, per un totale di 310 interventi. Nel 2011

sono stati sostenuti costi per gli oneri assicurativi RC auto pari a 16.521 euro (importo incrementato del 30% rispetto ai costi sostenuti nel 2010) , e costi per i bolli pari a 8.790 euro.

L'approvvigionamento di carburante per tutti gli autoveicoli avviene tramite sistema Fuel-cards con condizioni contrattuali vantaggiose garantite dall'adesione alla Convenzione regionale (intercent-ER) in essere con i distributori API-IP, che presentano una distribuzione di punti di approvvigionamento sul territorio provinciale capillare. Al fine del monitoraggio e del controllo di gestione, viene effettuata la verifica della lista mensile dei rifornimenti del carburante inviata anche su supporto informatizzato a consuntivo dalla ditta fornitrice, e viene effettuato il monitoraggio dei consumi verificando la congruità dei km percorsi e dei rifornimenti effettuati.

Il costo complessivo del carburante (benzina, gasolio, GPL, e metano) consumato dalle vetture dell'ente per l'annualità 2011 ammonta a 66.564 euro, pari a Lt 46.441.

In merito al rimborso per l'utilizzo delle autovetture personali, nell'annualità 2011 sono stati rimborsati 760 euro a fronte di 5.781 km percorsi (di cui solamente km 2.498 rimborsati), mentre nell'anno 2010 per 30.226 km percorsi erano stati rimborsati 8.220 euro. E' fondamentale interpretare i dati sopra riportati alla luce dell'applicazione dell'art.6 del DL78/2010 convertito in legge122/2010 nel quale viene esclusa la possibilità di rimborsare le spese per l'utilizzo delle vetture personali ad esclusione di situazioni eccezionali.

Nell'anno 2010 non sono stati effettuati acquisti di autovetture.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI GORIZIA

La legge finanziaria 244/2007, per l'anno 2008, aveva dispone che "Ai fini del contenimento delle spese di funzionamento...le amministrazioni pubbliche...adottano piani triennali per l'individuazione di misure finalizzate alla razionalizzazione dell'utilizzo... delle autovetture di servizio".

Nel rispetto di tali disposizioni, dal 2008 la Provincia ha adottato piani triennali per l'individuazione di misure finalizzate alla razionalizzazione dell'utilizzo, tra l'altro, degli automezzi.

Si è proceduto dapprima col mantenere una sola vettura di rappresentanza, utilizzandola via via in modo sempre più marginale, in seguito deliberando la sua dismissione senza sostituzione con altro mezzo analogo. Si è inoltre cercato di incentivare la maggior fruizione delle autovetture di servizio al posto di quelle private da parte degli uffici, di rinnovare il parco autovetture con mezzi a minor impatto ambientale ed a minor consumo dove possibile. Si è provveduto anche all'acquisto di biciclette, promuovendo un maggior impiego di questo mezzo, con la conseguente riduzione dell'utilizzo delle autovetture per gli spostamenti in città e dei costi connessi.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI GROSSETO

L'Ente ha provveduto a razionalizzare alcuni servizi interni e questo ha comportato, in particolare per il servizio viabilità, una rivisitazione delle dotazioni del parco mezzi con variazioni in diminuzione.

Inoltre è in corso dal 01/01/2011 una strategia di riduzione del numero dei mezzi in dotazione attraverso una attenta programmazione.

Dal 01/01/2011 al 30/06/2012 si è passati da una dotazione di 283 mezzi ad una di 215, con notevole vantaggio in termini economici.

Sono state inoltre attivate forme di controllo (giornaliero) sulla spesa dei carburanti ricorrendo, ove possibile, all'utilizzo di buoni carburante prepagati in sostituzione e buoni con liquidazioni postume.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI LECCO

Con Delibera di Giunta Provinciale n. 431 del 11/12/2008 la Provincia di Lecco ha approvato un Piano Triennale per l'individuazione di misure finalizzate alla razionalizzazione e contenimento delle spese di funzionamento in cui si sono decisi i seguenti interventi:

- riduzione del numero complessivo di automezzi mediante l'analisi del fabbisogno effettivo, procedendo all'eventuale rottamazione degli autoveicoli obsoleti e non più rispondenti alle norme del codice della strada;
- sostituzione degli autoveicoli classificati Euro 0 o Euro 1 ritenuti indispensabili per lo svolgimento delle attività istituzionali dell'Ente. Tale sostituzione avverrà compatibilmente con le risorse finanziarie assegnate;
- sostituzione di eventuali ulteriori autoveicoli con altrettanti autoveicoli di cilindrata/potenza inferiore, compatibilmente con le destinazioni d'uso degli autoveicoli stessi;
- costante monitoraggio delle spese di manutenzione ordinaria e per il rifornimento di carburante, con segnalazione ai vari Dirigenti di eventuali costi che si discostino dall'andamento storico dei costi stessi.

Nell'anno 2011 è stato effettuato con molta attenzione il controllo sul limite delle spese per acquisto, manutenzione, noleggio ed esercizio di autovetture (escluse quelle della vigilanza) che non potevano essere superiori all'80% di quelle impegnate nel 2009 (tale limite era uguale a 229.680 euro).

L'obiettivo è stato pienamente raggiunto considerato che la spesa impegnata è stata pari a 217.167 euro.

Un'altra importante azione in termini di efficienza che è stata attuata nel corso del 2011, è stata l'autorizzazione a procedere all'acquisto di 6 automezzi in sostituzione di 9 automezzi obsoleti e non più riparabili del Settore Viabilità. In questo modo, si è ridotto il numero di automezzi e se ne sono acquistati altri con criteri di compatibilità ambientale e risparmio energetico.

Si è aderito alla convenzione stipulata in data 01.05.2010 tra la società Consip, per conto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, e la società MIDIEUROPE s.r.l., per la fornitura di 6 Isuzu D-max 4x4 single 2.5L.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI LUCCA

Al fine di razionalizzare la spesa delle auto di servizio e di rispettare il limite di spesa di cui all'art. 6, comma.14, del D.L.78/2010 (convertito nella L.122/2010) nel triennio 2009-2011 è stata attuata una progressiva e consistente riduzione delle auto di servizio, di 21 unità (da 68 a 47 mezzi) pari al 30,8%, mentre la spesa complessiva è risultata inferiore di 71.851euro (da 272,136 a 200.285 euro) pari al 26,4%, e pertanto superiore al limite di spesa.

Il rapporto tra auto di proprietà ed auto a noleggio è passato da 0,78 (30 contro 38) a 1,42 (27 contro 19) in quanto ai fini della drastica riduzione dei mezzi la cessazione dei noleggi è risultata più rapida e agevole rispetto all'alienazione dei mezzi di proprietà .

Si segnala inoltre che è stato istituito un parco auto centralizzato che ha consentito un più efficiente e funzionale utilizzo dei mezzi a disposizione.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI MATERA

Nell'ambito delle strategie per il contenimento della spesa, sin dal proprio insediamento il 18 giugno 2009, l'Amministrazione ha intrapreso un percorso di rigor

Con specifico riferimento al numero delle auto in dotazione dell'Ente e ai relativi autisti basta confrontare le spese sostenute da questo Ente nell'anno 2008 rispetto a quelle sostenute per il medesimo titolo nell'anno 2010, a seguito delle decisioni assunte nel secondo semestre dell'anno 2009. In particolare, a fronte di 6 unità (delle quali 5 dipendenti a tempo indeterminato e 1 a tempo determinato) adibite alle esclusive mansioni di autista del presidente e dei singoli assessori, nonché di una ulteriore unità (coordinatore autisti responsabile del parco auto blu) che comunque veniva all'occorrenza adibito alle mansioni di autista, già nel 2010 la situazione risultava differente. Infatti, le auto di rappresentanza si sono ridotte a tre (di cui una sola blu di rappresentanza), l'autista a tempo determinato non è stato ulteriormente assunto e, dei 5 autisti dipendenti a tempo indeterminato, 4 sono stati adibiti ad altre mansioni presso diversi uffici dell'Ente. Il coordinatore responsabile del Parco auto blu è andato in quiescenza e non sarà sostituito. Infine, l'unico autista a disposizione degli

amministratori, in realtà espleta le mansioni di autista per circa il 30% del proprio orario di servizio essendo stato per il restante 70% adibito a mansioni diverse presso il gabinetto della Presidenza.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI MILANO

A partire dall'inizio del 2010, nell'ottica del contenimento e dell'ottimizzazione della spesa per il parco auto della Provincia, si è intrapresa un'azione articolata sui seguenti diversi interventi:

1. drastica riduzione dell'autorizzazione all'uso del mezzo proprio per motivi di servizio;
2. progressiva riduzione del parco auto con dismissione dei mezzi vetusti e maggiormente inquinanti;
3. centralizzazione delle auto di servizio in uso agli uffici per consentire una più attenta gestione dei mezzi, finalizzata alla razionalizzazione dell'utilizzo con conseguenti economie di scala;
4. noleggio di mezzi ibridi mediante adesione a convenzione Consip;
5. omogeneizzazione dei comportamenti gestionali e razionalizzazione delle risorse umane impiegate nell'attività di gestione.

Tali azioni di razionalizzazione sono state espresse anche attraverso informative di Giunta e attribuite quali obiettivi all'interno del Piano Esecutivo di Gestione del Settore Servizi Generali e Facility Manager.

Si evidenziano di seguito alcuni indicatori di risultato esemplificativi:

- riduzione rimborsi uso auto privata dei dipendenti: da 266.176 euro (anno 2009) a 6.150 euro (anno 2011) pari a una riduzione di oltre il 97%;
- riduzione auto di servizio: da 174 (luglio 2009) a 137 (dicembre 2009) a 128 (dicembre 2010) a 88 (dicembre 2011);
- riduzione delle spese di gestione del parco auto: da 665.270 euro (dicembre 2009) a 469.000 euro (dicembre 2010) a 228.971 euro (dicembre 2011).

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI MODENA

Nel 2010 l'amministrazione ha approvato un proprio piano di razionalizzazione del parco automezzi.

Anche nel 2011 si è proseguito nella logica prevista da tale piano, monitorando puntualmente costi e chilometri. Nel 2011 inoltre è stato affidato, tramite procedura aperta, il servizio di gestione della manutenzione, prevedendo l'inclusione di interventi in precedenza non previsti. Questo ha comportato una riduzione dei costi di manutenzione.

In generale i costi di gestione corrente non hanno però subito una contrazione in particolare a causa dell'aumento del costo della benzina. Inoltre si sono dovuti affrontare costi di manutenzione straordinaria significativi determinati da incidenti occorsi ad alcune auto. Tali costi, essendo comunque di parte corrente nel bilancio della Provincia, hanno concorso a determinare il costo complessivo indicato.

Il numero di automezzi di servizio è ritenuto ottimale; nel 2010 si è proceduto a sostituire alcune auto vetuste con automezzi a bassa emissione (metano e GPL) la fine di ridurre le spese di gestione. Si prevede nel 2012-2013 di proseguire con tale azione.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI NAPOLI

L'Amministrazione da più di dieci anni aderisce alle convenzioni stipulate dalla Consip S.p.A. che prevedono l'approvvigionamento di autoveicoli mediante la formula del noleggio a lungo termine "all

inclusive" per un periodo pari a 48 mesi. Alla scadenza dei contratti le autovetture sono state sempre rinnovate mediante adesione alle nuove convenzioni che di volta in volta venivano attivate dalla Consip.

L'Amministrazione ha anticipato il taglio dei costi dell'Autoparco Provinciale rispetto alle previsioni normative: infatti, tra l'anno 2009 e 2010, si è proceduto a ridurre il numero delle autovetture non rimpiazzando autoveicoli i cui contratti di noleggio venivano a scadere: da 7 a 14 autovetture.

Nel corso dell'anno 2011, inoltre, sono scaduti 11 contratti di noleggio stipulati nell'anno 2007 che prevedevano berline medie di cilindrata pari 1.900 cc. Tali autovetture sono state sostituite nel pieno rispetto della normativa aderendo nell'ultimo trimestre del 2011 alla Convenzione Consip vigente in quella data, con l'emissione di ordinativo di 11 autovetture medie di cilindrata inferiore (1.600cc) a quelle precedentemente in servizio. Di queste autovetture, 5 sono state consegnate all'Amministrazione nel primo mese dell'anno 2012.

Per esigenze residuali ed integrative a quelle soddisfatte con le auto di servizio, è stato previsto il ricorso all'utilizzo di taxi per gli spostamenti tra le diverse sedi dell'Ente, ovvero per spostamenti dovuti a compiti istituzionali sempre nell'ambito cittadino.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PARMA

Il parco auto "di servizio" dell'ente a fine 2008 è stato quasi interamente sostituito.

Tra gli obiettivi prefissati:

- la dismissione di mezzi ormai vetusti, poco sicuri e non eco-compatibili,
- l'utilizzo di nuove forme di acquisizione, diverse dalla proprietà,
- la nuova acquisizione di mezzi a minimo impatto ambientale (ibride, metano,...) a bassa emissione, di cilindrata inferiore alla precedente dotazione con minori consumi.

Le azioni adottate hanno riguardato:

- l'approvazione del Regolamento (con atto G.P. n. 149 del 5 marzo 2009) per l'utilizzo delle auto assegnate per il "Servizio noleggio lungo termine senza conducente" e Manuale Operativo al fine di regolamentare l'utilizzo delle auto in dotazione ai vari servizi (e relativi dipendenti autorizzati) e le relative responsabilità;
- l'impostazione di un sistema di rilevazione/monitoraggio delle percorrenze chilometriche e consumi carburanti con utilizzo di apposito archivio informatico.

Alcuni indicatori di risultato per il triennio 2009-2011 sono i seguenti:

- riduzione del numero di auto di servizio a disposizione: da 64 a 41. Nel corso del 2011 la disponibilità è rimasta invariata;
- ad esclusione delle 2 auto di rappresentanza (auto blu) di proprietà, le auto di servizio sono state acquisite al 100% con altre forme di disponibilità (noleggio);
- le auto di servizio acquisite in noleggio sono per la quasi totalità alimentate a metano, si tratta quindi di modelli a consumo ridotto.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PIACENZA

Le strategie messe in campo dalla Provincia per il contenimento della spesa sono costanti e sono state confermate nel Piano triennale di razionalizzazione 2011-2013 finalizzato al contenimento delle spese di funzionamento (art. 2, commi 594 e seguenti, della legge 24.12.2007, n. 244), approvato con G.P. 296/2011.

In particolare sono state attuate attraverso:

- il costante monitoraggio delle spese di carburante, analisi dei consumi in rapporto ai km percorsi, per ogni autovettura,
- la periodica verifica della riduzione del numero di autovetture e dei costi connessi,
- l'ottimizzazione dell'utilizzo dei mezzi attraverso le procedure già in uso e formalizzate nel regolamento, oltre alla modifica delle modalità di assegnazione delle autovetture,
- le acquisizioni tramite Consip.

Si sono ottenuti importanti risultati, quali, in sintesi:

- la riduzione da 34 a 32 del numero di autovetture,
- la riduzione dei costi di gestione da 102.637 a 78.284 euro,
- la riduzione del chilometraggio complessivo da km 284.307 a 276.515.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PISTOIA

Al fine di dare attuazione alle normative approvate dal Governo per il contenimento delle spese connesse alla gestione degli automezzi, l'Amministrazione ha proceduto:

- alla riduzione del numero delle autovetture (dismissione mediante asta pubblica e rottamazione dei veicoli più obsoleti per i quali erano maggiori i costi di manutenzione);
- razionalizzazione dell'uso degli automezzi mediante l'utilizzo condiviso tra uffici;
- utilizzo di mezzi bifuel a ridotto impatto ambientale;
- utilizzo delle auto ad uso collettivo per raggiungere destinazioni "non agevolmente raggiungibili con i mezzi di trasporto pubblico" quando, così come disposto dalla normativa vigente (DPCM 03/08/2011), "in relazione al percorso ed alle esigenze di servizio, gli stessi garantiscano risparmi per la P.A. ed uguale efficacia".

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI RAVENNA

L'ente ha adottato le seguenti misure:

- utilizzo condiviso tra più settori/servizi degli automezzi a guida libera: potrebbe comportare la riduzione dell'utilizzo dell'auto privata con un risparmio stimato in 10.600 euro annui. Dal 2009 al 2011 le spese per l'uso dell'auto privata (anche in virtù delle recenti disposizioni normative), sono state sostanzialmente azzerate;
- gestione aggregata per area territoriale della manutenzione: il risparmio annuo stimato è pari a 16.000 euro. Dal 2009 al 2011 le spese di manutenzione sono state ridotte per circa 20.000 euro;
- sostituzione dei mezzi obsoleti con mezzi di cilindrata medio-bassa (1200÷1600 cc) ed alimentazione alternativa (metano/GPL): il risparmio conseguibile è stato stimato in circa € 34.000 annui.

Negli ultimi anni, per cause legate alle disponibilità finanziarie e vincoli normativi, non è stato possibile procedere all'ammodernamento del parco automezzi nei termini previsti.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI REGGIO EMILIA

Le misure adottate previste dal P.E.G. 2011 sono le seguenti:

- stipula di un contratto di manutenzione esternalizzata con interventi di manutenzione ordinaria "a canone";

- creazione di una data base del "parco veicoli" contenente i dati tecnici e amministrativi e una scheda riportante lo stato e gli interventi di manutenzione e pianificazione degli stessi;
- rottamazione dei veicoli obsoleti e razionalizzazione dell'utilizzo dei veicoli rimanenti con un sistema di prenotazione centralizzato e relativo monitoraggio.

Indicatori di risultato:

- riduzione del numero di veicoli di proprietà (-7, pari al -17,5%) a parità di utilizzatori senza creare disservizi.
- contenimento della spesa entro i limiti previsti dalla normativa in presenza di un incremento notevole della spesa per carburanti.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI RIMINI

La razionalizzazione delle spese di gestione dell'autoparco provinciale, conformemente a quanto previsto dalla normativa e dalla deliberazione di indirizzo dell'Ente, è stata realizzata attraverso le seguenti azioni:

- sostituzione dei veicoli più obsoleti con mezzi, ove possibile per la natura del Servizio a cui sono destinati, ad alimentazione ibrida;
- utilizzo carburanti alternativi alla benzina verde a basso impatto (metano o GPL) che risponde ad una duplice esigenza, di risparmio, in considerazione del differenziale di prezzo fra i diversi carburanti e di attenzione all'ambiente;
- uso di mezzi alternativi per piccoli spostamenti in città o tra le sedi provinciali. L'Amministrazione nell'ambito del progetto "Piano spostamento casa-lavoro", approvato con Delibera di G.P. n. 81 del 15/04/2003, ha messo a disposizione dei dipendenti biciclette tradizionali ed a pedalata assistita, per gli spostamenti dalle sedi provinciali alla stazione ferroviaria e tra le diverse sedi. E' inoltre incentivato l'uso di biciclette proprie (sempre secondo il citato progetto) per gli spostamenti casa-lavoro;
- gestione informatizzata dell'autoparco per il controllo costante dei costi di gestione e dei programmi di manutenzione dei mezzi.

Risultati ottenuti nel triennio 2009/2011:

- riduzione del numero dei mezzi costituenti l'autoparco provinciale a seguito di dismissione di mezzi obsoleti senza sostituzione e riorganizzazione dell'assegnazione degli stessi ai servizi (da 29 automezzi del 2009 a 26 del 2011);
- sostituzione di veicoli obsoleti con veicoli nuovi ad alimentazione ibrida con riduzione delle spese di carburante e dell'inquinamento atmosferico (7 veicoli ad alimentazione ibrida acquistati nel triennio 2009-2011 in sostituzione di altrettanti obsoleti);
- riduzione delle spese di gestione dell'autoparco.

Si è verificata nel triennio 2009-2011 una riduzione delle spese di gestione dell'autoparco provinciale nonostante si siano verificati eventi che hanno provocato un intenso utilizzo dei mezzi:

- ampliamento del territorio della Provincia di Rimini a seguito dell'accorpamento di 7 Comuni della provincia di Pesaro-Urbino, che ha determinato un incremento dell'uso dei veicoli per la "copertura" del territorio trasferito;
- applicazione della Legge 122/2010 di conversione del D.L. 78/2010 che all'art. 6 comma 12 determina la disapplicazione delle norme che prevedevano la possibilità di autorizzare il personale all'uso del mezzo proprio e di rimborsare la relativa indennità chilometrica. Questa previsione normativa ha determinato un conseguente maggiore

utilizzo dei veicoli dell'autoparco provinciale e il conseguente incremento delle spese per carburante e manutenzione mezzi;

- sospensione, a partire dal mese di aprile 2009, del servizio di car sharing/auto condivisa, introdotto in via sperimentale nell'anno 2007 in sostituzione ed a supporto dell'uso delle auto a guida libera per gli spostamenti di servizio.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI ROMA

L'Amministrazione, ai fini della riduzione delle spese, ha adottato la Deliberazione di Giunta Provinciale n.7/2 del 16.02.2011 di adeguamento al D.L.78/2010. Nello specifico sono state ridotte, sensibilmente, le spese relative al rimborso per l'uso del mezzo proprio dei dipendenti (passando da una spesa del 2009 pari a 1.580.611 euro a 404.350 euro per il 2011).

Si è inoltre evitata l'acquisizione di nuove auto, facendo ricorso ad altra forma (noleggio senza conducente) di utilizzo temporaneo dei mezzi di trasporto necessari.

I servizi competenti hanno privilegiato, nel rifornimento delle autovetture di servizio, l'uso del gas GPL rispetto all'uso della benzina.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI SAVONA

L'intenzione dell'ente, anche per il prossimo triennio, sarà di procedere verso l'ammodernamento del parco macchine attraverso l'utilizzo di convenzioni che rendano estremamente conveniente la sostituzione delle autovetture datate, riducendo i costi di manutenzione attraverso l'ottenimento di clausole di garanzia particolarmente favorevoli e, al contempo, puntando a mantenere la consistenza complessiva invariata per il futuro tramite la permuta delle autovetture obsolete.

Nel triennio 2009/2011, la politica di contenimento dei costi relativa alla gestione delle autovetture, ha portato ad una diminuzione di 2 unità oltre che ad una decisiva riduzione significativa della spesa pari al 23%, mentre la percorrenza media è passata da 11.502 km a 9.685 Km, con un decremento del 15%.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI TERNI

La nuova modalità di gestione dell'autoparco provinciale ha tra i suoi scopi principali, oltre naturalmente a consentire il regolare svolgimento di tutte le attività che implicano l'uso del mezzo, quello di procedere alla razionalizzazione delle procedure interne al fine di contenere le spese. Per ottenere questo risultato si è proceduto all'informatizzazione del servizio che consente un riscontro e una reale rendicontazione, veloce e puntuale, sia dello stato di ciascun veicolo, sia delle spese sostenute per manutenzione, carburante, revisioni, ecc. È stata regolamentata la modalità di intervento, soprattutto per quanto riguarda la manutenzione delle macchine, che prevede, a seguito della segnalazione del guasto al responsabile dell'autoparco, la richiesta da parte dell'ufficio competente, di almeno tre preventivi ad officine meccaniche che insistono sul territorio e che offrono le necessarie garanzie di efficienza ed economicità; segue l'invio del buono d'ordine ed infine il pagamento e liquidazione della relativa fattura, avendo cura di verificare la regolarità della prestazione. Infine è in fase di elaborazione il Regolamento per la gestione dell'autoparco.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI VICENZA

Le misure adottate per il contenimento della spesa sono state molteplici:

- attivazione della gestione centralizzata per ciascuna sede nell'uso delle auto con l'attivazione, ove possibile, del sistema del car pooling;

- trasparenza nell'uso degli automezzi con registrazione dei viaggi;
- attribuzione ad un'unica persona funzioni di autista e gestione della manutenzione e custodia del parco auto;
- ricognizione del parco automezzi con la valutazione dello stato degli stessi;
- riduzione del parco auto attraverso la cessione ad associazioni o enti locali (se ancora funzionanti) o la definitiva rottamazione delle auto obsolete (35 auto totali disponibili nel 2011 rispetto alle 47 auto disponibili nell'anno 2009);
- azzeramento dell'uso dell'auto privata e contenimento dei costi relativi alle spese non ripartibili (Spesa anno 2009: 70.000 euro; spesa nel 2011 pari a 8.126 euro).

COMUNI CAPOLUOGO

COMUNE DI ANCONA

Nel 2011 il Comune di Ancona ha sostenuto spese per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi complessive pari a 107.339 euro, che rappresentano il 68% delle spese sostenute nell'anno 2009 (pari a € 156.974). Risulta pertanto rispettato il vincolo imposto dall'art. 6, comma 14 del D. L. 78/2010.

Si è anche realizzata una riduzione delle spese del personale addetto alla guida dovuto alla diminuzione degli autisti (2 nel 2009 e 1 nel 2011), conseguente alla riduzione delle auto assegnate ad uso esclusivo che sono passate da 2 a 1.

Complessivamente le autovetture sono passate da 52 nel 2009 a 50 nel 2011.

Sono state intraprese le seguenti misure di efficienza: maggior utilizzo delle autovetture a consumo ridotto che sono passate da 5 a 9, con un'incidenza sul totale che è passata dal 10% al 18%; riduzione delle autovetture più vetuste, che comportano maggiori costi di utilizzo.

Nell'ultimo triennio è stato incentivato l'utilizzo delle autovetture che ha determinato un aumento del 25% dei km percorsi (249.320 nel 2009 e 310.725 nel 2011) con contestuale aumento delle spese di gestione (vedi consumo carburante, manutenzione, etc.) e riduzione del 56% delle spese di mobilità.

Continua l'azione rivolta all'individuazione di misure finalizzate alla razionalizzazione dell'utilizzo delle autovetture di servizio attraverso il piano Piano Triennale 2011-2013 di razionalizzazione di alcune spese di funzionamento (art. 2, commi 594 e successivi Legge Finanziaria 2008).

Si ricorda infine che già nel 2007 (con delibera di giunta n.3 del 16/01/2007) l'Amministrazione Comunale ha effettuato una riorganizzazione del parco veicoli in dotazione degli uffici attraverso una gestione centralizzata che ne ha determinato un utilizzo più efficace oltre che più efficiente.

COMUNE DI BARI

L'amministrazione ha da tempo avviato un percorso di radicale trasformazione del sistema di movimentazione adottando specifici atti di indirizzo della Giunta municipale (n. 1019 del 9 dicembre 2009 - 1096 del 30 dicembre 2009 e 555 del 4 agosto 2010) dove essenzialmente è previsto:

- il blocco del tourn over per il personale;
- il passaggio, per l'acquisizione dei veicoli, dalla proprietà al nolo;
- l'utilizzo condiviso delle autovetture;
- l'uso delle vetture solo in caso di impossibilità di utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto;

- l'utilizzo di autovetture a propellente ecologico;
- la rottamazione degli autoveicoli con sostituzione di non più del 50% del dismesso.

Tale programma è in piena fase di attuazione.

COMUNE DI BERGAMO

A seguito di analoghi interventi già effettuati sugli esercizi precedenti, l'Amministrazione, nel percorso di predisposizione del Bilancio 2012, ha condotto una spending review su tutte le spese di funzionamento 2011, mirata a conseguire, a regime, tagli di spesa corrente pari al 12% - 15%.

Una parte di tale obiettivo verrà conseguita nel 2012 nell'ambito della gestione del parco mezzi, sia mediante riduzione delle unità mantenute in servizio, sia nelle modalità di utilizzo delle stesse.

Per quanto riguarda, in particolare, i mezzi rientranti nel censimento è prevista una prima tranches di sperimentazioni atte a ridurre stabilmente il numero di veicoli assegnati a un singolo ufficio o servizio (-15% pari a 6/7 mezzi) a favore di veicoli disponibili per l'uso a rotazione tra più uffici o servizi, (inizialmente 2/3 mezzi dei 52/53 rimanenti).

Per quanto riguarda le quattro auto con autista, la Giunta e il Consiglio hanno dato indirizzi agli uffici nel senso della sostituzione mediante permuta sul mercato dell'usato di almeno due dei quattro mezzi con veicoli di minor cilindrata maggiormente idonei alle esigenze di mobilità di amministratori e personale (dirigenti e non) e da utilizzare a rotazione senza autista. Tale conversione comporterà inoltre la riduzione da quattro a due degli autisti assegnati stabilmente alla guida e ridestinati a funzioni di guardiania del palazzo.

In tale contesto muteranno anche le regole di utilizzo delle due rimanenti auto di rappresentanza, nel senso di una costante valutazione costi/benefici tra il ricorso alle stesse e il ricorso a mezzi di trasporto alternativi (auto grigia senza autista ovvero mezzi pubblici).

Per quanto riguarda i soli mezzi oggetto del monitoraggio, il numero di veicoli o degli assegnatari nell'ultimo triennio (2009-2011) non è variato ma si ridurrà nel prossimo triennio.

A fronte della modesta superficie territoriale dell'ente, le percorrenze chilometriche medie annue dei mezzi si manterranno piuttosto modeste e si confermerà perciò la tendenza ad una vita media dei mezzi elevata (10/12 anni), tale da non giustificare il ricorso al leasing.

Proseguirà la politica di conversione del parco mezzi secondo una logica eco-sostenibile (attualmente il 71,2% dei veicoli oggetto del presente monitoraggio sono ad alimentazione a gpl/metano/elettrica); ciò comporterà nel breve periodo un aumento della spesa per le ulteriori conversioni di alcuni veicoli ad alimentazione a gpl o a metano (nell'ultimo triennio il 39% dei veicoli compresi nel monitoraggio che erano alimentati solo a benzina è stato convertito ad alimentazione a gpl o metano).

Verrà comunque perseguito su più fronti l'obiettivo di riduzione della spesa, pur di difficile conseguimento, in quanto la spesa medesima è soggetta ai seguenti vincoli esterni e non controllabili: l'aumento dei costi assicurativi, il crescente invecchiamento dei mezzi che richiederà maggiore manutenzione e l'aumento del prezzo dei carburanti.

COMUNE DI BOLOGNA

L'Amministrazione comunale, nel rispetto del limite di spesa imposto dal D.L. 78 del 31/05/2010 convertito con modificazioni dalla legge n° 122 del 30/06/2010, proseguirà nell'attuazione del processo di razionalizzazione già iniziato con l'anno precedente mettendo in atto la riduzione del numero dei veicoli con conseguente risparmio in termini di gestione (manutenzione, carburante, gestione pratiche amministrative, assicurazione, etc...). Ha già attuato una razionalizzazione delle spese relative al costo carburante imponendo per le auto a benzina limiti di spesa sul singolo rifornimento che hanno portato ad un decremento delle spese mensili.

Come già previsto nei documenti programmatici per il contenimento della spesa, a seguito del trasferimento degli uffici comunali in una unica sede, dal 2009 sono state messe in condivisione alcune auto, razionalizzando così l'utilizzo delle autovetture assegnate ai Quartieri/Settori delle sedi dislocate. Inoltre, sempre nell'ambito del processo di razionalizzazione dell'utilizzo dei veicoli, è stato attivata e proseguirà la condivisione di un numero limitato di auto al servizio della Giunta comunale e dei dirigenti che hanno sede a Palazzo D'Accursio, P.zza Maggiore.

L'Amministrazione si sta attivando per diversificare i mezzi per lo spostamento dei dipendenti anche attraverso l'utilizzo di biciclette con pedalata assistita.

COMUNE DI FIRENZE

Principali misure attuate:

1. riduzione del numero complessivo dei veicoli dell'Ente e previsione di sua ulteriore riduzione;
2. dismissione del servizio di rappresentanza da settembre 2011;
3. monitoraggio della razionalità d'uso dei veicoli assegnati agli uffici;
4. incentivazione dell'uso di veicoli ibridi e carburante alternativo (metano).

COMUNE DI FORLI'

Le azioni intraprese sono le seguenti:

- è stata effettuata un'analisi approfondita delle vetture che hanno un limitato chilometraggio annuo e sono state individuate le autovetture che non hanno una fruizione continua, costituendo gruppi di utilizzo più ampi;
- sono state sostituite le vetture più obsolete e con più chilometraggio, con nuovi acquisti a basso impatto ambientale (carburante ecologico), contenendo così i costi dovuti per le manutenzioni e consumo del carburante;
- si è aderito alla convenzione Consip per le forniture di carburante tramite Fuel Card nel 2009 e nel 2010 a seguito di Del.G.C.n. 106 del 31.3.2009;
- è utilizzato un software dedicato per la gestione dell'autoparco con indicazione per ogni autoveicolo dei costi sostenuti (manutenzioni, bolli e assicurazione) e controlli mensili sul consumo di carburante e km percorsi.

Sul sito del Comune, nella sezione trasparenza valutazione e merito, sono stati pubblicati:

- il Piano Triennale di razionalizzazione (ex art. 2, commi 594 e seguenti, della Legge Finanziaria 2008) 2008-2010 e 2011-2013 con i relativi aggiornamenti annuali;
- i dati del questionario Formez PA sull'utilizzo delle autovetture in dotazione al Comune di Forlì (anni 2009 e 2010).

COMUNE DI LUCCA

A fronte del numero invariato di auto totali, si è provveduto nel triennio 2009-2011 alla rottamazione delle auto in uso da più di dieci anni e al conseguente acquisto di altrettante auto privilegiando i modelli a consumo ridotto (auto ibride benzina-metano).

Con riferimento alla spesa di gestione dell'anno 2011 (acquisizioni, spese ripartibili e spese non ripartibili) si può evidenziare una riduzione rispetto al 2009 del 39% circa.

COMUNE DI MILANO

Già a partire dal 2008 il Comune di Milano aveva dismesso le auto di rappresentanza di cilindrata medio-alta in capo agli Assessori e ai vertici istituzionali, sostituendole con altrettante auto di piccola

cilindrata bi-fuel, e nel 2009 aveva ridotto ulteriormente il parco veicolare. Nell'anno 2011, con deliberazione di Giunta Comunale, l'Amministrazione ha espresso la propria volontà al fine di contenere maggiormente la spesa nell'ambito della mobilità interna ricercando soluzioni tali da armonizzare, da una parte, la riduzione della spesa e, dall'altra, il mantenimento degli standard minimi della mobilità dei dipendenti. A tal proposito è stato previsto che:

- al termine dei contratti di noleggio sono state restituite le auto ed è stata attivata una nuova Convenzione Consip rinnovando il parco auto e riducendo il numero delle auto acquisite a noleggio del 28,5% rispetto al 2011. L'Amministrazione ha scelto auto di cilindrata medio-bassa di cui circa il 50% bi-fuel benzina/metano;
- per integrare la riduzione delle auto e soddisfare le esigenze dei vari servizi dell'Amministrazione, è stato previsto a pieno regime l'utilizzo del servizio di car sharing mediante convenzione quinquennale con ATM Servizi S.p.A., la cui spesa è cofinanziata per il 65% dalla Regione Lombardia. La convenienza, a differenza del noleggio, risulta dal fatto che il costo del servizio è dato dall'effettivo utilizzo dell'auto comprensivo anche del costo del carburante;
- sempre nell'ottica di razionalizzazione e contenimento della spesa nonché dell'ottimizzazione dell'utilizzo delle autovetture, con circolare del luglio 2011, il Comune di Milano ha disposto l'istituzione del servizio di car sharing interno fruibile, per esigenze di servizio, indistintamente da tutte le figure afferenti l'Amministrazione Comunale;
- dopo un periodo di sperimentazione è stato ampliato l'utilizzo del Bike sharing a disposizione dei dipendenti che vogliono utilizzare la bicicletta in sostituzione dell'auto di servizio;
- l'Amministrazione, inoltre, per servizi che si svolgono in modo quotidiano su tutto il territorio comunale (messi, giroposta ecc.), ha previsto tessere di servizio tramite abbonamenti con ATM S.p.A.. Ciò anche per favorire l'utilizzo di mezzi pubblici anziché le auto di servizio.

COMUNE DI MODENA

I piani di razionalizzazione della spesa di gestione del parco autovetture del triennio 2008-2010 e del triennio 2011-2013 sono stati indirizzati alla:

- sostituzione delle autovetture obsolete classe Euro 0 o Euro 1 o Euro 2 con autovetture a doppia alimentazione, meno inquinanti e con livelli di consumo più ridotti,
- riduzione numerica del parco veicoli (non solo del parco autovetture),
- riduzione nel consumo di carburante.

In termini di risultati si sottolinea che:

- il parco autovetture è passato da 108 nel 2009 a 102 nel 2011;
- i consumi di benzina sono scesi da 64.900 litri nel 2009 a 55.490 nel 2011.

COMUNE DI ORISTANO

Le azioni adottate dall'Amministrazione riguardano:

- l'attivazione di sistemi di monitoraggio dei consumi di automezzi con procedure informatizzate;
- la riassegnazione di automezzi comunali ai vari servizi e per le reali necessità;
- il monitoraggio controllato dell'utilizzo delle vetture e dei tragitti effettuati secondo regole definite;
- piccole manutenzioni eseguite in amministrazione diretta.

COMUNE DI PIACENZA

L'Amministrazione, per ottemperare alle esigenze di politiche di gestione concorrenti tra loro (riduzione dei costi da un lato e sicurezza nella messa in strada dei mezzi dall'altro), si è indirizzata verso una riduzione del numero delle vetture a disposizione degli uffici ottimizzandone l'utilizzo.

Infatti, sono stati creati autoparchi condivisi tra più servizi connessi con l'impiego di un software di gestione delle prenotazioni delle vetture, integrato con la parte di rilevazione costi delle stesse. Ciò ha permesso di ridurre da subito di almeno due unità il parco vetture ed impostare una riduzione più significativa che si sta registrando per il 2012 e di meglio operare sulla razionalizzazione della spesa di gestione con un decremento nel 2011 della stessa del 35% rispetto all'anno 2009.

COMUNE DI PISTOIA

Proseguono nel triennio 2011-2013 gli interventi evidenziati nel precedente piano:

- progressiva riduzione del numero degli automezzi in dotazione agli uffici con riorganizzazione complessiva del parco veicoli, potenziamento dell'utilizzo promiscuo dei mezzi e calendarizzazione degli interventi;
- sistema di monitoraggio della spesa di carburante e riparazioni;
- recupero dei veicoli nei periodi nei quali i singoli servizi non ne usufruiscono;
- acquisto, in base alle risorse economiche disponibili, di nuovi mezzi a doppia alimentazione gas/benzina - metano/benzina;
- ricerca di finanziamenti, adesione a progetti mobilità;
- rottamazione dei mezzi in disuso.

COMUNE DI PRATO

Prosegue il rinnovo tecnologico del parco auto iniziato nel 2009 con l'acquisto di ulteriori otto autovetture, (doppia alimentazione benzina/metano), classe ecologica 5, a fronte di 11 auto rottamate e/o dismesse, destinate ad uffici comunali per l'espletamento di mansioni di servizio. L'acquisto è a costo zero per il bilancio comunale in quanto a totale carico del contributo regionale e ministeriale per l'abbattimento delle emissioni inquinanti.

Il piano di sostituzione e rotazione dei veicoli è stato redatto sulla scorta di una ricognizione complessiva dell'intero parco auto, la quale ha considerato i seguenti elementi:

- veicoli alimentati esclusivamente a benzina immatricolati prima del 2003;
- stato complessivo delle auto: loro effettivo utilizzo, chilometraggio ed economicità derivante dalla eventuale sostituzione.

Gli interventi previsti ed effettuati nel Piano triennale 2012/2014 riguardano:

- proseguimento del rinnovo tecnologico della flotta auto e sostituzione di ulteriori nove autovetture a benzina con sette auto con emissioni a minore impatto ambientale con contributo regionale. Con questa ulteriore acquisizione si completa, in pratica, il rinnovo tecnologico della flotta auto che diviene quasi interamente costituita da veicoli di bassa cilindrata e meno inquinanti;
- diminuzione delle autovetture con dismissione di ulteriori due autovetture a benzina in occasione del rinnovo di cui al punto che precede;
- proposta di car sharing interno.

Nell'anno 2011 è stata effettuata una rilevazione volta a monitorare l'uso giornaliero delle varie auto e la percorrenza chilometrica. Dalla rilevazione è scaturito un progetto di Car Sharing interno per un ottimale utilizzo dei mezzi non adeguatamente sfruttati dal singolo servizio assegnatario, prevedendo l'utilizzo condiviso con altri uffici, attraverso un servizio di prenotazione e l'ottimizzazione degli spazi adibiti a parcheggio.

Nel 2012 il progetto è stato attuato per la parte riguardante i poli di parcheggio utilizzando solo due aree di proprietà comunale ed eliminando completamente i costi di utilizzo del parcheggio a pagamento, con un risparmio di oltre 4.000 euro annui.

La completa attuazione del progetto prevede una ulteriore diminuzione del numero di autoveicoli e dei tempi di non utilizzo, permettendo un maggiore sfruttamento ed il raggiungimento di percorrenze chilometriche adeguate al deterioramento dei mezzi.

COMUNE DI ROMA

In attuazione dei provvedimenti adottati in tema di riforma della P.A. e degli specifici indirizzi forniti dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con la Direttiva n. 6 del 2010 in tema di utilizzo delle autovetture in dotazione alle Amministrazioni Pubbliche, la Giunta Capitolina, con Memoria del 1/12/2010, ha approvato una serie di interventi, nell'ottica del contenimento della spesa pubblica, per il riallineamento del parco veicolare dell'ente e per la razionalizzazione della spesa per il sistema di utilizzo delle autovetture, con esclusione dei veicoli in uso alla Polizia Locale.

In particolare sono stati apportati i seguenti interventi:

- riduzione del numero complessivo delle autovetture a noleggio (da 339 a 226) e riduzione delle tipologie delle stesse che passano da 4 a 2 segmenti (utilitarie ed operative);
- scelta della tipologia di alimentazione in relazione al maggior rapporto di Km/litro di carburante;
- razionalizzazione delle assegnazioni in relazione al nuovo assetto della Macrostruttura e all'ottimizzazione delle percorrenze per autovetture;
- revisione delle norme regolamentari riguardanti l'uso dei veicoli;
- conferimento e revoca degli incarichi di autorizzazione alla guida e disciplinare uso fuel card;
- attivazione di sistemi di monitoraggio dei consumi con procedure informatiche;
- graduale diminuzione delle auto di proprietà;
- attivazione convenzioni con società di taxi con tariffe prestabilite.

Con deliberazione della Giunta Capitolina n.65 del 16/03/2012, è stato approvato il Regolamento per la gestione e l'uso dei veicoli in dotazione a Roma Capitale con il quale si è inteso riordinare organicamente la materia rendendo la disciplina più funzionale alle mutate esigenze della macrostruttura capitolina ed ottimizzare la disponibilità dei veicoli di servizio.

In particolare, sono stati suddivisi ed assegnati i veicoli in base all'uso cui sono destinati, è stato disciplinato compiutamente il conferimento e la revoca degli incarichi di abilitazione alla guida, quale titolo accessorio e temporaneo rispetto alle mansioni proprie del dipendente, delineati compiutamente gli obblighi del personale conducente, le procedure da seguire in caso di sinistri, le sanzioni per i casi di violazione al Codice della Strada, nonché un disciplinare sull'uso delle fuel card.

Sono state altresì introdotti i "registri dell'Autoparco" riguardanti il personale autista ed autorizzato alla guida, i veicoli di proprietà e quelli a noleggio.

COMUNE DI ROVIGO

L'Amministrazione Comunale di Rovigo, già dall'anno 2009, ha valutato la convenienza di ricorrere ad un contratto di noleggio senza conducente, aderendo ad una convenzione Consip per l'utilizzo dell'unica auto di rappresentanza.

Nel triennio 2009-2011 ha adottato modalità innovative di gestione e utilizzo delle autovetture di proprietà quali ad esempio: utilizzo condiviso delle vetture tra gli uffici del Comune di Rovigo, per percorsi in tutto o in parte coincidenti; impiego di proprio personale impiegatizio nell'attività di conduzione e gestione parco auto e nessun nuovo acquisto di mezzi.

I mezzi del parco macchine, quando possibile, sono riforniti presso le così dette pompe bianche, dove generalmente il costo dei carburanti è inferiore rispetto a quello delle grandi marche presenti sul mercato.

COMUNE DI TORINO

La Città di Torino, attraverso la redazione del proprio documento programmatico per l'innovazione e l'efficienza, provvede ad individuare, e costantemente aggiornare, le azioni da intraprendere per la razionalizzazione del proprio parco auto, con contenimento delle spese di gestione e miglioramento dell'efficienza. Le più significative azioni intraprese vengono di seguito evidenziate:

- riduzione del parco autovetture: al 31/12/2009 risultavano a disposizione della Città 400 autovetture - di cui 25 auto blu e 375 a disposizione di uffici/servizi, mentre al 31/12/2011 il parco auto municipale constava di 375 autovetture, di cui 7 blu - assegnate ad uso non esclusivo, e 368 a disposizione di uffici/servizi. La riduzione del parco autovetture della Città, dal 2009 al 2011, risulta pertanto pari al 6%, con una riduzione del numero di auto blu del 72% e del numero di auto a disposizione di uffici/servizi del 2%;
- rinnovo del parco autovetture, con sostituzione delle autovetture a ridotta efficienza, consumi elevati, costi di manutenzione elevati e/o elevate emissioni inquinanti, mediante acquisizione di nuovi veicoli a ridotto impatto ambientale e consumi inferiori: dal 2009 al 2011 la Città ha provveduto ad acquistare 29 autovetture di ridotta potenza (per il 76% di cilindrata 1.200cc.), di cui 22 con alimentazione bifuel a metano, aventi ridotte emissioni inquinanti e minori consumi rispetto alle tradizionali alimentazioni benzina o gasolio. A tal proposito si evidenzia che la Città, per il rinnovo del proprio parco autovetture, ha da tempo deciso di privilegiare l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale - al 31/12/2011 i veicoli elettrici e bifuel risultano pari al 53% del parco autovetture;
- riduzione delle tasse di proprietà del parco autovetture: le autovetture elettriche/bifuel acquistate godono dell'esonero dal pagamento delle tasse di proprietà, ai sensi della Legge regionale Piemonte n. 23/2003;
- acquisizione delle autovetture di cui sopra attraverso Consip: gli acquisti delle nuove autovetture sono stati interamente effettuati in adesione alle convenzioni Consip attive, dotando i veicoli acquistati dei pacchetti di assistenza e manutenzione disponibili in convenzione, con riduzione dei costi di acquisizione e successiva gestione;
- outsourcing dei servizi di gestione del parco autovetture: affidamento, tramite procedure ad evidenza pubblica, delle attività di manutenzione/riparazione dei veicoli, con conseguente riduzione delle attività di officina interna e relativo magazzino;
- contenimento delle spese di gestione: in ragione di quanto sopra, le spese di gestione del parco autovetture sono state ridotte del 24%, da 682.910 euro, relativi all'anno 2009, a 519.404 euro, relativi all'anno 2011;
- adozione di procedure innovative di dismissione del parco autovetture: le autovetture dismesse, anziché essere destinate a rottamazione/permuta a fronte di nuovi acquisti, vengono, dal 2009, alienate mediante asta pubblica, con maggior introito;
- dismissione di locali adibiti ad autorimessa non più rispondenti alle esigenze della Città, con eliminazione dei relativi costi di gestione;
- adozione di sistemi per la trasparenza dell'uso: la gestione del parco auto viene costantemente monitorata, in merito a consumi carburante, percorrenze chilometriche e spese di manutenzione, con l'ausilio di software dedicati.

COMUNE DI TREVISO

Nel 2011 l'attenzione è stata prevalentemente rivolta alla riduzione e razionalizzazione della spesa relativa agli automezzi, così come disposto dalle normative vigenti (D.L. n. 78/2010 convertito nella Legge n. 122/2010 e s.m.i.), sia relativamente al trasporto per missioni fuori città, sia in tema di limite agli oneri di acquisto, manutenzione ed esercizio di autovetture.

In particolare, con comunicazione a tutti i dirigenti dell'agosto 2011, sono state impartite disposizioni affinché gli stessi si attivassero per sensibilizzare il personale ad usare i mezzi di servizio solo per mete particolarmente distanti o per le quali era necessario l'ausilio di attrezzature ingombranti e pesanti, privilegiando, invece, per brevi distanze all'interno del centro storico, l'uso della bicicletta.

Il controllo delle richieste di automezzi, al fine di verificare l'effettiva necessità dell'uso del mezzo di servizio, avviene tramite il software disponibile in intranet per le prenotazioni delle autovetture.

Nel triennio 2009-2011 c'è stata una graduale dismissione degli automezzi che ha segnato l'inizio di una politica incentrata sull'eliminazione dei mezzi vetusti al fine di ridurre i costi di manutenzione e gestione. Ulteriori dismissioni sono in programma anche per il 2012.

Per attuare le dismissioni, si è avviata una campagna di sensibilizzazione nei confronti dei dipendenti affinché utilizzino la formula del "car sharing" tra di loro con l'intento, nei limiti delle esigenze di servizio, di eliminare un gran numero di auto assegnate in esclusiva per renderle disponibili a più persone/servizi/settori, ottimizzando così l'uso anche di mezzi risultati non particolarmente utilizzati.

COMUNE DI UDINE

La razionalizzazione della gestione del parco auto è stata negli ultimi anni un obiettivo inserito nel Piano Esecutivo di Gestione del Servizio Acquisti del Comune di Udine (Servizio che gestisce in forma centralizzata tutti i mezzi comunali). Nel 2010 si prevedeva la ricognizione del parco esistente in funzione di una riconfigurazione delle modalità di utilizzo, di acquisizione e di dismissione.

Nel 2011 l'obiettivo è stato riproposto nei termini di contenimento della spesa del parco auto ed ampliato con la previsione di operazioni tese a razionalizzarne l'utilizzo, ad effettuarne lo svecchiamento e ad implementare mezzi ecologici.

Gli obiettivi sono stati pienamente raggiunti poichè, nonostante la spesa complessiva del parco autovettura sia aumentata rispetto al 2009 sia per effetto degli aumenti dei costi dei carburanti sia per l'attivazione di nuovi contratti di noleggio a lungo termine in sostituzione di auto dismesse, si è ridotta del 20% la spesa per le manutenzioni ordinarie e straordinarie.

E' stata inoltre istituita una flotta di autovetture in car sharing che ha consentito di non sostituire tutte le autovetture dismesse e di aumentare la percorrenza media annua.

Negli ultimi due anni inoltre sono state dismesse quasi tutte le autovetture Euro 0 ed Euro 1 e sostituite esclusivamente con modelli ecologici a consumo ridotto (attualmente rappresentano il 20% del parco autovetture).

Per il 2012 l'obiettivo è quello di individuare un modello gestionale che permetta nuove economie (possibilità di affidare in outsourcing la gestione dell'intero parco o delle sole manutenzioni).

COMUNE DI VERCELLI

L'ente ha dato massima attenzione alla riduzione dei costi, senza peraltro penalizzare l'aspetto sicurezza. E' aumentata la tempestività nella segnalazione a cura degli assegnatari delle esigenze di manutenzione ordinaria dei veicoli. L'utilizzo delle vetture avviene esclusivamente per fini istituzionali e, in caso di trasferta fuori sede in subordine all'uso di mezzi pubblici.

Per quanto concerne il rinnovo del parco veicoli, sono stati dismessi veicoli obsoleti, o per i quali non risulti economicamente conveniente procedere con interventi di manutenzione, privilegiando l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale; si è fatto ricorso alle convenzioni Consip o, in caso di assenza

di convenzioni, si è ricorso alle procedure di fornitura previste dalla normativa e dal regolamento vigente in materia di forniture e servizi.

Per la manutenzione e rifornimento carburante si è aderito alle convenzioni Consip se attive, in caso contrario con procedure autonome ai sensi della normativa vigente.

E' stato reso operativo un Registro per il monitoraggio delle uscite e dei consumi mediante rilevazione dei rifornimenti effettuati da ogni veicolo attraverso appositi buoni d'ordine carburante.

La riduzione nel triennio della spesa di gestione del parco auto censito è stata pari al 25%.

ASL E AZIENDE OSPEDALIERE

ASL DI CUNEO 1 – PIEMONTE

La misura più importante che è stata adottata riguarda il numero di autovetture (attualmente 31) disponibili su prenotazione in tutte le sedi più importanti della nostra A.S.L. e quindi non più assegnate ai singoli Servizi.

Altro aspetto concerne il regolamento per l'utilizzo degli automezzi: è previsto, tra l'altro, che le autovetture assegnate ai singoli Servizi debbano essere da essi curati nella manutenzione ordinaria e straordinaria senza dover ricorrere a personale dedicato in via esclusiva.

Dal 2009 è infine attivo un contratto con una società privata che cura il soccorso stradale, la gestione del parco auto con tenuta di scadenziari per le revisioni, manutenzioni ordinaria, con possibilità di segnalarci casi di utilizzo non economico di vetture per limitato impiego, scarso kilometraggio percorso, ecc...

Nel 2011 si è proceduto a ribadire ufficialmente ai vari Servizi di utilizzare maggiormente le auto a noleggio rispetto a quelle in proprietà (di vecchia immatricolazione) e di limitare i lavaggi allo stretto indispensabile.

ASL TORINO 3 - COLLEGNO E PINEROLO – PIEMONTE

Nel corso del 2011 si è proceduto alla vendita di 15 autoveicoli di proprietà. E' stato elaborato un "Documento Tecnico" contenente le modalità di utilizzo del parco automezzi al fine di permettere un maggior controllo sul chilometraggio, sul consumo di carburante e contenere pertanto i costi. Nel 2011 si è proceduto a nuove acquisizioni, con modelli Euro 5 a consumo ridotto e a bassa emissione di agenti inquinanti.

Le nuove acquisizioni sono dovute alla sostituzione dei veicoli venduti e da esigenze del territorio dell'ASL TO3 derivanti dall'accorpamento di più Aziende Sanitarie. Contestualmente si è proceduto a regolamentare e pertanto a ridurre l'uso dell'auto privata dei dipendenti con riduzione dei Kilometri percorsi passando da n. 926.821 Km/anno 2009 a n. 754.739 Km./anno 2011 (circa 20% di riduzione).

ASL DELLA PROVINCIA DI BRESCIA – LOMBARDIA

Le azioni realizzate sono le seguenti:

- utilizzo dei contributi derivanti da Bandi Regionali per acquisizioni di autovetture a bassa emissione di gas inquinanti (rottamazione Euro 0 e 1 benzina/diesel, Euro 2 diesel);
- piano di Razionalizzazione: riduzione dei costi di gestione dei mezzi di proprietà che sono stati però azzerati dall'aumento del costo di carburante;
- riduzione dei Km percorsi con mezzo proprio con incremento dell'utilizzo del Parco mezzi aziendale;

- introduzione del servizio di prenotazioni delle vetture;
- nel 2012 sono state attivate azioni di miglioramento per la riduzione del “Fermo Macchina”;
- Mobility Manager: si interfaccia con quello di area per diffondere iniziative volte a promuovere un utilizzo razionale dei mezzi di trasporto negli spostamenti casa-lavoro, informando i dipendenti sulle tematiche riguardanti la mobilità (car sharing, car pooling, ...)

ASL DELLA PROVINCIA DI LODI – LOMBARDIA

Nell'anno 2010 non sono stati sostituiti 3 automezzi con contratto di noleggio in scadenza e sono stati dismessi 15 automezzi di proprietà.

Alla fine dell'anno 2011 è stata effettuata un'attenta analisi del parco auto esistente per pianificare la sostituzione di 10 automezzi con contratto di noleggio a lungo termine in scadenza.

L'ASL di Lodi ha pertanto aderito alla convenzione Consip e ha stipulato 10 nuovi contratti dando particolare attenzione all'acquisizione di auto a bassa emissione di agenti inquinanti e al rapporto km/durata contrattuale trovando la soluzione più conveniente.

I dipendenti sono stati sensibilizzati all'uso del mezzo aziendale rispetto al mezzo privato.

Nel contempo è stata rivista la distribuzione ai Dipartimenti/Distretti degli automezzi aziendali prevedendo un loro maggior utilizzo rispetto agli automezzi propri dei dipendenti.

Si evidenzia una diminuzione dei costi di acquisizione/noleggio e di gestione nonostante l'aumento del prezzo del carburante nell'ultimo triennio.

AZIENDA OSPEDALIERA CIRCOLO DI MELEGNANO – LOMBARDIA

L'Azienda Ospedaliera di Melegnano ha iniziato, a partire dal 2009 e tuttora ha in corso, un'opera di progressiva razionalizzazione finalizzata al contenimento dei costi nonché all'efficienza e alla trasparenza nella gestione del parco auto.

Si illustrano di seguito le misure adottate al fine di conseguire tali obiettivi:

- noleggio a lungo termine di automezzi nell'ambito di specifiche convenzioni Consip, nel rispetto dei limiti di cilindrata (1600 cc) previsti dalla vigente normativa;
- selezione di autovetture con alimentazione ibrida a bassa emissione di agenti inquinanti in atmosfera (il 60% del parco auto è alimentato con GPL);
- adozione del libretto di marcia (presente su ogni automezzo) per la trasparenza dell'uso delle auto con riferimento ai consumi di carburante e alla percorrenza chilometrica;
- uso condiviso delle autovetture tra più Unità Operative dell'Azienda Ospedaliera;
- pubblicazione, sul sito dell'Azienda Ospedaliera (<http://aomelegnano.it/trasparenza>) dei dati riferiti al monitoraggio del parco veicolare avviato annualmente dal Dipartimento della Funzione Pubblica;
- riduzione progressiva degli automezzi (nel corso del 2011 sono state riconsegnate anticipatamente 3 autovetture a noleggio);
- riduzione della spesa per l'acquisto di carburante pari al 7,8%;
- contrazione delle unità di personale addette alla guida (nel 2011 la riduzione della spesa per il personale addetto alla guida è pari al 47%).

AZIENDA OSPEDALIERA CIRCOLO E FONDAZIONE MACCHI (VA) – LOMBARDIA

Nel corso dell'ultimo triennio si è proceduto ad una razionalizzazione complessiva del servizio.

A fronte di un parco auto aziendale vecchio (il 70% delle auto sono immatricolate prima del 2002) dal 2010 si è proceduto alla rottamazione di 13 automezzi e al rinnovo progressivo del parco auto,

optando per il noleggio di 4 autovetture nel 2010 e 2 autovetture nel 2012, con la previsione di acquisirne altre, sempre a noleggio, entro fine anno in sostituzione di ulteriori mezzi da rottamare.

L'alimentazione scelta è del tipo eco compatibile (bimodale con elettrico e bimodale con GPL/metano)

In ambito aziendale è in corso di revisione la gestione dell'intero parco auto, accentrando sotto una unica regia la messa a disposizione dei mezzi per la copertura dei servizi di 5 ospedali e 8 strutture territoriali, razionalizzando i percorsi, accorpando i vari servizi per una migliore organizzazione ed un contenimento dei costi.

Tutti i mezzi dispongono di un libro macchina, nel quale vengono registrati, per ogni viaggio, l'utilizzatore, i km di partenza e di arrivo ed il motivo dell'utilizzo.

Tale libro viene regolarmente controllato, così come sono verificati i consumi di carburante in relazione ai km effettuati e l'utilizzo appropriato del mezzo.

Il parco automezzi aziendale si è ridotto dal 2009 a oggi di 17 unità pari al circa il 20%.

A seguito della razionalizzazione di alcuni servizi sanitari dei 5 ospedali, quali il laboratorio analisi, il servizio autisti ha implementato l'organico garantendo turni di servizio sulle 24 ore e il trasporto in urgenza pur contenendo il numero di autovetture utilizzate.

La spesa per la gestione del parco auto (bolli, assicurazione e manutenzione) si è ridotta di circa il 5%.

AZIENDA OSPEDALIERA G. SALVINI DI GARBAGNATE – LOMBARDIA

L'Azienda Ospedaliera con un provvedimento interno, la Delibera n. 143 del 24.03.2011, ha recepito le disposizioni introdotte dall'art. 6, comma 12, L. 122/10, prevedendo il rimborso delle spese per l'acquisto del carburante (indennità chilometrica), con l'utilizzo delle auto private solo per i dipendenti che svolgono le attività strettamente connesse all'erogazione dei servizi sanitari per attività istituzionali al domicilio dei pazienti e per lo svolgimento di attività riabilitative del Dipartimento Salute Mentale e Servizio di Ospedalizzazione domiciliare Cure Palliative. L'importo rimborsato nel 2009 era di 77.983 euro, mentre quello rimborsato nel 2011 risulta essere di 45.184 euro.

E' stato introdotto un nuovo orario di servizio per gli autisti, il cui numero è stato comunque ridotto, estendendolo al sabato su apposita turnazione, con conseguente riduzione dei costi sostenuti per i trasporti esternalizzati.

Il servizio autisti viene anche utilizzato per trasporti di breve percorrenza di dipendenti inviati in missione, con conseguente riduzione dei rimborsi relativi all'utilizzo di altri servizi pubblici di trasporto.

Il personale addetto alla guida è tenuto alla compilazione del "libro di marcia", al fine di rilevare per ogni auto la percorrenza chilometrica e i tempi di percorrenza..

Sono state fatte acquisizioni attraverso la Consip e stipulati contratti di locazione o noleggio.

ASL DI BASSANO DEL GRAPPA – VENETO

Con provvedimento n. 201 in data 02/03/2011 l'Azienda Sanitaria ha adottato il regolamento sulla disciplina dell'uso e della manutenzione degli automezzi aziendali e sul rimborso spese ai dipendenti per l'utilizzo degli automezzi di proprietà, successivamente modificato con provvedimento n. 705 del 07/09/2011, volto al contenimento della spesa e al razionale uso degli autoveicoli da parte degli utilizzatori.

Conseguentemente:

- è stato predisposto il nuovo piano di riassegnazione ai servizi degli automezzi aziendali, tenuto conto anche alle intervenute attività di riorganizzazione dei medesimi servizi per il razionale e migliore utilizzo degli automezzi;
- è stato avviato anche l'iter per acquisizione di un sistema informatico che consenta di ottimizzare ulteriormente i tempi di prenotazione e sfruttamento intensivo dei mezzi aziendali mediante prenotazione on-line.

Sono stati già conseguiti i seguenti risultati:

- riduzione dell'entità della spesa ripartibile, rispetto all'anno 2009, della gestione del parco auto;
- riduzione dell'entità della spesa non ripartibile, rispetto al 2009, della gestione del parco auto, in particolare per quanto riguarda i rimborsi per l'uso dell'auto privata dei dipendenti.

ULS 16 PADOVA – VENETO

Nel triennio 2009/2011 l'Amministrazione si è posta l'obiettivo, coerentemente con la normativa vigente, di razionalizzare la gestione del parco automezzi contenendo i relativi costi.

In tale contesto, nel 2009/2010, una parte delle autovetture vetuste non più affidabili sono state sostituite con l'acquisizione tramite Consip di auto a consumo ridotto (doppia alimentazione benzina/metano) con conseguente riduzione dei costi relativi ai consumi e agli interventi di riparazione.

Nel 2011 non si è proceduto a nessuna acquisizione di nuove autovetture.

Si sta valutando, compatibilmente con le disponibilità economiche ed i vincoli normativi, la sostituzione nel corso di alcuni anni delle autovetture più vetuste con l'acquisto o il noleggio, tramite Consip, di autovetture di piccola cilindrata a basso impatto ambientale.

L'impegno nella razionalizzazione del parco auto trova delle oggettive limitazioni nella necessità di garantire le attività di assistenza domiciliare integrata nel territorio, la cui eventuale riduzione comporterebbe un aumento della ospedalizzazione e una conseguente crescita dei costi sanitari ben superiore ai risparmi ottenuti con la riduzione del numero delle autovetture.

ASL DI IMOLA - EMILIA ROMAGNA

Nel corso dell'anno 2011 sono state adottate le seguenti misure:

- riduzione di 2 autovetture;
- riduzione di 2 unità di personale dedicato alla guida di autovetture;
- riduzione dei rimborsi per l'uso dell'auto privata dei dipendenti;
- incentivazione dell'utilizzo condiviso, tra dipendenti, di alcune autovetture;
- utilizzo di un programma informatico per la gestione del parco automezzi e monitoraggio delle spese.

Nella comparazione tra le spese sostenute nell'anno 2009 e quelle nell'anno 2011, considerando i costi sostenuti per bolli/assicurazioni, carburante, ammortamento, manutenzione, personale alla guida, personale addetto alla gestione, rimborsi per uso auto privata dei dipendenti, risulta un risparmio del 24% come previsto dal D.L. 78/2010.

ASL DI PARMA - EMILIA ROMAGNA

A seguito di quanto disposto dai commi 594 e 595 dell'art. 2 della L. n. 244/2007, il "Piano Triennale per l'individuazione di misure finalizzate alla razionalizzazione dell'utilizzo delle dotazioni strumentali, anche informatiche, delle autovetture di servizio e dei beni immobili ad uso abitativo o di servizio, con esclusione dei beni infrastrutturali" è il principale strumento di programmazione in tale materia per l'ASL di Parma.

In attuazione di tali disposizioni, l'Azienda ha approvato il Piano Triennale 2008/2010 con Deliberazione n. 869 del 23/12/2008 e il Piano Triennale 2011/2013 con deliberazione n. 145 del 07/03/2011 (con quest'ultimo atto è stata effettuata anche la verifica finale del Piano Triennale 2008/2010).

Le misure individuate nell'ultimo Piano Triennale 2011/2013, riguardano i seguenti temi:

- politiche di gestione della mobilità;
- piano di sostituzione dei veicoli più obsoleti;
- attivazione di sistemi informatici di controllo del parco automezzi per riduzione dei costi;
- analisi dei costi di utilizzo degli automezzi di proprietà dei dipendenti e azioni correttive;
- adesione al progetto "ZEC", concernente i mezzi a motore elettrico: E' un progetto del Comune di Parma in cui sono previste misure ed agevolazioni per l'utilizzo delle auto elettriche nell'ambito cittadino, con installazione di punti di ricarica veloce anche presso le nostre sedi.

Particolare attenzione, con riferimento al triennio 2011/2013, è stata posta all'attivazione di sistemi informatici di controllo del Parco Automezzi e di prenotazione dell'utilizzo delle singole autovetture (anticipando i contenuti dell'art. 32 comma 1 della L.n. 27/2012), con lo sviluppo dell'attuale software di gestione che prevede solo la registrazione dei dati relativi all'anagrafica, ai consumi, alle manutenzioni ed alla gestione delle scadenze (bolli, assicurazioni, revisioni).

Nel corso dell'anno 2011 il progetto è stato presentato alle O.O. S.S. del Comparto e della Dirigenza ed ha ottenuto la condivisione per l'attuazione dello stesso. Il finanziamento dell'intervento avviene in buona parte tramite partecipazione della compagnia Assicurativa della polizza R.C. Auto. L'attivazione del progetto risulta fondamentale per ottimizzare i costi assicurativi (con obiettivo eventuale di trasformare la polizza in chilometrica se risulterà più conveniente) e quelli connessi all'utilizzo degli automezzi da parte dei dipendenti (è un obiettivo di lungo termine, ma dovrebbe risultare più efficace rispetto a quelli del triennio precedente).

Con riferimento al periodo 2008/2010, si evidenzia che le principali misure adottate concernevano la diminuzione dell'età media del Parco Auto e l'acquisto di automobili con minore impatto ambientale. Il primo obiettivo è stato raggiunto (l'età media dal 2008 al 2010 è passata da 8,4 a 6,4 anni) con risparmio nell'anno 2010 di 23mila euro per spese di manutenzione. Anche il secondo obiettivo è stato raggiunto: infatti, nel corso del triennio 2008/2010, sono state acquistati 32 automezzi bi-fuel (benzina-GPL).

Si evidenzia che con riferimento alla fornitura di carburante l'Azienda ha aderito alle convenzioni Consip ed Intercent-Er, che prevedono l'utilizzo di Fuel-card. Si è tuttavia riscontrata una forte criticità per i rifornimenti degli automezzi Bi-Fuel: le convenzioni Consip ed Intercent-Er per la fornitura di carburanti non prevedono infatti il GPL e questo crea problemi organizzativi non secondari. L'utilizzo di convenzioni con singoli distributori con gestione non automatica dei flussi informativi, non è funzionale alle attività di razionalizzazione in corso.

ASL DI BOLOGNA - EMILIA ROMAGNA

L' AUSL di Bologna è da tempo impegnata nella razionalizzazione e nella ottimizzazione del parco auto aziendale, attraverso la riduzione dei mezzi con l'aumento del chilometraggio/auto e la condivisione delle auto, come indicato nel piano triennale 2011-2013 adottato in applicazione della legge 244/07.

Il rinnovo dell'autoparco si basa sulla riconversione dei mezzi attraverso il piano eco-sostenibile che prevede la sostituzione con autoveicoli a minore impatto ambientale.

Nel 2011 l'ente dispone di 39 auto a GPL, 73 auto a metano e di 10 biciclette a pedalata assistita.

Un software dedicato raccoglie tutti i dati di utilizzo e di costo dei singoli mezzi, ciò per garantire il costante monitoraggio dell'autoparco; un altro software è stato acquistato per la prenotazione on-line delle auto in condivisione.

L'intervento di razionalizzazione per la riduzione del numero dei veicoli, infatti, si basa soprattutto sulla condivisione, al fine di ottenere un migliore tasso di utilizzazione dei veicoli, la disponibilità di un minor numero di mezzi e una riduzione dei rimborsi chilometrici.

AUSL DI REGGIO EMILIA - EMILIA ROMAGNA

I mezzi di trasporto in azienda trovano largo uso per le attività seguenti:

- attività assistenziale e sanitaria al domicilio degli utenti;
- interventi di controllo e di vigilanza nei luoghi di lavoro;
- interventi di controllo e di vigilanza negli esercizi commerciali e negli allevamenti;
- attività di prevenzione e tutela della salute.

Al 31/12/2011 il parco mezzi di trasporto Ausl di Reggio Emilia era costituito da 291 unità, la cui composizione era la seguente: 194 automezzi di proprietà e 97 automezzi a noleggio.

Nell'anno 2011 è stato portato avanti il processo di svecchiamento del parco auto che ha comportato la demolizione dei mezzi più vetusti o con immatricolazione ultradecennale e comunque non più idonei all'uso (rottamati 7 veicoli e noleggiati 17).

Si è pertanto registrata una diminuzione del numero di mezzi di proprietà (201 nel 2009 e 194 nel 2011) ed è aumentato il numero dei mezzi a noleggio (da 80 nel 2009 a 97 nel 2011).

Negli ultimi 2 anni è stato inoltre ridotto il numero dei mezzi alimentati a benzina per privilegiare quelli alimentati a metano, con l'obiettivo di un risparmio energetico e di un minore impatto ambientale.

Questa operazione ha comportato un aumento delle spese relative al noleggio, ma conseguentemente un forte calo dell'incidenza dei costi di manutenzione; tale riduzione sarà maggiormente evidente al termine dell'anno 2012.

Tra gli obiettivi del 2012 vi è un progetto che ha lo scopo di ottimizzare l'utilizzo del parco veicoli aziendali con un sistema di condivisione degli automezzi automatizzato.

Tale progetto si è svolto in collaborazione con il Mobility manager Aziendale, le Direzioni dei servizi Territoriali ed il Servizio Tecnologie informatiche.

Il progetto, avvalendosi di una gestione di condivisione e controllo dell'utilizzo degli automezzi, permette:

- una gestione più efficiente dei mezzi grazie ad un controllo automatizzato delle chiavi;
- un monitoraggio puntuale nell'impiego delle risorse;
- un controllo dei tempi di effettivo utilizzo dei mezzi e dei km percorsi, limitando e personalizzando i nuovi acquisti sulla base delle reali esigenze;
- una riduzione dell'utilizzo dei mezzi privati dei dipendenti con conseguente minor incidenza di rimborsi chilometrici.

E' previsto l'impiego di strumenti informatici che documentino, elaborino e registrino in modo dettagliato:

- la prenotazione dei mezzi attraverso intranet,
- il prelievo delle chiavi da un distributore automatico,
- la tracciabilità del tempo e dei km percorsi.

E' stata stimata una spesa complessiva di circa 12 mila euro per la sua realizzazione.

ASL DI EMPOLI – TOSCANA

L'Azienda USL 11 Empoli, in linea con le disposizioni di cui alle Leggi Finanziarie nel tempo vigenti, ha portato avanti già da qualche anno progetti ed interventi di razionalizzazione nell'uso delle autovetture di servizio, che hanno consentito di ridurre in cinque anni il parco auto di 45 autovetture.

Nell'ultimo quinquennio è stato inoltre privilegiato il ricorso ai contratti di noleggio rispetto all'acquisto di nuove autovetture. A fronte della dismissione, nel medesimo periodo, di complessive 89 auto in proprietà per rottamazione o vendita tramite asta pubblica, sono stati infatti stipulati contratti di noleggio per 44 auto.

Parallelamente alle azioni volte ad una contrazione dei mezzi a disposizione, sono state adottate misure finalizzate ad assicurare un uso corretto degli stessi da parte dei dipendenti, tra le quali va ricordata l'approvazione, nel 2010, del Regolamento di gestione del parco autoveicoli aziendali, nel quale è previsto, a fronte dell'attuazione di determinate violazioni, l'avvio del procedimento per l'accertamento della sussistenza di responsabilità disciplinare.

ASL DI LUCCA – TOSCANA

L'Azienda USL 2 Lucca ha messo in atto a partire dal 2008 una serie di azioni volte a perseguire risultati positivi in termini di risparmio e di efficienza nell'ambito della gestione del parco auto aziendale:

- riduzione del numero complessivo delle autovetture di proprietà e cessione delle auto assegnate ad uso esclusivo;
- acquisto di autovetture a bassa emissione di agenti inquinanti;
- acquisto di autovetture anche tramite il ricorso a Convenzioni Consip;
- adozione di sistemi telematici per la trasparenza dell'uso di autovetture (acquisto di apposito software per la gestione dei mezzi);
- predisposizione di un piano di riorganizzazione per la razionalizzazione dell'uso dei mezzi (condivisione fra più operatori e sistemi di prenotazione).

ASL DI SIENA – TOSCANA

Sono stati creati 9 punti di car sharing dislocati in tutta la provincia - 113 veicoli in assegnazione - 114 in uso comune - con possibilità di prenotazioni on line delle vetture disponibili. L' utilizzo dei veicoli è riservato agli operatori che svolgono attività di assistenza alla persona, ispezioni, servizi sociali. E' previsto l'utilizzo dei servizi pubblici per gli operatori amministrativi e per chi si sposta per riunioni o corsi di aggiornamento

AZIENDA OSPEDALIERA SENESE - OSPEDALI RIUNITI – TOSCANA

Grazie ai contratti d'appalto stipulati per la fornitura di pezzi di ricambio, pneumatici e carburante si è riusciti ad ottenere elevate percentuali di sconto; per mantenere in efficienza i mezzi e prevenirne rotture/danni, ne viene curata particolarmente la manutenzione; vengono abbinati i viaggi per destinazioni vicine/nella stessa zona; tra i dipendenti è stato promosso il ricorso ai mezzi pubblici, le auto aziendali vengono utilizzate previa valutazione della convenienza (es. uso contemporaneo da parte di più persone); è stato realizzato un programma per monitorare i viaggi effettuati dagli operatori addetti al garage.

AZIENDA OSPEDALIERA UNIVERSITARIA PISANA – TOSCANA

L'azienda ospedaliera universitaria pisana da alcuni anni ha avviato un piano di riduzione del parco autovetture, in parte sostituendole con mezzi elettrici a noleggio e altri GPL/benzina di piccola cilindrata diminuendo i costi nell'acquisto e realizzando risparmi per carburanti, assicurazioni e bolli.

Gran parte della riorganizzazione è già stata attuata nel triennio 2009-2011. Le attuali 33 autovetture che compongono il parco, sono impiegate a copertura di servizi giornalieri fissi e per far fronte alla mobilità del personale tra i due presidi ospedalieri situati a 10 km di distanza l'uno dall'altro e verso altri enti del sistema sanitario della regione Toscana.

Obiettivi d'innovazione:

- 1) organizzazione di un servizio di car sharing;
- 2) sharing di biciclette per le necessità di mobilità del personale all'interno dell'ospedale che ha una estensione di 3 km;
- 3) bus navetta per trasporto utenti e dipendenti all'interno dei due presidi, con veicoli e nostro personale e in parte affidato all'esterno.

Obiettivi di efficienza/trasparenza:

- 1) regolamento di gestione dell'autoparco;
- 2) assunzione responsabilità individuale per la guida dell'autovettura;
- 3) informatizzazione delle pratiche web autoparco.

Valutazioni costi/benefici:

- 1) introduzione di veicoli elettrici a noleggio per il miglioramento della qualità ambientale, minore rumore, contenimento dei costi carburanti, assicurazioni, manutenzioni, bolli, riduzione costi delle nuove acquisizioni;
- 2) miglioramento della circolazione dei mezzi di servizio con conseguente riduzione di tempi di attesa per il trasferimento dei pazienti con ambulanza tra reparti.

Indicatori di risultato:

- 1) nel 2009 erano presenti 47 autovetture che si sono ridotte a 33 nel 2012;
- 2) la spesa 2009 per assicurazioni, manutenzioni, bolli, carburanti, revisioni, è stata pari a 140.186 euro mentre la spesa del 2011 a 103.448 euro.

ASL DI PERUGIA – UMBRIA

Nel corso dell'anno 2011 l'azienda ha avviato un innovativo sistema per la gestione e l'utilizzo del parco auto. Si tratta di una procedura informatizzata denominata GE.A., accessibile tramite la rete Intranet aziendale, che consente di gestire le prenotazioni e l'utilizzo di tutti gli automezzi al fine di consentirne un utilizzo più efficace e razionale.

Nel corso del triennio 2009-2011 è stato altresì avviato un processo di rinnovamento del parco auto, con la dismissione e vendita dei mezzi più vecchi e con elevata percorrenza chilometrica che comportavano degli elevati costi di manutenzione e di carburante (34 automezzi rottamati e 2 venduti nel corso dell'anno 2010 pari al 22% del totale del parco auto) con il contestuale acquisto di 33 nuovi automezzi avvalendosi delle Convenzioni Consip. Ciò ha determinato una riduzione della spesa per la manutenzione degli automezzi, che è scesa del 18% nel 2010 rispetto al 2009 e del 12,5% nel 2011 rispetto al 2010.

L'utilizzo della procedura informatizzata GE.A., nell'ottimizzare l'impiego dell'autoparco aziendale, con riduzione della spesa per i rimborsi chilometrici ai dipendenti per l'utilizzo del mezzo proprio, ha comportato l'aumento del numero di chilometri percorsi con mezzi aziendali, che sono passati da 1.592.326 del 2009 a 2.260.355 del 2011. Ciò, come è ovvio, ha tuttavia determinato un notevole aumento del costo sostenuto per i carburanti.

AZIENDA SANITARIA UNICA REGIONALE – MARCHE

Le nuove acquisizioni di vetture hanno rispettato l'art. 2 del decreto del 2 luglio 2011 n. 98, convertito in Legge n. 111 del 2011, secondo il quale le autovetture di servizio delle P.A. non possono superare i 1.600 cc; infatti sono stati scelti modelli di automobili di cilindrata inferiore a tale soglia (fatta esclusione di un pulmino per il trasporto disabili - finanziato con i fondi messi a disposizione dalla Fondazione Cassa di Risparmio - assegnato al Dipartimento Salute Mentale in sostituzione di equivalente dimesso in quanto vetusto).

La spesa è stata sensibilmente ridotta, in linea con le prescrizioni del Decreto Legge n. 78/2010 e della D.G.R.M. n. 1750/2011, registrando una riduzione rispetto al 2009 del 20%. Sono state rispettate tutte le recenti normative emanate in materia al fine di contenere i costi sostenuti dalle P.A. per l'acquisizione e l'utilizzo delle autovetture a qualunque titolo possedute o utilizzate. L'emanazione di specifiche circolari ed una migliore organizzazione dei viaggi dei dipendenti che si muovono in tutta la Regione Marche ha consentito un risparmio immediato sul capitolo riguardante il parco auto, ma anche su quello riferibile alle missioni dei dipendenti. Il contenimento della spesa e le relative iniziative effettuate, non attraverso un taglio lineare ma attraverso un processo di razionalizzazione già avviato da alcuni anni mediante interventi mirati, ha conseguito, oltre ad un notevole risparmio, anche un miglioramento dei servizi erogati da ASUR nel territorio.

ASL DI VITERBO – LAZIO

Con deliberazione n. 1551 del 2 dicembre 2010 le auto assegnate ai cinque distretti della AUSL di Viterbo non sono in dotazione stabile alle varie UU.OO, ma gestite autonomamente dagli economati di pertinenza che provvedono ad assegnarle secondo le esigenze giornaliere ed autorizzano le trasferte con mezzo proprio dei dipendenti solo ed esclusivamente in caso di indisponibilità del mezzo AUSL.

Già nella fase di sperimentazione si è avuto nell'anno 2011, rispetto all'anno 2010, un risparmio nelle trasferte, di circa 90 mila euro. Per il carburante, sebbene ci sia stato un aumento dei prezzi, si è riscontrato un risparmio di circa 6.500 euro.

Tali risparmi sono stati conseguiti senza che si sia determinata una minore richiesta d'uso dei veicoli.

AZIENDA UNIVERSITARIA POLICLINICO S.ANDREA - LAZIO

Si è provveduto alla dismissione di vetture di proprietà e in sostituzione sono stati stipulati contratti di noleggio senza autista, attraverso convenzioni Consip, di vetture a basse emissioni di agenti inquinanti.

E' stata raggiunto nell'ultimo triennio un contenimento delle spese di gestione.

Sono stati intensificati i controlli relativi alla percorrenza dei chilometri e al consumo dei carburanti attraverso la rendicontazione periodica dei fogli marcia.

Si è ricorso all'acquisizione dei buoni carburanti attraverso convenzioni Consip.

AZIENDA OSPEDALIERA UNIVERSITARIA FEDERICO II – CAMPANIA

Le azioni realizzate riguardano:

- la riduzione costante veicoli di proprietà per dismissione (-70% rispetto al 2010);
- il ricorso al noleggio a lungo termine, mediante Consip, acquisendo modelli di minor cilindrata e più basso impatto ambientale, anche a metano;
- l'utilizzo di vetture per trasporto persone con più posti, fino ad otto;

- la variazione del rapporto tra auto di proprietà e noleggio a lungo termine, con riduzione dei consumi e delle emissioni oltre che dei costi di gestione (manutenzione, assicurazione, gomme ecc.), aumento della sicurezza e miglioramento del confort di guida (climatizzazione, radio, bluetooth, etc.) con aumento del rendimento dei lavoratori e gradimento da parte dell'utenza;
- l'esternalizzazione della manutenzione degli automezzi di proprietà;
- la riduzione del numero degli autisti senza sostituzione;
- un uso più razionale e trasparente dei veicoli (annotazione del guidatore, del servizio, della destinazione, del percorso, dei Km e dei trasportati);
- l'informatizzazione dei consumi, km, schede veicolo e degli interventi di manutenzione.

ASP DI ENNA – SICILIA

Nel corso del 2011 è stato affidato al Servizio Facility Management il compito della rilevazione e monitoraggio dei dati relativi al parco auto aziendale. Sulla base dei dati emersi e dei principi contenuti nel D.P.C.M. 3/8/11, sono state elaborate delle linee guida, non ancora formalizzate in un documento programmatico, ma che probabilmente verranno formalizzate entro la fine del 2012 con l'adozione di un regolamento per la gestione dell'autoparco aziendale.

Tuttavia alcuni dei principi sono stati, di fatto, già posti in essere:

- assegnazione degli automezzi alle macrostrutture aziendali (Distretti Ospedalieri, Area Territoriale, Dipartimenti, ecc.), con l'indicazione che l'utilizzo degli automezzi per attività di servizio debba privilegiare "il sistema di automezzi ad uso condiviso" mediante una procedura di prenotazioni ed assegnazioni giornaliere ai dipendenti autorizzati che ne facciano richiesta motivata, nell'ambito della macrostruttura;
- acquisizione di autovetture di servizio in via prioritaria mediante contratti di locazione o noleggio senza conducente, attraverso il ricorso a Consip S.p.A
- acquisizioni di nuovi modelli di auto con potenza, cilindrata, consumi ridotti;
- acquisizioni di auto a bassa emissione di agenti inquinanti;
- riduzione del personale dedicato (autisti autovetture);
- pubblicazione sul sito dell'ente (www.asp.enna.it) dei dati relativi al questionario sul parco auto di servizio nel 2010, secondo la Direttiva n.6/2011;
- divieto di acquisizione, dalla data di entrata in vigore del D.L. n.98/2011, di autovetture di cilindrata superiore a 1.600 cc., consentendo l'utilizzo dell'unica auto in servizio alla data di entrata in vigore della citata normativa, di cilindrata superiore a 1600 cc, fino alla sua dismissione o rottamazione.

ASL DI NUORO – SARDEGNA

Durante il 2010 si è proceduto a rottamare alcune autovetture per le quali l'utilizzo era da considerare antieconomico.

Come nel 2007, si è aderito alla convenzione Consip per le autovetture a noleggio; è stato approvato un regolamento per l'utilizzo delle autovetture.

Per quanto riguarda l'acquisto di carburante per autotrazione da diversi anni si aderisce regolarmente alle convenzioni Consip tramite Fuel card e buoni.

Per il 2012, poiché si è in procinto di ricevere dei finanziamenti specifici per il potenziamento dell'Assistenza domiciliare integrata, l'ASL sta verificando le tipologie di autovetture presenti sul mercato e le convenzioni Consip riguardo alle auto con basse emissioni di agenti inquinanti.

UNIVERSITA'

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BOLOGNA

L'Università di Bologna intende promuovere una forte razionalizzazione del parco veicolare e al contempo rafforzare la sostenibilità ambientale dei mezzi.

Il progetto di razionalizzazione si è avviato dal 2009, con una prima riduzione del parco auto da 92 mezzi (comprensivi anche del trasporto misto persone/cose) agli attuali 74 (solo trasporto persone), concretizzato mediante dismissione delle vetture maggiormente obsolete o sottoutilizzate.

Per contenere i costi di gestione delle autovetture si è progressivamente adottato il sistema di noleggio, rispetto all'acquisto.

Dall'autunno 2011 è stato impostato lo studio per il progetto di fleet management che si attuerà nel corso del 2012. Tale progetto prevede la gestione centralizzata del parco veicolare aziendale, mediante modalità car sharing su applicativo web based e la progressiva sostituzione di tutte le autovetture con mezzi a basso impatto ambientale (autoveicoli elettrici o quadricicli elettrici).

Il progetto, che prevede di ridurre il numero complessivo di mezzi a circa 50, mediante la gestione centralizzata e la relativa georeferenziazione dei mezzi, contempla il monitoraggio accurato circa le modalità di utilizzo e la possibilità di dedurre gli indicatori di performances necessari per la razionalizzazione stessa.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI CATANIA

Misure adottate da questa amministrazione per il contenimento della spesa:

- cospicua riduzione del numero di autovetture in uso, da 46 a 32;
- acquisizione, attraverso Consip, di autovetture in leasing senza conducente con modelli di minore cilindrata e consumi ridotti;
- adozione di leasing con costi onnicomprensivi prefissati per chilometro;
- istituzione di poli amministrativi contabili per una migliore gestione della spesa delle strutture decentrate;
- migliore concertazione con il personale addetto alla guida per una migliore efficienza dei servizi;
- riduzione dell'impegno orario degli addetti alla guida che ha permesso una migliore efficienza dei servizi generali pur comportando l'aumento del numero delle unità di personale disponibili per la conduzione delle macchine di servizio.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI LECCE

Tra le misure attuate l'Università del Salento ha previsto ed attuato le seguenti iniziative:

- ha emanato, con D.R. n. 949/2011, il nuovo regolamento per la disciplina delle missioni e dei rimborsi spesa. Obiettivo del provvedimento è il contenimento della spesa attraverso l'obbligo di avvalersi di mezzi di trasporto ordinari, ovvero dei mezzi di trasporto pubblici di linea, salvo casi di assoluta necessità, per i quali occorre preventiva autorizzazione motivata e giustificata da maggiore economicità;
- ha provveduto alla dismissione di autovetture vecchie e scarsamente utilizzate;
- ha provveduto a razionalizzare l'uso degli autoveicoli di servizio limitandolo a motivate e straordinarie esigenze di rappresentanza;

- ha ridotto il numero degli autisti mediante trasferimento di 1 unità ad altro settore e con altre mansioni e non provvedendo alla sostituzione di un' ulteriore unità collocata in congedo;
- ha diminuito il numero degli autoveicoli non rinnovando i contratti di noleggio scaduti.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MESSINA

L'Ateneo di Messina nel triennio 2009-2011 ha adottato modalità innovative di gestione e utilizzo delle autovetture di servizio mediante l'uso condiviso delle vetture tra più utenti per percorsi in tutto o in parte coincidenti, nonché l'adozione di sistemi per la trasparenza dell'uso delle auto con riferimento alla percorrenza chilometrica e ai consumi. Non sono stati acquisiti nuovi mezzi . Ciò ha consentito di rispettare l'art.6 del D.L. 78/2010, convertito nella L. n. 122/2010.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MILANO

L'ente, in attuazione dei principi di efficienza, sottolinea il contenimento della spesa di gestione del parco auto, evidenziato dal tasso di riduzione della spesa di gestione nell'ultimo triennio, passata da 107.868 euro nel 2009 a 87.771 euro, malgrado l'aumento della percorrenza media in Km per auto/anno.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PERUGIA

L'Amministrazione segue una costante politica di contenimento delle spese che ha concretizzato mediante la predisposizione e trasmissione di circolari emesse dagli Organi competenti che regolamentano l'uso istituzionale del parco auto da parte del personale afferente all'ente, come indicato dalle disposizioni vigenti ed in particolare dal DPCM del 3 agosto 2011.

Il continuo monitoraggio della spesa, supportato da puntuali disposizioni interne, ha comportato una sensibile riduzione sia nelle spese di gestione del parco auto che di quelle relative al personale addetto alla guida, passato da 5 unità nel 2009 a 3 unità ad oggi in servizio. E' stato inoltre varato, a cominciare dalla Sede centrale, un complessivo piano di riorganizzazione del parco auto in funzione delle esigenze delle varie Strutture, operando nel contempo una graduale dismissione di autovetture vetuste, tutt'ora in corso, sulla base di quanto disposto dal Piano triennale di razionalizzazione delle dotazioni strumentali approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Ateneo.

Il monitoraggio evidenzia altresì una progressiva riduzione della spesa per acquisizioni in proprietà e/o noleggio tra l'esercizio 2009 ed il 2011 passando da 30.312 a 27.865 euro.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI ROMA "LA SAPIENZA"

L'Amministrazione, ai fini del perseguimento degli obiettivi normativi, nel triennio 2009-2011 ha provveduto:

- a non rinnovare un contratto di car sharing scaduto il 7.04.2011;
- a sostituire autovetture di cilindrata superiore ai 1.600 cc con autovetture di cilindrata inferiore a 1600 cc;
- a ridurre il numero di chilometri percorsi dalle autovetture di servizio.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI ROMA TRE

Dal raffronto dei dati inerenti i costi di gestione del parco auto sostenuti dall'Amministrazione negli anni 2009 e 2011, si evidenzia un risultato decisamente positivo per il perseguimento dell'obiettivo prefissato del contenimento dei costi, che nell'esercizio 2011 risultano ampiamente ricompresi entro il

limite dell'80% della spesa sostenuta nel 2009, in osservanza di quanto disposto dal Decreto Legge 78/2010.

La riduzione degli oneri è stata realizzata attraverso una contrazione delle spese di gestione del parco auto e, nello specifico, attuando una sensibile diminuzione dell'utilizzo degli automezzi in dotazione che conseguentemente ha consentito la realizzazione delle misure strategiche adottate ed il raggiungimento degli obiettivi.

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI TRENTO

Nel triennio 2009-2011 l'ateneo ha concentrato l'attenzione sulle seguenti direttrici di intervento:

- è diventato socio della cooperativa "car sharing" con la quale si sta valutando se e quali soluzioni possano essere adottate per l'utilizzo "condiviso" di mezzi;
- razionalizzazione dei costi di gestione del parco macchine (conseguendo l'obiettivo di riduzione dei costi dal 2009 al 2011);
- assenza di personale con funzioni di autista (a partire dal 2009);
- adozione e consolidamento di un reale car pooling in cui gli automezzi sono a disposizione delle esigenze istituzionali delle strutture dell'Ateneo.

Appendice 2 - Il sistema on line del censimento

Il primo passaggio nella costruzione del sistema ha riguardato le amministrazioni da coinvolgere e la tipologia di auto da censire, ripercorrendo le disposizioni contenute nel DPCM del 3 agosto 2011.

Il censimento permanente ha interessato gli oltre 10.000 enti inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione (enti presenti in elenco Istat ai sensi dell'art.1, comma 3 della legge 31 dicembre 2009, n. 196) e loro sedi dislocate sul territorio.

Da un punto di vista metodologico si è stabilito che l'unità di rilevazione sia l'ente, la sede o la struttura amministrativa centrale alla quale viene richiesto di raccogliere e aggregare i dati delle sedi e strutture territoriali che ad essa fanno riferimento.

Agli enti non soggetti alle disposizioni del DPCM del 3 agosto 2012, ovvero gli enti che non dispongono di autovetture o che ne hanno solo una, è stato chiesto in via facoltativa di registrarsi comunque al sistema di censimento on line.

L'implementazione del sistema del censimento su un sito web (www.censimentoautopa.gov.it) ha permesso di disporre dello strumento idoneo per agevolare i contatti con le amministrazioni e le operazioni di registrazione on line dei dati.

Nel sistema sono state caricate tutte le amministrazioni presenti nell'elenco Istat sec 95, così da consentire agli enti di ricercare il proprio nominativo e visualizzare la propria scheda anagrafica, da compilare con i dati identificativi e di contatto richiesti per poter ricevere le credenziali di accesso.

Scheda 1 – Anagrafica ente e referente



Governo Italiano

Ministero per la pubblica amministrazione e l'innovazione
Presidenza del Consiglio dei Ministri



Anagrafica Ente

CF:	<input type="text"/>
Denominazione:	<input type="text"/>
Tipologia:	<input type="text" value="..."/> ▼
Provincia:	<input type="text" value="..."/> ▼
Comune:	<input type="text" value="..."/> ▼
Indirizzo:	<input type="text"/>
Indirizzo email ufficiale:	<input type="text"/>

Per la ricezione delle credenziali (**preferibilmente PEC**)

Referente

Cognome:	<input type="text"/>
Nome:	<input type="text"/>
Ufficio:	<input type="text"/>
Qualifica:	<input type="text"/>
Telefono:	<input type="text"/>
Email referente:	<input type="text"/>

[Conferma registrazione](#)[Annulla registrazione](#)

Come già stabilito nelle precedenti azioni di monitoraggio, sono state considerate esclusivamente le autovetture definite dall'art 54 del codice della strada e cioè veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo 9 posti, compreso quello del conducente.

Non sono invece state incluse, come indicato nel DPCM, le autovetture adibite ai servizi di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, della salute e incolumità pubblica, della sicurezza stradale, della difesa e sicurezza militare, nonché ai servizi ispettivi relativi a funzioni di carattere fiscale e contributivo.

Il secondo passaggio ha riguardato i contenuti della rilevazione censuaria e le modalità di accesso al sistema on line che si intendeva costruire.

Quanto al primo punto, ci si prefiggeva di raccogliere un ampio spettro di informazioni, così da disporre di un quadro chiaro e circostanziato della situazione.

Si sono pertanto predisposte due schede, di cui la prima da compilare immettendo tutti i dati tecnici identificativi delle auto, e la seconda finalizzata a raccogliere informazioni su:

- Titolo di possesso (proprietà, noleggio con conducente o senza conducente, leasing, comodato d'uso);
- Modalità di utilizzo (uso esclusivo, non esclusivo, a disposizione di uffici/settori);
- Assegnatari (carica);
- Settori e funzioni per i quali l'auto viene utilizzata.

Scheda 2 - Parco Auto: dati tecnici e identificativi dell'autovettura

CENSIMENTO PERMANENTE DELLE AUTO DI SERVIZIO DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

[Home](#) [Anagrafica](#) **[Parco Auto](#)** [FAQ](#) [Contatti](#) [Cambia password](#) [Logout](#)

Ente collegato:

Targa:

Marca:

Modello:

Anno di immatricolazione:

Alimentazione:

Cilindrata:

Omologazione:

Registrazione al PRA: Sì No ND

[< Annulla](#) [Proseguì >](#)

Scheda 3 - Parco Auto: titolo di possesso e modalità di utilizzo

CENSIMENTO PERMANENTE DELLE AUTO DI SERVIZIO DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Home [Anagrafica](#) **Parco Auto** [FAQ](#) [Contatti](#)
[Cambia password](#) [Logout](#)

Targa: **1111123455**

Comune di stazionamento: Uguale al comune della sede
 Diverso dal comune della sede

Regione:

Provincia:

Comune:

Identificativo interno:
(Campo facoltativo, già in uso all'ente, per la catalogazione)

Titolo di possesso:

Modalità di utilizzo:

Note:

Ovviamente il sistema è stato predisposto in modo tale da consentire di compilare le schede in più sessioni di lavoro e di poter introdurre in ogni momento variazioni ai dati già immessi. A ciascun ente è stata data la possibilità di disporre nella propria home page di un quadro riepilogativo delle informazioni registrate.

Scheda 4 – Home page dell'ente

Home [Anagrafica](#) **Parco Auto** [Banca Dati Pubblica](#)
Monitoraggio costi (Salvato in bozza)

Filtra per targa/identificativo:

Tutte le auto
 Solo quelle in uso

[Stampa](#)
[Esporta](#)

Targa	Identificativo interno	Anno immatricolazione	Titolo di possesso	Periodo	Cilindrata	Stato
VG657		2012	Proprietà	15/09/2012 - ...	minore o uguale 1.099	In uso
FF100FF		2011	Proprietà	10/10/2010 - 11/11/2011	minore o uguale 1.099	Non più in uso
AZ111LK		2010	Proprietà	10/10/2011 - 10/01/2012	tra 1.100 e 1.599	Non più in uso
XX		2011	Proprietà	11/01/2012 - 11/06/2012	minore o uguale 1.099	Non più in uso

[Inserisci nuova auto](#)

Sul sito del censimento sono stati resi disponibili tutti i materiali ritenuti utili (normativa, elenco Istat,..), oltre alle FAQ e a una guida tecnica con le istruzioni di dettaglio per registrarsi e immettere i dati.

Il censimento è stato avviato il 6 dicembre 2011 e, dato il suo carattere permanente, i dati affluiscono di continuo sia per la partecipazione di nuovi enti che ancora non si erano registrati, sia per la immissione delle informazioni relative a nuovi acquisti e dismissioni.

Sezione pubblica della Banca dati Censimento auto di servizio della PA

All'indirizzo <http://www.censimentoautopa.gov.it> è possibile reperire le informazioni fornite dalle amministrazioni partecipanti al censimento.

L'elenco consultabile comprende:

- le amministrazioni che hanno dichiarato di non possedere alcuna vettura (nella relativa scheda appare la dicitura “nessuna auto”) e che avrebbero potuto non rispondere all’indagine in quanto escluse dal censimento dal DPCM;
- le amministrazioni che hanno dichiarato di possedere una vettura (anch’esse escluse in teoria dal censimento ma comunque invitate, in via facoltativa, a registrare l’auto posseduta). In questo caso, se la vettura non è stata inserita, appare la dicitura “nessuna auto registrata”;
- le amministrazioni che hanno dichiarato di possedere più vetture, per le quali è possibile visualizzare, nella relativa scheda, le auto per titolo di possesso, cilindrata e modalità di utilizzo.

Per effettuare ricerche mirate, è possibile utilizzare tre criteri di filtraggio:

- per denominazione: inserendo anche solo parte del nome che si intende ricercare (eventuali sigle possono essere digitate anche senza i punti);
- per regione;
- per comparto.

Scheda 6 – Banca dati pubblica: filtri per la ricerca dei dati

ENTE	REGIONE	COMPARTO	REGISTRAZIONE
COMUNE DI VITERBO	LAZIO	COMUNI CAPOLUOGO	Registrato
COMUNE DI LATINA	LAZIO	COMUNI CAPOLUOGO	Registrato
COMUNE DI ROMA	LAZIO	COMUNI CAPOLUOGO	Registrato
COMUNE DI RIETI	LAZIO	COMUNI CAPOLUOGO	Registrato
COMUNE DI FROSINONE	LAZIO	COMUNI CAPOLUOGO	Registrato

5 record

In questa sezione sono disponibili i dati di sintesi comunicati da ciascun ente sul parco di autovetture e relativi:

- alla classe di cilindrata;
- al titolo di possesso (proprietà, noleggio con o senza conducente, leasing, comodato);
- alla modalità di utilizzo (in via esclusiva e non esclusiva con o senza autista, a disposizione di uffici/servizi con autista, senza autista, con e senza autista);
- alla marca di fabbricazione.

Scheda 7 – Banca dati pubblica: dati di sintesi pubblicati

Anagrafica Ente

CF:
 Tipologia: **AMMINISTRAZIONI COMUNALI**
 Denominazione: **COMUNE DI**
 Indirizzo: **VIA FILIPPO**
 Ufficio: **III SETTORE**

Ripartizione auto

Totale auto: 29

Titolo di possesso	Numero auto
Proprietà	29

Cilindrata	Numero auto
minore o uguale 1.099	11
tra 1.100 e 1.599	16
tra 1.600 e 1.899	1
maggiore o uguale 1.900	1

Modalità di utilizzo	Numero auto
Uso non esclusivo senza autista	1
Uso non esclusivo con autista	1
A disposizione di uffici/servizi senza autista	27

Appendice 3 – Il monitoraggio sui costi 2011

L'indagine di monitoraggio sui costi è stata avviata attraverso l'utilizzo di un apposito questionario e la sua implementazione nel sistema on line già messo a punto per il censimento.

Come si accennava, si è costruito un sistema integrato che mira a raccogliere informazioni e dati attendibili. Per tale motivo, gli enti nel rispondere ai quesiti del monitoraggio, hanno potuto visualizzare i dati da essi stessi forniti, in sede di rilevazione censuaria, circa le autovetture detenute e hanno potuto rifarsi a tali dati, eventualmente procedendo a correzioni e integrazioni, per rispondere alle domande di consuntivo annuale.

A tale proposito è stata infatti rilevata, in modo automatico, la presenza di possibili incoerenze ed errori dei dati forniti con il censimento e in tal modo le amministrazioni hanno potuto apportare eventuali modifiche prima di procedere alla compilazione del questionario di monitoraggio.

La tipologia di possibili errori che il sistema ha segnalato in automatico sono i seguenti:

- inserimento di veicoli non oggetto del censimento, non classificabili come autovettura (patente B, trasporto persone) o marca del veicolo palesemente errata;
- non coincidenza o coerenza tra marche e modelli di auto;
- inserimento di date d'inizio e fine possesso incoerenti;
- dato di spesa incoerente (contratti poco o molto onerosi).

Anche per quanto concerne il sistema di accreditamento, si è operata una integrazione dal momento che gli utenti già registrati con il censimento hanno potuto accedere direttamente senza ulteriori operazioni.

Il questionario è stato organizzato in sette sezioni:

1. Verifica del parco auto censito al 2011
2. Spesa per acquisizioni di autovetture in proprietà o ad altro titolo
3. Spese di gestione
4. Personale e relativa spesa 2011
5. Percorrenza
6. Misure innovative e strategie per il contenimento della spesa
7. Note

Sezione 1 – Verifica del parco auto censito al 2011

Nel monitoraggio non è stato previsto l'inserimento delle informazioni sul parco auto 2011. Tali dati sono stati elaborati utilizzando i dati inseriti dalle amministrazioni nel sistema del Censimento delle auto di servizio della PA. Per facilitare le amministrazioni nel compito di verifica dei dati censiti, nella tabella 1 sono stati riportati i dati del parco auto in disponibilità al 31 dicembre 2011 e nella tabella 2 le auto acquisite a vario titolo nel 2011.

VERIFICA DEL PARCO AUTO CENSITO AL 2011

Le tabelle 1 e 2 riportano la disponibilità al 31/12/2011 di autovetture indicate dalla Sua amministrazione nel Censimento Auto PA e le acquisizioni di auto registrate come effettuate nel corso del 2011. Prima di procedere con il Monitoraggio verificare l'esattezza dei dati censiti.

Tabella 1 - Disponibilità di autovetture al 31/12/2011 - La disponibilità di autovetture detenute in proprietà e ad altro titolo (noleggio/leasing/comodato) al 31/12/2011, secondo quanto comunicato nel Censimento Auto PA, al netto delle auto non utilizzate e dismesse nel corso del 2011 risulta essere pari a quella indicata in Tabella 1.

Assegnazione e modalità d'uso	Proprietà	Altro titolo	Totale
Auto assegnate ad uso esclusivo	10	10	20
Auto assegnate ad uso NON esclusivo:	2	3	5
A disposizione di uffici/servizi CON autista:	2	2	4
A disposizione di uffici/servizi SENZA autista:	2	4	6
A disposizione di uffici/servizi CON E SENZA autista:	1	2	3
Totale	17	21	38

Tabella2 - Acquisizioni autovetture nel corso 2011 - La tabella indica il numero delle autovetture tra quelle indicate in tabella 1 acquisite in proprietà e ad altro titolo (noleggio/leasing/comodato) nel corso del 2011, secondo quanto comunicato nel Censimento Auto PA.

Assegnazione e modalità d'uso	Proprietà	Altro titolo	Totale
Auto assegnate ad uso esclusivo	10	10	20
Auto assegnate ad uso NON esclusivo:	2	3	5
A disposizione di uffici/servizi CON autista:	2	2	4
A disposizione di uffici/servizi SENZA autista:	2	4	6
A disposizione di uffici/servizi CON E SENZA autista:	1	2	3
Totale	17	21	38

Sezione 2 - Spesa per acquisizioni di autovetture in proprietà o ad altro titolo

E' stata richiesta la spesa sostenuta nel 2011 per le acquisizioni di autovetture in proprietà o ad altro titolo, ripartita per tipologia di autovettura (uso esclusivo, uso non esclusivo, a disposizione di uffici/servizi) e il totale della stessa spesa sostenuta nel 2009.

2.SPESA PER ACQUISIZIONI IN PROPRIETÀ O AD ALTRO TITOLO

Tabella 3 - Indicare l'entità della spesa* sostenuta nel 2011 (in euro) dall'Ente per l'acquisizione di autovetture in proprietà o ad altro titolo (noleggio/leasing/comodato). Indicare inoltre l'entità della corrispondente spesa totale sostenuta nel 2009 (in euro).

Assegnazione e modalità d'uso	Proprietà*	Altro titolo**	Totale
Auto assegnate ad uso esclusivo	obbl.*		0
Auto assegnate ad uso NON esclusivo:			0
A disposizione di uffici/servizi CON autista:			0
A disposizione di uffici/servizi SENZA autista:			0
A disposizione di uffici/servizi CON E SENZA autista:			0
Totale	0	0	0
Spesa acquisizioni 2009	obbl.*	obbl.*	0

* considerare l'intera spesa di acquisizione e non la sola quota di ammortamento annuale

** considerare l'importo dei canoni di noleggio (comprensivi di tutte le voci) di competenza del 2011 e i ratei di leasing maturati nel 2011

Sezione 3 – Spese di gestione

La sezione 3 si riferiva alla spesa sostenuta nel 2011 e nel 2009 per la gestione delle auto di servizio e per la mobilità del personale. In particolare:

- la tabella 4 richiedeva l'indicazione della spesa ripartibile articolata per auto in proprietà o ad altro titolo e distinta per tipologia di autovettura (uso esclusivo, uso non esclusivo, a disposizione di uffici/servizi) e l'indicazione del totale della stessa spesa sostenuta nel 2009.

La spesa di gestione ripartibile comprende tutte le spese che possono facilmente essere ricondotte alle singole autovetture rilevate: consumi carburante, assicurazioni e bolli, revisioni, manutenzione.

- la tabella 5 rilevava invece la spesa sostenuta nel 2011 per le auto di servizio ma non ripartibile per ciascuna tipologia di autovettura e la spesa sostenuta per le altre forme di mobilità del personale suddivisa per tipologia di spesa (spese taxi, rimborso per l'utilizzo auto privata dei dipendenti, noleggi inferiori ai 30 giorni, affitti e manutenzione degli stabili e magazzini adibiti alla custodia,..). Doveva essere inoltre indicato il totale speso nel 2009 per le stesse voci di costo.

3.SPESE DI GESTIONE

Tabella 4 – Indicare l'entità della spesa ripartibile* sostenuta nel 2011 per la gestione dell'intero parco auto sia in proprietà sia ad altro titolo. Indicare inoltre l'entità complessiva delle spese ripartibili sostenuta nel 2009 (in euro)

Assegnazione e modalità d'uso	Spese ripartibili
Auto assegnate ad uso esclusivo:	
Auto assegnate ad uso NON esclusivo:	
A disposizione di uffici e servizi CON autista:	
A disposizione di uffici e servizi SENZA autista:	
A disposizione di uffici e servizi CON E SENZA autista:	
Totale 2011	0
Spesa acquisizioni 2009	

*comprende tutte le spese ripartibili per singola auto: assicurazioni e bolli, revisioni, consumi carburante, manutenzione,...

Tabella 5 – Indicare l'entità della spesa non ripartibile* sostenuta nel 2011 per la gestione dell'intero parco auto e la mobilità dei dipendenti. Indicare inoltre l'entità della spesa non ripartibile complessiva sostenuta nel 2009 (in euro)

Tipologia di spesa	Spesa non ripartibile 2011
Spesa di stazionamento del parco auto:	
Rimborsi per l'uso dell'auto privata dei dipendenti	
Spese di rimborsi taxi e altri servizi pubblici di trasporto	
Altre spese non ripartibili	
Totale 2011	0
Spesa di gestione non ripartibile 2009	

* comprende i rimborsi per l'uso dell'auto privata dei dipendenti, spese taxi, noleggi di durata inferiore ai 30 giorni (con o senza conducente), le spese per il mantenimento del parco auto (affitti e manutenzione degli stabili e magazzini adibiti alla custodia, ...)

Sezione 4 – Personale e relativa spesa 2011

La sezione 4 del questionario richiedeva i seguenti dati:

- il personale in servizio al 31 dicembre 2011 per qualifica (dirigenti e altro personale), distinto tra dipendenti dell'ente e personale distaccato da altre amministrazioni;

- le unità di personale addette alla guida delle autovetture in servizio al 31 dicembre 2011 ripartite per tipologia di autovettura (uso esclusivo, uso non esclusivo, a disposizione di uffici/servizi) e il totale dello stesso personale in servizio al 31 dicembre 2009;
- il numero di addetti all'amministrazione, manutenzione e custodia del parco auto distinto tra impiegati a tempo pieno e a tempo parziale al 31 dicembre 2011 e il numero complessivo degli stessi addetti al 31 dicembre 2009;
- il costo sostenuto per competenza del 2011 per il personale addetto alla guida distinto tra personale dell'ente e personale distaccato da altre amministrazioni e il costo sostenuto per il personale impiegato nell'amministrazione, custodia e manutenzione del parco auto distinto per il personale a tempo pieno e personale impiegato a tempo parziale.

4. PERSONALE E RELATIVA SPESA NEL 2011

Tabella 6 – Indicare il totale del personale in servizio al 31 dicembre 2011, distinguendo tra personale dell'ente e personale distaccato da altre amministrazioni.

Personale in servizio	Personale dell'ente	Personale distaccato	Totale
Dirigenti:			0
Altro personale:			0
Totale	0	0	0

Tabella 7 - Indicare le unità di personale addetto alla guida delle autovetture, distinguendo tra personale dell'ente e personale distaccato da altre amministrazioni in servizio al 31 dicembre 2011. Indicare inoltre il complesso del personale addetto alla guida in servizio al 31 dicembre 2009

Personale addetto alla guida 31/12/2011	Personale dell'ente	Personale distaccato	Totale personale
<i>Auto assegnate ad uso esclusivo:</i>			0
<i>Auto assegnate ad uso NON esclusivo:</i>			0
<i>A disposizione di uffici e servizi CON autista:</i>			0
Totale	0	0	0
Totale personale addetto alla guida al 31 dicembre 2009			

Tabella 8 - Indicare il numero di addetti all'amministrazione, manutenzione e custodia del parco auto distinguendo tra impiegati a tempo pieno o parziale in servizio al 31 dicembre 2011. Indicare gli stessi addetti in numero complessivo al 31 dicembre 2009

Personale addetto alla gestione al 31/12/2011		Personale
A tempo pieno		
A tempo parziale*		
Totale		0
Totale personale addetto alla guida al 31 dicembre 2009		

* indicare il numero totale delle unità di personale addetto alla gestione del parco auto in misura non esclusiva. Per due unità di personale impiegate al 50% nella gestione del parco auto, deve essere indicato 2, non 1.

Tabella 9 - Indicare il costo sostenuto per il 2011* (in euro) per il personale adibito alla guida distinguendo tra personale dell'ente e personale distaccato. Indicare inoltre il costo sostenuto per il personale impegnato nella amministrazione, gestione e custodia del parco auto.

Personale addetto	Costo personale dell'ente	Costo personale distaccato	Totale costo
Personale addetto alla guida			0
Personale addetto alla gestione a tempo pieno			
Personale addetto alla gestione a tempo parziale*			
Totale			0

* per il personale con impiego non esclusivo o con impiego parziale nel corso dell'anno il costo annuale dovrà essere conteggiato stimando la sola quota di competenza.

Sezione 5 – Percorrenza

Nella sezione 5 si richiedeva l'indicazione della percorrenza in chilometri effettuata nel corso del 2011 dalle auto in proprietà e dalle auto detenute ad altro titolo, ripartita per modalità di assegnazione delle autovetture (uso esclusivo, uso non esclusivo, a disposizione di uffici/servizi).

5. PERCORRENZA

Tabella 10 - Indicare la percorrenza* in chilometri effettuata dalle autovetture nel corso del 2011 per titolo di possesso

Assegnazione e modalità d'uso	Proprietà	Altro titolo	Totale percorrenza (km)
Auto assegnate ad uso esclusivo:			0
Auto assegnate ad uso NON esclusivo:			0
A disposizione di uffici e servizi:			0
Totale	0	0	0
Percorrenza media in Km per auto/anno			

* qualora il dato non fosse disponibile procedere ad una stima

Sezione 6 – Misure innovative e strategie per il contenimento della spesa

In questa sezione si chiedeva di evidenziare in un campo di testo:

- gli obiettivi d'innovazione, efficienza e di trasparenza nella gestione del parco auto;

- le strategie attuate per il contenimento della spesa alla luce di documenti programmatici o di atti che evidenziano le scelte perseguite in tale direzione;
- i costi/benefici che ne sono derivati;
- gli indicatori di risultato che evidenzino la misura del raggiungimento degli obiettivi di cui ai primi 2 punti.

L'ultima domanda, infine, richiedeva di indicare per ciascuna misura elencata, il grado di importanza (in base ad una scala da 1 a 5) attribuita dall'amministrazione a tali misure innovative in documenti di programmazione o atti non formali e di esplicitare se tali misure siano state attuate o meno nel corso del 2011.

6.2 - Indicare l'importanza attribuita alle seguenti misure nei documenti programmatici o nelle intenzioni dell'amministrazione (utilizzare la scala 1-5 dove 5 equivale a molto importante, 1 a nessuna importanza) e segnalare l'attuazione o meno nel corso del 2011. (Per la colonna attuazione campi obbligatori ad eccezione degli ultimi due)

Misure per l'innovazione e l'efficienza	Scala di importanza	Attuazione 2011
approvazione di un documento programmatico per l'innovazione e l'efficienza	<input type="text"/>	<input type="text"/>
acquisizioni di nuovi modelli di auto con potenza, cilindrata, consumi ridotti	<input type="text"/>	<input type="text"/>
riduzione del numero di autovetture impiegate	<input type="text"/>	<input type="text"/>
dismissione di stabili, magazzini, aree parcheggio	<input type="text"/>	<input type="text"/>
acquisizioni attraverso la Consip o altre centrali di acquisto	<input type="text"/>	<input type="text"/>
acquisizioni di auto a bassa emissione di agenti inquinanti	<input type="text"/>	<input type="text"/>
outsourcing dei servizi di gestione del parco macchine	<input type="text"/>	<input type="text"/>
predeterminazione dei criteri per l'assegnazione delle autovetture e il relativo utilizzo	<input type="text"/>	<input type="text"/>
riduzione del personale dedicato (autisti autovetture)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
stipula di contratti di locazione o noleggio con costi prefissati per chilometro	<input type="text"/>	<input type="text"/>
convenzioni con società di tassisti o di trasporto con conducente	<input type="text"/>	<input type="text"/>
uso condiviso tra più Amministrazioni	<input type="text"/>	<input type="text"/>
adozione di sistemi per la trasparenza dell'uso delle auto con riferimento alla percorrenza chilometrica, ai tempi di percorrenza e ai consumi	<input type="text"/>	<input type="text"/>
pubblicazione dei dati e informazioni sul sito dell'ente (max 255 caratteri) (http:// <input type="text"/>)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
altro (max 255 caratteri) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Il monitoraggio, che si è concluso il 30 giugno 2012, ha permesso di raccogliere i dati di consuntivo al 31 dicembre 2011 e di verificare l'applicazione dei criteri di razionalizzazione indicati dall'art. 3 del DPCM 3 agosto 2011 e delle prescrizioni di contenimento dei costi previste dal decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010 n. 122.

Sezione pubblica della Banca dati Monitoraggio costi 2012

All'indirizzo <http://www.censimentoautopa.gov.it/publicM.aspx> è possibile consultare i singoli questionari con i dati registrati dagli oltre 4.600 enti partecipanti, che detengono l'86% dell'intero parco auto della PA e rappresentano, in termini di dipendenti l'84% del totale.

L'elenco degli enti partecipanti, ordinato alfabeticamente e paginato a gruppi di 10 enti, può essere scorso utilizzando i tasti presenti a fine elenco, e può essere ordinato diversamente cliccando sulle intestazioni di colonna.

Per effettuare ricerche mirate, è possibile utilizzare tre criteri di filtraggio:

- per denominazione: inserendo anche solo parte del nome che si intende ricercare (eventuali sigle possono essere digitate anche senza i punti);

- per regione;
- per comparto

Scheda 1 – Banca dati pubblica: filtri per la ricerca dei dati

Denominazione:	Regione:	Comparto:
<input type="text"/>	LIGURIA	COMUNI
<input type="button" value="Cerca"/>	<input type="button" value=" < Home"/>	

ENTE	REGIONE	COMPARTO	REGISTRAZIONE	STATO
COMUNE DI COREGLIA LIGURE	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Non compilato
COMUNE DI AQUILA DI ARROSCIA	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Non compilato
COMUNE DI CHIAVARI	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Non compilato
COMUNE DI MASONE	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Compilato
COMUNE DI VOBBIA	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Non compilato
COMUNE DI SANTA MARGHERITA LIGURE	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Compilato
COMUNE DI CARCARE	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Compilato
COMUNE DI SARZANA	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Compilato
COMUNE DI ALBISOLA SUPERIORE	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Non compilato
COMUNE DI SANTO STEFANO DI MAGRA	LIGURIA	COMUNI	Registrato	Compilato

Avanti > Vai alla fine >|

(Pagina 1 / 19)