



CIDA

Confederazione Italiana Dirigenti e Alte Professionalità

COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI
SENATO DELLA REPUBBLICA
AUDIZIONE SULL'ATTO DI GOVERNO N. 392

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE
RAZIONALIZZAZIONE DEI PROCESSI DI GESTIONE DEI DATI
DI CIRCOLAZIONE E DI PROPRIETÀ DI AUTOVEICOLI,
MOTOVEICOLI E RIMORCHI, FINALIZZATA AL RILASCIO DI
UN DOCUMENTO UNICO

Roma, 12 aprile 2017

In premessa ricordiamo quanto previsto dalla legge delega (art. 8, comma 1), lett. d), della legge n. 124/2015): “con riferimento alle amministrazioni competenti in materia di autoveicoli: riorganizzazione, ai fini della **riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza**, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente **introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi**, da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; svolgimento delle relative funzioni con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente”**.

Il testo del Decreto è - lo diciamo fin dall'inizio, senza mezzi termini - frettoloso, pasticciato e confuso, caratterizzandosi per una disciplina spesso approssimativa ed in diversi casi incoerente con l'ordinamento vigente, preferendo, il più delle volte, non intervenire in modo chiaro e puntuale, scegliendo di rimandare a successivi decreti, da emanarsi da parte del Ministero, per una futura regolamentazione definitiva della materia.

Entrando nel merito, la Confederazione CIDA ravvede alcune fortissime contraddizioni nel testo del Decreto.

- **NON PRODUCE RISPARMI PER I CITTADINI:** non interviene sul c.d. Bollo (Imposta di bollo), quindi l'unico possibile risparmio è demandato ad un futuro decreto per intervenire sulla tariffa. Si tratterebbe di un risparmio massimo di 7 euro per ogni auto acquistata, comunque a carico dello Stato e non dell'ACI.
- **DISTRUGGE UN SISTEMA CHE GIA' FUNZIONA, SENZA COSTI PER IL BILANCIO DELLO STATO, PER CERCARE DI CREARNE UN ALTRO SIMILE, CARICANDONE IL COSTO INTEGRALMENTE SUL BILANCIO DELLO STATO:** la “novità” più rilevante per i Cittadini, il documento unico, è possibile già dal 2015, integrando la carta di circolazione con il

Certificato di proprietà digitale dell'ACI (ne sono stati emessi finora 16 milioni).

- **CREA NUOVI E PESANTI COSTI PER LE FINANZE PUBBLICHE:** il PRA viene di fatto trasferito alla Motorizzazione Civile, oggi in difetto di risorse e capacità specialistiche che bisognerà colmare con nuove assunzioni. Attualmente è gestito da ACI senza gravare sulle finanze pubbliche, giova ricordarlo, in questa sede. Il MIT dovrà aggiornare il suo sistema informativo acquistando, nei prossimi due anni, tecnologie di cui l'ACI già dispone.
- **RINUNCIA AD UN RISPARMIO DI 300 MILIONI DI EURO:** se, anziché distruggere l'attuale modello, si consentisse all'ACI, che è un Ente pubblico, strumentale dello Stato, autofinanziato e tecnologicamente avanzato, di supportare il MIT, si produrrebbe un risparmio a regime di 300 milioni di euro.
- **DISPERDE PROFESSIONALITA' E METTE A RISCHIO IL GRAN PREMIO DI MONZA:** ACI non grava sulle finanze pubbliche e pertanto, per autofinanziarsi ottimizzando i processi, l'Ente investe risorse proprie in tecnologie e professionalità che andranno perse dopo la "riforma". Circa 4000 esuberanti (di cui circa 3500 da "riassorbire" a carico dello Stato) comporteranno gravi danni per l'Ente tanto da minare la possibilità di poter ottemperare all'obbligo di finanziare il Gran Premio di Monza.

Il costo del passaggio di proprietà come è noto è composto da **tariffa** (37,50 euro per le nuove immatricolazioni), **Bolli** (64 euro complessivi) e **Imposta provinciale di trascrizione** (200 euro per le vetture più piccole). La formulazione del decreto, non porta risparmio, per tali pratiche, ai Cittadini.

Infatti, in ragione dell'impossibilità di impattare sull'importo dei bolli per ottenere un risparmio (avrebbe avuto, a valore 2016, un impatto negativo di quasi 190 milioni di euro per le casse dello Stato), il decreto rinuncia a tale fonte e rimanda la valutazione dei risparmi ad un intervento, da definirsi, sulla tariffa.

Quand'anche si intervenisse per 7 euro su tale tariffa (il valore "promesso", i famosi 39 euro, al netto dei 32 euro di bolli) si porterebbe, quindi a un risparmio di 7 euro sul costo per un passaggio di proprietà che attualmente, come detto, non è inferiore a 300 euro.

Considerando che i Cittadini che più spesso cambiano l'auto lo fanno mediamente ogni 5 anni, si tratta di un risparmio di 1,4 euro all'anno!

A regime, il Decreto comprometterà pesantemente l'ACI. Nel tempo ACI ha creato una struttura al servizio dei cittadini **efficiente e diffusa**

capillarmente all'interno del tessuto urbano e non, come spesso accade per la Motorizzazione Civile, ubicata in estrema periferia o fuori dalle città. Questo vuol dire che la **maggiore facilità di accesso ai servizi** e minori costi di trasporto ottenuti grazie all'ACI andranno perduti.

E' altamente probabile che l'ACI non riesca a mantenere tutto il personale attualmente impiegato, **senza gravare sulle finanze pubbliche**, nella gestione del PRA: i Cittadini, tramite le proprie tasse, dovranno farsi carico degli esuberanti e, in parallelo, delle nuove assunzioni in seno alla Motorizzazione.

Le tasse versate dai Contribuenti, in buona sostanza non produrranno innovazione ne serviranno ad ottimizzare e raggiungere gli obiettivi della riforma. Da una parte il Ministero si sobbarca i costi per aggiornare i propri sistemi informativi ad un livello già esistente e disponibile tramite ACI e dall'altra rinuncia a 300 Milioni di euro di risparmi offerti dall'ACI e tutto ciò a discapito del ruolo dell'Ente pubblico già esistente.

Il titolo del Decreto parla di razionalizzazione, eppure il provvedimento appare ispirato ad una logica esattamente opposta.

L'art.1 c.3 configura, infatti, un sistema molto simile a quello realizzato dall'ACI con il CDPD (certificato di proprietà digitale). Stando così le cose ci si domanda perché attendere 18 mesi e spendere verosimilmente ingenti risorse economiche per la realizzazione dei nuovi applicativi (vedi relazione illustrativa) quando la soluzione proposta dall'ACI era ed è a portata di mano con una fattibilità immediata ed a costi marginali.

Infatti, collegando la carta di circolazione ai dati già oggi disponibili "in the cloud" relativi alla situazione giuridico patrimoniale del veicolo (oggi CDPD) non avremmo altro che il sistema che il Decreto sembra voler realizzare con il non trascurabile vantaggio di avere minori costi, maggiore efficienza e qualità per i cittadini e preservare posti di lavoro e competenze nel settore.

Una serie di disposizioni contenute nel Decreto rende di fatto il PRA ancillare rispetto al MIT (basti pensare all'interoperabilità a senso unico di cui all'articolo 3): questo, oltre a prevedere costi che potrebbero essere evitati utilizzando soluzioni già funzionanti e disponibili, di fatto mette in seria difficoltà l'esistenza stessa dell'ACI.

L'ACI svolge un controllo puntuale (ogni pratica viene controllata da un funzionario ai fini della corretta applicazione delle regole tributarie) sull'Imposta di Trascrizione provinciale il cui gettito di circa 1 miliardo e 700 milioni l'anno potrebbe essere fortemente a rischio. La mancanza di controllo porterebbe infatti ad una riduzione del gettito per le Province prudentemente stimabile in circa il 5% l'anno, circa 85 milioni di minori entrate.

L'ACI non sarebbe più nella condizione di garantire i servizi di gestione oggi forniti alla quasi totalità delle Regioni e Province Autonome eppure, basandosi sui dati 2016, l'incasso medio per veicolo per l'Ente locale nel caso di sistema gestito dall'ACI è di 116 euro, quello per veicolo nel caso di sistema gestito in alternativa all'ACI è di 106 euro. Il sistema gestito dall'ACI è quindi il 10% più efficiente.

In conclusione, la creazione di un documento unico, su cui sicuramente tutti convergiamo, in se non migliora la qualità del servizio e, come visto, non comporta risparmi. In effetti, già oggi l'80% delle pratiche auto è realizzata in modalità "cooperante", cioè presentandosi in un unico posto fisico. **I risparmi sarebbero invero possibili, la coerenza alla Legge delega salvaguardata, la riforma del settore veramente realizzata se si progettasse una piena integrazione tra gli archivi ed i processi e si attuasse una conduzione congiunta, una volta per tutte, di procedure e sistemi di Motorizzazione e Pubblico Registro Automobilistico.** Basterebbe questo, per trovare sinergie ed utilizzare a pieno le risorse di ACI anziché rischiare, come porterebbe inevitabilmente a fare la riforma proposta, di creare le condizioni per mettere a repentaglio 500 posti di lavoro della società informatica in house di ACI (senza considerare gli effetti sui circa 3500 dipendenti pubblici dell'ACI). A tal fine si chiede di emendare il testo del Decreto in questa direzione.