



## DOCUMENTO SU SCHEMA DI DECRETO AG.392

Le scriventi OO. SS. in merito allo schema di decreto AG 392, attuativo dell'art.8 comma 2 della legge 124/2015, all'esame delle Commissioni, ritengono di dover evidenziare alcune rilevanti criticità che potrebbero incidere negativamente sulla qualità del servizio pubblico e sulle condizioni di tutti i lavoratori coinvolti nel processo di riorganizzazione.

La scelta dichiarata nella relazione tecnica dal Governo per la realizzazione delle finalità di semplificazione e risparmio perseguite dalla riforma (documento unico) IN APPARENZA SEMBREREBBE OPTARE per l'introduzione di una modalità procedimentale di archiviazione fondata sulla cooperazione delle due amministrazioni, mantenendo in capo ad esse (ACI e MIT) competenze e titolarità di funzioni.

In realtà dallo schema di decreto emerge un sostanziale accentramento della gestione e della procedura di rilascio del futuro documento unico in un unico soggetto.

Inoltre viene depotenziata la funzione di tutela giuridica del cittadino oggi svolta e garantita dal PRA gestito da ACI.

Va sottolineato che un sistema di interoperabilità in realtà già esiste (Sportello Telematico dell'Automobilista di cui alla L.358/2000) e consente, con un unico canale di accesso per il cittadino, il contestuale rilascio del certificato di proprietà e della carta di circolazione garantendo la piena tutela sia per i dati di carattere giuridico patrimoniale da un lato, sia per quelli tecnici dall'altro.

A rigore, con l'introduzione da parte di ACI del CdP digitale, già oggi il cittadino ha la percezione di perfezionare l'intera procedura col rilascio di un solo documento cartaceo ossia il libretto di circolazione; pertanto questo completo stravolgimento procedurale che si vorrebbe introdurre con la riforma genererebbe per l'utenza, a fronte di dirompenti mutamenti organizzativi, una assai ridotta (se non assente) percezione di innovazione.

Si consideri poi che i livelli di servizio pubblico come oggi garantiti da ACI, sia mediante le procedure web, sia mediante i propri Uffici territoriali, subirebbero un drastico taglio.

Sotto il profilo tecnico, è bene ribadire che l'attuale possibile disallineamento dei dati **non è dovuto alla esistenza di due archivi e due database che hanno natura e funzioni distinte**, ma alla circostanza che tale interoperabilità non è prevista per la totalità delle vicende che incidono sulla vita degli autoveicoli; pertanto sarebbe **auspicabile, nonché di immediata attuazione, la possibilità di estendere l'interoperabilità a tutte le formalità e procedure.**

L'eventuale ampliamento dell'interoperabilità prevista ed un effettivo allineamento costante dei dati consentirebbe il superamento dei limiti attuali mantenendo le funzioni e le peculiarità dei due archivi, in particolare **la tutela giuridico patrimoniale assicurata dal Pubblico Registro Automobilistico (si veda Corte Cost. sentenza n. 42 /97).**

La soluzione prospettata dal decreto presenta invece le seguenti criticità :

- La necessità della creazione di nuove infrastrutture informatiche per la gestione dei processi (che dallo schema appaiono più farraginosi) con un ipotizzabile conseguente aggravio dei costi non solo per le amministrazioni pubbliche coinvolte ma anche per l'utenza professionale che oggi opera con lo STA;
- L'effettiva sostanziale scomparsa della funzione di conservatoria del PRA;
- il depotenziamento della funzione giuridica dell'istituto con evidente minore tutela per i cittadini e per la stessa PPAA che si interessa alle vicende giuridiche dei beni registrati (confische, sequestri, pignoramenti, fermi amministrativi a tutela di erario ed altri enti impositori etc).

Si evidenzia, inoltre, una "aberrazione" rispetto ai dati contenuti nella nuova Carta di circolazione (documento unico) riguardante la certificazione dei dati che sarebbe attribuita ad una sola amministrazione (MIT) mentre la responsabilità degli stessi in capo ad entrambi (MIT e PRA).

Anche da un punto di vista pratico il sistema delineato potrebbe creare delle evidenti difficoltà essendo previsto, in caso di ricusazione per qualsivoglia irregolarità rispetto alle trascrizioni PRA, il ritiro della carta di circolazione (il documento unico) con la conseguente impossibilità a circolare.

Si evidenzia che la Direttiva 1997/37/CE del Consiglio Unione Europea nel delineare le caratteristiche della carta di circolazione all'art.3 prevede una carta di circolazione costituita da due parti " Parte 1 e " Parte 2" nella quale la parte due è dedicata alla certificazione dei dati relativi alla proprietà e non ha l'obbligo di accompagnare il veicolo a differenza della prima nella quale sono inseriti i dati tecnici.

Questa modalità, peraltro, già adottata in altri paesi europei (Olanda, Germania, Ungheria, Bulgaria) appare maggiormente conforme al sistema giuridico italiano e consentirebbe a ciascuna amministrazione di certificare i dati di cui mantiene, secondo quanto previsto dallo Schema di Decreto, la responsabilità.

Si segnala inoltre che il PRA costituisce ruolo tributario ai fini della individuazione del contribuente in relazione alla tassa automobilistica di proprietà regionale/provinciale (bollo auto) e contribuisce:

- a) a rendere certe le entrate tributarie per oltre 7,5 miliardi in favore degli enti impositori,
- b) a fornire elementi certi per il recupero ed il contrasto dell'evasione,
- c) a rendere efficienti ed efficaci le funzioni attribuite a Regioni e Province Autonome in ordine alla riscossione delle stesse.

Nel disegno si prefigura un arretramento del servizio pubblico sia in termini di presenza sul territorio (poli pubblici) sia in termini di qualità del servizio reso con un conseguente aumento dei costi a carico dei cittadini per l'intermediazione. Si consideri inoltre che la gestione informativa dei servizi inerenti il PRA è assicurata da una società pubblica. Gli uffici ACI PRA sono incaricati della riscossione, liquidazione e contabilizzazione dell'I. P.T. con relativo riversamento ai competenti Enti titolari dell'imposta .

Non sembrerebbe possibile, inoltre, visto il nuovo assetto giuridico ed informatico, continuare a garantire i servizi verso le categorie deboli (es.: il servizio a domicilio ) oggi resi gratuitamente dagli uffici che gestiscono il PRA.

Si sottolinea che sul fronte dei risparmi lo schema di decreto non centra gli obiettivi della legge delega sotto vari punti di vista:

- A fronte di un unico documento e di un'unica istanza, non possono essere previsti risparmi sull'imposta di bollo, essendo ribadita la necessità di mantenere invariati i saldi di bilancio.
- Non possono essere previsti risparmi sull'IPT, essendone solo confermata l'invarianza di gettito.
- La tariffa unificata sarà determinata solamente entro Aprile 2018 con un futuro decreto.

Emerge, quindi, da ciò che l'unico eventuale futuro risparmio potrebbe essere ottenuto agendo sull'importo della tariffa che non potrà essere superiore alla somma di quelle oggi in vigore (si tratta di un massimo di 37 euro).

Il futuro risparmio, inoltre, verrebbe vanificato dalla previsione di un'unica modalità di pagamento attraverso i bollettini postali che sostituirebbe la possibilità, oggi esistente solo presso gli uffici che gestiscono il PRA e lo Sportello Telematico dell'Automobilista, di utilizzo della moneta contante ed elettronica.

Dal pagamento attraverso bollettini postali derivano oltre che maggiori costi e oneri per i cittadini anche maggiori rischi di contraffazione e conseguenti difficoltà ad assicurare una corretta esazione, controllo e riversamento dell'imposta.

La realizzazione di significativi risparmi sarebbe possibile se si mantenesse l'attuale modello di infrastruttura di servizio, anche con l'introduzione del documento unico, e si attivasse una reale collaborazione fra i sistemi informatici che potrebbero consentire di supportare il MIT nei propri servizi e nella progettazione della loro ottimizzazione con ingenti risparmi per il bilancio statale e la collettività, utilizzando anche la diffusione territoriale degli uffici ACI-PRA, attivi e presenti sia come sportelli telematici sia come poli pubblici in tutte le Province, per aumentare il livello di servizio della stessa.

**Le scriventi OO. SS intendono evidenziare le più che probabili conseguenze negative per tutti i lavoratori del settore derivanti dall'impianto stesso dello schema di decreto anche stante il fatto che solo un futuro ulteriore decreto stabilirà il quantum della tariffa e le modalità di riscossione della stessa per le amministrazioni coinvolte nel progetto di riorganizzazione.**

**Si potrebbero creare delle incertezze circa il mantenimento dei livelli occupazionali, delle professionalità e delle retribuzioni dei lavoratori in considerazione delle peculiarità dell'Ente stesso.**

**Va evidenziato che l'AcI è un ente pubblico non economico in base alla legge 70/1975 con autonomia di bilancio e finanziato dalle entrate che derivano dai servizi erogati.**

**Di conseguenza non risulta iscritto nel conto economico consolidato delle PP. AA.**

**Appare necessario quindi prevedere per i dipendenti di ACI, anche in considerazione delle peculiarità dell'Ente stesso, le opportune garanzie e salvaguardie.**