

OSSERVAZIONI ACI SUL PARERE DEL CONSIGLIO DI STATO E PROPOSTE

In relazione al parere espresso dalla Commissione speciale del Consiglio di Stato nell'adunanza del 28 marzo u.s. in merito all'Atto Governo 392 si reputa opportuno osservare quanto segue.

Appare condivisibile il parere del Consiglio di Stato e compatibile con le argomentazioni più avanti esposte, nella parte in cui si sottolinea che il decreto, pur perseguendo positivamente la creazione di un documento unico per il veicolo, non consegue gli obiettivi di riduzione dei costi e di realizzazione di risparmi per l'utenza né una piena semplificazione di processo.

Al riguardo il Consiglio di Stato evidenzia come *"lo strumento necessario per il perseguimento delle due espresse finalità indicate dalla delega ossia la "riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà ed alla circolazione dei veicoli" e la "realizzazione di significativi risparmi per l'utenza" sia costituito "dall'unica modalità di archiviazione", definendola "vincolo più penetrante sul piano economico prima ancora che giuridico" rispetto alle soluzioni organizzative individuate dal legislatore delegante.*

Ed invero, proprio una piena interoperabilità tra i sistemi informativi consente effettivamente di compiere, come indicato dallo stesso Consiglio di Stato, *"un ulteriore passo avanti verso la compenetrazione delle due banche dati"*; il potenziamento degli attuali livelli di comunicazione tra l'Archivio nazionale dei veicoli e il Pubblico Registro Automobilistico permette peraltro di costruire processi più efficienti e di porre le condizioni per l'introduzione di meccanismi che possano garantire il riutilizzo delle risorse strumentali ed organizzative del PRA a vantaggio della operatività complessiva del sistema, eliminando così alla radice l'inevitabile ricorso ad ulteriori investimenti per l'impianto di nuove infrastrutture informatiche con conseguenti nuovi oneri a carico del bilancio dello Stato.

Ciò premesso, la Commissione speciale ritiene che ulteriore e significativo elemento contemplato dall'articolo 8, comma 1, lett d) della legge 124/2015 ai fini della riorganizzazione del settore, sia costituito dall'introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio del documento unico del veicolo, qualificandola quale *"meta strumento"* per il raggiungimento dell'obiettivo dell'abbattimento dei costi.

La Commissione precisa poi che per "unica modalità di archiviazione" deve intendersi l'istituzione di una banca dati unificata o comunque alimentata per il tramite di un'unica modalità di archiviazione.

Al riguardo si osserva che la prima soluzione, e cioè l'istituzione di una banca dati unificata, è estremamente difficile da realizzare tenuto conto che l'attuale assetto dei procedimenti tecnici e giuridici nel settore automobilistico, assicurati rispettivamente dalla Motorizzazione e dal PRA, funzionano secondo regole completamente diverse e non sovrapponibili.

Occorre rilevare infatti che l'Archivio Nazionale dei Veicoli e il Pubblico Registro Automobilistico rispondono a logiche e finalità differenti. Il primo è una banca dati tecnica dei veicoli immatricolati, che ne garantisce la circolazione secondo i criteri di sicurezza previsti dalla normativa nazionale e europea, il secondo è un registro giuridico dei proprietari che funziona secondo le regole proprie del codice civile e per le finalità di pubblicità legale da questo previste.

Per inciso, è opportuno evidenziare che la coesistenza di due distinti procedimenti giuridici e tecnici non rappresenta "un'anomalia italiana", ma è presente in molti altri Paesi, anche europei, che vedono coinvolti in genere, per la gestione dei dati giuridici, non l'Amministrazione dei Trasporti, ma quella della Giustizia e degli Interni.

Peraltro la scelta di creare una nuova banca dati, oltre che rappresentare una soluzione anacronistica in ragione della possibilità offerta dall'attuale tecnologia di integrare pienamente processi e sistemi senza bisogno di riscrivere procedure e spostare dati, non risulta in linea con i principi contenuti nel Codice dell'Amministrazione digitale che più volte rinviano al concetto di interoperabilità tra i sistemi informativi delle Pubbliche Amministrazioni, sia in relazione allo scambio e accesso delle informazioni tra le stesse, sia con riferimento alle modalità di erogazione dei servizi ai cittadini.

La creazione di un'ulteriore, nuova banca dati non risulta inoltre coerente neppure con gli impegni assunti dal Governo che, proprio in occasione dell'esame del disegno di legge AS 1577, ora legge n. 124/2015, ha accolto un ordine del giorno con il quale *"premessa l'esigenza di evitare il rischio di investire ingenti risorse pubbliche nella creazione di nuove reti informatiche laddove già esistono infrastrutture tecnologiche"* ha condiviso *"l'opportunità di individuare le modalità più opportune per garantire la piena condivisione e il puntuale aggiornamento tra le banche dati e le anagrafi delle diverse amministrazioni al fine di realizzare un pieno coordinamento, formale e sostanziale, delle stesse e conseguire un quadro quanto più completo possibile delle informazioni già a disposizione della pubblica amministrazione"*.

L'ACI ritiene pertanto che l'unica modalità di archiviazione possa essere facilmente e immediatamente realizzata, in maniera tra l'altro estremamente economica, attraverso:

- 1) l'estensione delle procedure dello Sportello Telematico dell'Automobilista - STA, di cui al DPR n.358/2000, alle operazioni ad oggi escluse dalle relative modalità di gestione semplificata e cooperante; operazioni che ammontano a circa 2 milioni l'anno e che rappresentano ancora il 25% sul totale delle operazioni effettuate;
- 2) l'interscambio delle informazioni tra le due Amministrazioni esclusivamente con modalità telematica e solo ai fini dello svolgimento dei compiti istituzionali e del reciproco accesso alle banche dati, indispensabile in funzione della piena operatività del nuovo sistema;
- 3) la costruzione del documento unico a partire dal riutilizzo di processi e sistemi già realizzati dall'ACI per la digitalizzazione del Certificato di Proprietà digitale, tramite l'uso del codice identificativo della Carta di Circolazione come chiave di accesso telematica ai dati giuridici del veicolo, con ovvi benefici nei tempi di realizzazione e nei costi.

Si tratta di interventi che consentirebbero il perseguimento del citato obiettivo di riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione. Verrebbero meno infatti i casi che, allo stato attuale, determinano dispendio di tempo e di risorse economiche e che sono correlati al disallineamento di dati, alla duplicazione degli stessi, nonché all'acquisizione, da parte degli Uffici del PRA, delle informazioni trasmesse dalla Motorizzazione ancora con tabulati cartacei (circa 2 milioni di operazioni annue). Tale soluzione consentirebbe non solo di realizzare "un'unica modalità di archiviazione" ma anche di contrastare importanti fenomeni di evasione/elusione fiscale derivanti dai casi di mancata registrazione al PRA dei trasferimenti di proprietà.

L'interscambio dei dati assicurerebbe inoltre la completezza e la piena attendibilità dei dati riportati nel documento unico che, secondo quanto previsto dallo schema di decreto legislativo, avrà valore certificativo delle informazioni in esso indicate.

L'ACI, quale Ente pubblico strumentale per lo Stato e non ricompreso nell'elenco Istat ai sensi dell'art. 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009 n. 196, può farsi carico in via autonoma dei costi derivanti dall'introduzione delle nuove procedure e della gestione e sviluppo dei relativi applicativi con conseguenti risparmi a beneficio del bilancio statale.

In tale ottica un'ulteriore riduzione dei costi potrebbe essere conseguita affidando ad ACI la gestione e la conduzione, per conto della Motorizzazione Civile, del sistema informativo della stessa, oggi esternalizzato, assumendo parte dei relativi oneri e liberando il bilancio statale dei conseguenti costi. Ciò è possibile attraverso l'ottimizzazione di risorse e infrastrutture interne al perimetro degli attuali sistemi e servizi in conduzione presso l'ACI e le sue strutture collegate.

Inoltre, anche in coerenza con la valutazione di sostenibilità organizzativa ed economica delle due strutture coinvolte richiesta dalla legge delega ai fini della riorganizzazione del settore, l'ACI, ferma restando ogni competenza della Motorizzazione Civile, potrebbe gestire, attraverso la rete degli Uffici Provinciali del PRA, una serie di attività amministrative e di adempimenti gestionali di front office e back office da svolgere in funzione di supporto a beneficio dell'articolazione territoriale della Motorizzazione Civile, che oggi, a causa di difficoltà oggettive, non è in grado di assicurare efficienza e continuità nei servizi da erogare agli utenti. Ciò con l'obiettivo non solo di migliorare sensibilmente la qualità dei servizi stessi, ma anche di alleggerire di attività meramente operative, e dei costi connessi, le strutture ed il bilancio dello Stato.

La rete degli Uffici Provinciali del PRA è infatti dotata di personale in numero adeguato ai carichi di lavoro, in possesso di know how specialistico, oltre che di strumenti infrastrutturali e tecnologici avanzati, tali da consentire l'assorbimento gratuito di nuovi compiti per conto del Ministero, secondo i principi della sussidiarietà amministrativa tra Pubbliche Amministrazioni.

E' da considerare, per limitare il confronto ad attività omogenee, che gli Uffici del PRA (presenti in tutte le Province) già oggi svolgono annualmente oltre 1.3 milione di operazioni STA sulla base di accesso diretto degli utenti allo sportello, contro le circa 30 mila omologhe operazioni svolte dagli Uffici della Motorizzazione Civile (i cui sportelli sono presenti solo in 70 Province) e che molte delle operazioni ulteriori che detti Uffici potrebbero assumere sono strumentali e funzionali a processi ed attività già erogate.

Questo tipo di soluzioni potrebbero consentire la realizzazione di risparmi per il bilancio statale di oltre 50 milioni di euro annui

Con riferimento invece all'obiettivo volto al perseguimento di significativi risparmi per l'utenza, l'ACI è in grado di mettere a disposizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i propri servizi di riscossione che garantiscono ai cittadini e agli operatori professionali di versare quanto dovuto a utilizzando strumenti differenziati di pagamento, compresa la moneta elettronica (bancomat e rid), senza i costi aggiuntivi collegati all'utilizzo dei bollettini di conto corrente postale (pari a €1,78 per ogni bollettino), attualmente accettati come unica modalità di pagamento dagli Uffici della Motorizzazione. **Ne potrebbe derivare un risparmio immediato per gli automobilisti stimabile in circa 40 milioni di euro annui.**

infine, in relazione all'ipotizzato progressivo processo di riduzione delle tariffe dovute per i servizi PRA, occorre evidenziare che dette tariffe vengono stabilite con decreto dei Ministri dell'Economia e delle Finanze e della Giustizia, sono commisurate ai costi vivi di gestione e sviluppo del servizio e sono rimaste ferme senza subire alcun incremento per circa 20 anni (dal settembre 1994 all'aprile 2013).

L'ultima revisione delle tariffe intervenuta con DM 21 marzo 2013 ha comportato nel complesso il solo recupero, non integrale ma pari a circa la metà, dell'inflazione registrata nell'arco di questo ventennio ed ha tra l'altro introdotto la gratuità per gli utenti di diverse formalità in precedenza a pagamento (come le perdite di possesso dei veicoli per furto ed i rientri in possesso, i fermi amministrativi e le formalità richieste da categorie disagiate di utenti), così come ha disposto la gratuità per le Province per tutta l'attività di gestione (riscossione, controllo e riversamento) dell'IPT svolta per loro conto dagli Uffici del PRA, in precedenza remunerata dalle stesse Amministrazioni Provinciali.

Un'eventuale riduzione della tariffa, che peraltro non garantirebbe un significativo risparmio per i cittadini in considerazione del fatto che in media un automobilista si rivolge al PRA ogni 5/6 anni, impedirebbe all'ACI di sostenere i costi per il mantenimento a Monza del Gran Premio d'Italia di Formula Uno, per il quale l'Ente, in esecuzione del mandato ricevuto dal Governo e dalla legge di stabilità 2016, ha già contrattualmente assunto impegni economici per il triennio 2017-2019 per oltre 68 milioni di dollari.