

## **RELAZIONE TECNICA SUL DECRETO LEGISLATIVO PRA/MOTORIZZAZIONE**

Come già anticipato nel comunicato stampa del 1 marzo 2017, diramato dopo l'Assemblea delle Lavoratrici e dei Lavoratori di Aci Informatica che hanno approvato all'unanimità una mozione allegata al comunicato stampa stesso, il testo del decreto PRA/MCTC approvato alla Camera e al Senato per il previsto parere delle competenti Commissioni parlamentari (atto del Governo n° 392) produce LICENZIAMENTI, DEGRADO DEI SERVIZI E ZERO RISPARMI PER I CITTADINI E PER IL BILANCIO PUBBLICO.

Nel testo depositato queste conseguenze non sono esplicitamente dichiarate, ma si realizzano nell'applicazione concreta dell'articolato per come è scritto. Vediamo come.

### **OSSERVAZIONI SUL PIANO TECNICO /ORGANIZZATIVO**

Dal punto di vista tecnico non viene prevista nessuna interoperabilità tra MIT e PRA, in quanto viene previsto solo l'aggiornamento degli archivi del MIT, che a sua volta invia gli aggiornamenti al PRA (articolo 2 commi 3, 4, 5, 7 e articolo 3 comma 1).

Questa soluzione tecnica riduce l'archivio PRA ad un semplice sottoinsieme dell'archivio MIT modificando radicalmente la situazione in essere e creando conseguentemente le premesse per la cancellazione del PRA.

Questo scenario viene ulteriormente confermato sia dal fatto che la gestione di privilegi e fermi amministrativi dei veicoli, oggi in carico all'ACI, viene assegnata al MIT (articolo 1 comma 3), sia dal fatto che per le pratiche realizzate al di fuori dello STA (Sportello Telematico dell'Automobilista), oggi realizzabili sia agli uffici PRA che agli UMC, vengono attuate solo agli UMC.

E' bene ricordare che per lo svolgimento delle pratiche automobilistiche oggi ci si può rivolgere indifferentemente sia agli uffici PRA che agli UMC, ognuno dei quali abilitato a consegnare al cittadino sia il libretto di circolazione che il certificato di proprietà grazie ad un sistema informatico che prevede un'architettura dei sistemi parallela e paritaria tra PRA e MIT. Quindi il cittadino o l'agenzia di pratiche auto oggi svolge la pratica automobilistica in maniera immediata e senza girare inutilmente tra più uffici.

E' bene anche ricordare che circa il 95% delle pratiche automobilistiche vengono svolte presso il PRA (si veda il dossier per il dettaglio su questa tematica), che offre un servizio apprezzato e

funzionale all'utente. Solo circa il 5% delle pratiche automobilistiche vengono svolte al MIT che, a causa dei tagli nella Pubblica Amministrazione, offre un servizio farraginoso per l'utente.

Se venisse confermato il testo così come depositato, il sistema attuale (frutto di notevoli investimenti negli anni, sia per il PRA che per il MIT) verrebbe completamente annullato e sarebbe necessario effettuare dei considerevoli investimenti sia lato MIT che lato PRA. Quindi si cancellerebbe un sistema funzionante, per sostituirlo con un sistema di dubbia utilità costringendo lo Stato ad effettuare investimenti pubblici per la sua realizzazione.

## **OSSERVAZIONI SUL PIANO ECONOMICO / FINANZIARIO**

Per come era stato previsto il testo in esame, c'era la concreta possibilità di eliminare una sostanziosa entrata per lo Stato (175 milioni di euro solo nel 2016, almeno 120 milioni di euro ogni anno) attraverso l'eliminazione di bolli sulle pratiche automobilistiche. Il taglio di bolli è conseguente all'eliminazione del CdP e comporta l'eliminazione di uno o due bolli a seconda della pratica.

Per ovviare questo rischio si è dovuta prevedere un'esplicita clausola di non diminuzione dei bolli (articolo 2 comma 2). Ma questo produce come conseguenza il fatto che per mantenere l'entrata per lo Stato si dovrà raddoppiare l'importo dei singoli bolli stante la previsione di una loro diminuzione quantitativa.

Si arriverebbe così al paradosso che una riforma annunciata come risparmio per i cittadini vedrebbe al contrario il raddoppio delle tasse.

Inoltre si prevede il cambiamento delle attuali tariffe (che prevedono emolumenti per MIT pari a 10,2€ a pratica ai quali sommare gli stanziamenti da contabilità dello Stato, ed emolumenti per ACI fino ad un massimo di 27€ a pratica) con la creazione di una tariffa unica (che potrà essere rivista in futuro) definita dal MIT sentito il MEF e il Ministero di Giustizia senza alcuna concertazione, non solo con l'ACI, ma neppure con il suo Ministero vigilante (MIBACT) (art. 2 comma 2).

Oltretutto i ricavi delle tariffe vengono versati al MEF che poi riversa gli emolumenti ad ACI e MIT, questo oltre a creare dei flussi finanziari che prima vanno al MEF per poi ritornare all'ACI - mentre oggi si evitano i costi e le criticità di un sistema così farraginoso - potrebbe creare difficoltà di liquidità all'ACI se il riversamento delle tariffe non fosse tempestivo, fino al concreto rischio di produrre un dissesto nei conti dell'ACI (con evidenti ricadute sui bilanci pubblici).

L'attuale sistema prevede che l'ACI (Ente Pubblico Non Economico) abbia una propria autonomia finanziaria garantita dai soli emolumenti ricevuti, e quindi senza gravare sui conti pubblici. L'ipotesi disegnata nel testo, invece, modifica profondamente le logiche di finanziamento del sistema e pone il rischio di eliminazione dell'autonomia finanziaria dell'Ente con conseguente aggravio dei conti pubblici.

Infine, su un piano economico diretto per il cittadino, si segnala che se si elimina il sistema PRA (oggi collettore di circa il 95% delle pratiche automobilistiche) senza un adeguato investimento nelle infrastrutture, nei sistemi e nell'organico del MIT (oggi collettore solo di circa il 5% delle pratiche automobilistiche a causa dei tagli nella Pubblica Amministrazione) il risultato concreto sarebbe quello di obbligare il cittadino a rivolgersi alle Agenzie Private che, com'è logico che sia, aggiungono un ricarico sui costi delle pratiche (oggi pari a 100€ a pratica). In pratica non solo non si avrebbero risparmi ma addirittura si avrebbe un aggravio dei costi per il cittadino.

## **OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

Il testo per come è scritto ci sembra non rifletta le indicazioni della legge delega assegnata al Governo.

Nella legge delega, infatti, si richiede che la modifica produca risparmi per i cittadini, riduzione dei costi (che invece aumenteranno per effetto della revisione di sistema che comporta significativi investimenti sia nel sistema informativo del MIT che di ACI/PRA) e semplificazioni organizzative attraverso tre possibili ipotesi:

- Unica modalità di archiviazione
- Trasferimento di funzioni e strutture dal PRA al MIT
- Creazione di un'Agenzia

Nel testo non viene realizzata nessuna delle indicazioni della delega, né in termini di risparmio né in termini di semplificazione, e non viene realizzata nessuna delle tre ipotesi (unica modalità di archiviazione, trasferimento, agenzia).

Inoltre nel momento in cui si stabilisce che il libretto conterrà anche le annotazioni dei dati oggi di pertinenza PRA ci sembra si ritorni indietro rispetto agli obiettivi dichiarati da tutti i recenti governi in merito alla dematerializzazione dei documenti.

E' bene ricordare che l'ACI, in anticipo su molte altre amministrazioni pubbliche, ha già provveduto alla realizzazione del CdP Digitale attraverso investimenti economici ed organizzativi. Questa iniziativa, valutata positivamente da tutti i governi, sembra venire messa in discussione dal testo in esame che non ne fa menzione. Ci sembra un passo indietro rispetto alle intenzioni sempre dichiarate dal Governo. Sottolineiamo che con l'annotazione dei dati PRA (oggi dematerializzati) sul libretto di circolazione il cittadino sarà obbligato a richiedere una nuova stampa del "documento unico" ogni qual volta varia una situazione giuridico/patrimoniale, mentre oggi questo onere è scomparso grazie alla realizzazione del Certificato di Proprietà Digitale (altro che semplificazione!).

Concludiamo ricordando che se si volessero effettuare dei risparmi nel bilancio pubblico si potrebbero prendere in considerazione anche altri interventi.

Ad esempio ACI Informatica (azienda che si occupa del servizio informatico e della rete telematica dell'ACI), come evidenziato più volte, potrebbe gestire il sistema informatico del MIT e fornire alcuni servizi, oggi in carico al MIT, senza costi per la Pubblica Amministrazione.

Oggi solo per i servizi informatici il MIT spende 38 milioni di euro l'anno, costretta ad affidarsi a gare di appalto pubbliche per l'assenza di un'adeguata struttura interna. Affidando queste attività ad ACI Informatica (in larga parte gratuitamente) i risparmi appaiono evidenti.

La Rappresentanza Sindacale Unitaria Aci Informatica