



Roma, 22 marzo 2017

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 in un unico soggetto della gestione della procedura di rilascio del futuro documento unico. 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 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 dell'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; quindi da lato dell'utenza questo completo stravolgimento procedurale che si vorrebbe introdurre con la riforma genererebbe, a fronte di dirimenti mutamenti organizzativi, una assai ridotta (se non assente) percezione di innovazione. Si consideri poi che i livelli di servizio pubblico come oggi garantiti dall'ACI, sia menate procedure web sia mediante i propri uffici provinciali, 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 funzione distinta, ma alla circostanza che tale interoperabilità non è prevista per la totalità delle vicende che incidono sulla vita degli autoveicoli; auspicabile, e di immediata attuazione, sarebbe allora estendere la interoperabilità a tutte le formalità e procedure.

L'eventuale ampliamento della 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 di creazione di nuove infrastrutture informatiche di gestione dei processi (che dallo schema appaiono più farraginosi) con inoltre un conseguente aggravio dei costi non solo per le amministrazioni pubbliche coinvolte ma per l'utenza professionale che oggi opera con lo STA;
- La 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 le stesse 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 alla funzione di certificazione dei dati poiché essa sarebbe attribuita ad un'amministrazione e la responsabilità degli stessi all'altra.

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 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 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 efficiente le funzioni attribuite a regioni e province Autonome in ordine alla riscossione della tassa.

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, mentre oggi la gestione informativa dei servizi inerenti il PRA è assicurata da una società pubblica, all'indomani non potrà che doversi incrementare gli importi da riconoscere in favore dell'appaltatore privato dei relativi servizi, a scapito dell'efficienza del sistema pubblico.

Gli uffici ACI PRA sono anche incaricati della riscossione, liquidazione e contabilizzazione dell'I.P.T. con relativo riversamento ai competenti Titolari dell'imposta .

Non sembrerebbe possibile inoltre, visto il nuovo assetto giuridico ed informatico, continuare a garantire i servizi verso le categorie deboli (sportello 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 una 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 da ciò che quindi l'unico eventuale futuro risparmio potrà essere ottenuto agendo sull'importo della tariffa che non potrà essere superiore alla somma di quelle in vigore (si tratta di un massimo di 37 euro).

Il futuro risparmio, inoltre verrebbe vanificato dalla previsione di una unica modalità di pagamento attraverso i bollettini postali che sostituirebbe la possibilità, oggi esistente solo presso gli uffici che gestiscono il PRA, di utilizzo della moneta contante e 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 correnti 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.

E' evidente che da subito si creano delle ricadute occupazionali sui lavoratori privati attualmente occupati nella società informatica in house ad Aci ma nel breve-medio periodo si potrebbero creare delle incertezze circa il mantenimento dei livelli occupazionali, delle professionalità e delle retribuzioni anche di circa 2800 lavoratori pubblici.

FP CGIL
S. Chiaramonte

FP CISL
M. Petriccioli

UIL PA
E.M. Ponti