

DELIBERAZIONE ADOTTATA DAL COMITATO ESECUTIVO
NELLA RIUNIONE DEL 24 LUGLIO 2024

IL COMITATO ESECUTIVO

“Visto il decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98 e successive modifiche ed integrazioni, con cui, in attuazione della legge delega 7 agosto 2015, n. 124, è stato istituito il documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo, con entrata in vigore inizialmente prevista al 1° gennaio 2020 e successivamente differita al 30 settembre 2021; tenuto conto della complessità e dei rilevanti elementi di novità introdotti dalla riforma, basata su un nuovo approccio di cooperazione sistemica tra l’ACI nella sua veste di Ente preposto alla gestione del pubblico registro automobilistico quale strumento di piena garanzia e di pubblicità legale dei diritti e delle posizioni giuridiche dei cittadini sugli autoveicoli ai sensi del codice civile, ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, preposto agli aspetti tecnici e di sicurezza legati alla circolazione dei veicoli nonché al rispetto della conformità tecnica degli stessi alle vigenti prescrizioni, verificata nell’ambito del procedimento di immatricolazione di competenza; considerato che il nuovo sistema del documento unico, gestito dalle due Amministrazioni in stretta sinergia operativa e funzionale, richiede a circa tre anni della sua entrata in vigore lo sviluppo di azioni volte a semplificarne e razionalizzarne l’impianto generale e a superare talune problematiche emerse nella fase di progressiva attivazione; vista la Relazione prot. n.4796/24 del 24 luglio 2024, con la quale la Direzione Gestione e Sviluppo del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali sottopone alla Presidenza ed alla Segreteria Generale un complessivo piano di reingegnerizzazione e di efficientamento dei servizi del PRA; preso atto che la proposta si articola, da un lato, nell’attivazione di misure di riordino e di miglioramento dei processi di competenza dell’Ente nell’ambito della gestione del documento unico, che prevedono la riscrittura delle procedure e dei relativi programmi *software* al fine di garantire maggiore solidità al sistema, prevenire ed impedire blocchi di operatività sia presso gli Uffici di entrambe le Amministrazioni che presso gli Studi di consulenza automobilistica di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, nonché definire servizi accessori tanto nella fase di *pre convalida* quanto in quella di *post convalida* in grado di assicurare utilità incrementali ai cittadini in termini di miglioramento delle garanzie e di maggiore sicurezza delle transazioni, anche con riguardo a quelle effettuate per il tramite degli Sportelli Telematici dell’Automobilista; tenuto conto che detta fase di completa revisione delle procedure e dei sistemi interni riveste carattere di particolare complessità per l’ampiezza e la natura degli interventi previsti e la temporaneità delle iniziative che la connotano; vista la proposta al riguardo formulata dalla Direzione Gestione e Sviluppo del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali per la costituzione, ai sensi dell’articolo 2, comma 2 *bis*, del Regolamento di Organizzazione dell’Ente, di una Struttura temporanea di missione di durata

triennale quale soluzione organizzativa più idonea alla realizzazione delle suindicate misure migliorative del servizio; tenuto conto dell'articolazione organizzativa e della dotazione di risorse umane proposta per la Struttura, con previsione di una posizione dirigenziale apicale di prima fascia e di due posizioni dirigenziali di seconda fascia; preso atto delle competenze che la medesima Struttura sarà chiamata ad esercitare relativamente a: - ridisegno ed ottimizzazione di processi e sistemi funzionali alla stipula degli atti nativi digitali di compravendita dei veicoli, con l'obiettivo di razionalizzare le procedure, ridurre i costi diretti ed indiretti, nonché di implementare la sicurezza del processo tanto per la parte venditrice che per l'acquirente; - ridisegno ed ottimizzazione di processi e sistemi a supporto dell'emissione del documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo, con l'obiettivo di razionalizzare i tempi di esecuzione delle procedure e la cooperazione applicativa con banche dati esterne, nonché di ridurre gli accessi all'assistenza e i tempi di soluzione dei relativi *ticket*; tenuto conto che nell'ambito della stessa Relazione la Direzione propone, quale condizione concorrente e necessaria per il conseguimento degli obiettivi di cui sopra, la contestuale attivazione di interventi per la realizzazione di un nuovo modello gestionale ed organizzativo delle Unità/Direzioni Territoriali ed Aree Metropolitane dell'Ente, nonché per la ridefinizione delle attribuzioni delle Strutture Centrali e Compartimentali che esercitano competenze in materia; ritenuto di dare corso ad entrambe le iniziative, tra loro strettamente correlate, in quanto idonee a favorire l'ottimizzazione dell'organizzazione interna ed il miglioramento dei servizi ai cittadini e all'utenza professionale nell'ambito di una più efficiente gestione dei processi riferiti al documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo; esperita la prevista informativa alle Organizzazioni Sindacali; all'unanimità: **a) autorizza**, ai sensi dell'articolo 2, comma 2 *bis*, del vigente Regolamento di Organizzazione, la costituzione di una Struttura di missione temporanea di durata triennale per la reingegnerizzazione dei processi di supporto all'emissione del documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo di cui al decreto legislativo n.98/2017, nei termini indicati nella Relazione della Direzione Centrale Gestione e Sviluppo del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali citata in premessa, che viene allegata al verbale della seduta sotto la lett. D) e che costituisce parte integrante della presente deliberazione. Per garantire la più efficace operatività della Struttura ed ottimizzarne gli apporti in funzione del pieno conseguimento degli obiettivi programmati in un contesto di massima sinergia interna, la Direzione Gestione e Sviluppo del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali assicura le necessarie attività di coordinamento e di controllo della stessa Struttura. Al fine di rendere operativa la Struttura di missione si procede, ai sensi del citato articolo 2, comma 2 *bis*, del Regolamento di Organizzazione, all'istituzione di un apposito Centro di Responsabilità, coordinato e controllato dalla richiamata Direzione Centrale, al quale è assegnato uno specifico budget definito dal Comitato Esecutivo; **b) conferisce mandato** alla stessa Direzione Gestione e Sviluppo del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali e alla Direzione Risorse Umane e Organizzazione per l'adozione, per quanto di rispettiva competenza, degli atti e dei provvedimenti necessari ad assicurare la piena

operatività della Struttura di missione e per l'elaborazione e la sottoposizione al Consiglio Generale di una proposta di revisione dell'assetto organizzativo dell'Ente preposto alla gestione del PRA, secondo le direttive di massima di cui al paragrafo 2.2. della citata Relazione.”.

Relazione per il Presidente ed il Segretario Generale.

Riorganizzazione delle Strutture di Governo e Gestione del Pubblico Registro Automobilistico. Reingegnerizzazione dei processi di supporto alle emissioni del DU

1. PREMESSA

Il Pubblico Registro Automobilistico (infra PRA) rappresenta la maggiore voce di entrata dell'Ente, impiega il maggior numero di risorse e dal punto di vista organizzativo è articolato in strutture provinciali.

Con l'approvazione del DL 98/2017 (infra DL 98) è stato oggetto di una profonda riforma tecnologica e di governance per effetto dell'istituzione del Documento Unico (infra DU) e del ridisegno delle procedure amministrative che vedono nella Motorizzazione Civile l'organo titolare delle funzioni di emissione dell'atto. Il DL 98, considerata la solidità, l'affidabilità e l'imprescindibilità delle funzioni assegnate al PRA, ha però di fatto lasciato impregiudicate le attribuzioni di ACI nella gestione dell'Istituto in parola.

Alla riforma tecnologica, sulla quale torneremo più avanti, non è seguita però la riorganizzazione del PRA, inteso in senso ampio, comprensivo di tutte le sue strutture territoriali e della relativa Direzione Centrale. Non si ritenne infatti, ed a ragione, a suo tempo matura la consapevolezza degli effetti che il DL 98 avrebbe prodotto sull'organizzazione e sulle regole di ingaggio con l'utenza privata e professionale; pertanto non disponendo degli elementi conoscitivi necessari prudentemente si ritenne di rinviare l'adeguamento organizzativo ad un momento successivo.

Dal punto di vista tecnologico il DL 98 impose alle due Amministrazioni coinvolte (ACI e Dipartimento Trasporti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) una corsa contro il tempo, per attuare nei termini previsti il DU. La complessità ed i notevoli inediti elementi di novità introdotti dalla riforma (cooperazione sistemistica tra due Amministrazioni) imposero, già in fase realizzativa, un differimento dei termini di messa in esercizio del DU. Le successive evoluzioni tecnologiche, il mutato approccio dell'utenza privata ed una più solida struttura di operatori privati (Studi di Consulenza Automobilistica) sul territorio, rendono però

ora indifferibile e necessario un intervento di riscrittura delle procedure relative al DU, al fine di rendere più stabili i processi di gestione on line, governare con maggiore efficacia (evitando interruzioni) gli imprevedibili blocchi del sistema, ridefinire le competenze e le funzioni dal PRA in un'ottica di maggiore modernità ed adesione dell'Istituto, alle crescenti necessità certificative della PA e quelle di sicurezza delle transazioni dei cittadini (anche quando intermediati da uno STA).

I due interventi non possono in questo contesto che procedere di pari passo, per evitare, fuor di metafora, di mettere su strada una macchina da corsa con un pilota da utilitaria cittadina.

La riorganizzazione del PRA deve consentire all'Amministrazione di disporre di una struttura in grado di gestire con maggiore efficienza e minori costi le attività core, a partire dalla convalida delle Pratiche PRA, e con maggiore duttilità nuove procedure e nuovi servizi che potrebbero derivare dalla reingegnerizzazione del DU e dal riposizionamento del PRA, sul quale è attivo il progetto ACI 4.0.

La riforma del DU deve anch'essa portare ad una riscrittura dei programmi sw e dei processi gestionali in grado di garantire una maggiore solidità al sistema, prevenire ed impedire blocchi delle attività (sia presso gli operatori STA che presso gli Uffici PRA e gli Uffici Periferici delle MCTC) ed ipotizzare servizi accessori sia nella fase di pre-convalida che nella fase di post-convalida, che possano generare utilità per i cittadini e gli operatori professionali.

E' chiaro pertanto come le due direttrici di intervento richiedano azioni a monte che ne garantiscano l'efficacia: per la riforma organizzativa prioritariamente la ridefinizione delle competenze delle Direzioni Centrali, per consentire alla Direzione PRA il governo delle strutture provinciali (oggi distribuito su più Direzioni con effetti generatrici di inefficienze e deresponsabilizzazione) e, nei tempi imposti dalle norme sulle assunzioni nella PA, il ripopolamento degli uffici per colmare almeno le fuoriuscite degli ultimi 12 mesi e mantenere un'efficace base produttiva; per la riforma del DU, la complessità della fase progettuale richiede l'acquisizione, anche temporanea, di risorse adeguatamente skillate e esclusivamente dedicate al progetto: ogni diversa soluzione non garantirebbe il raggiungimento degli obiettivi sia in termini temporali che qualitativi.

Si osserva che senza questi urgenti interventi, che potremo definire di riqualificazione e riposizionamento del PRA (che ricordo è stato riconosciuto Archivio di Importanza Strategica Nazionale), l'Istituto agli occhi del legislatore, delle PPAA, del mondo automotive e dei privati cittadini rischia di svuotarsi di attrattività e concreta utilità, con le conseguenze che possiamo facilmente immaginare.

2. PROPOSTA

2.1) Istituzione di una Struttura di Missione temporanea di durata triennale, per la reingegnerizzazione del DU, incardinata o coordinata dalla Direzione Sviluppo e Gestione del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali.

2.2) Incaricare la Direzione Risorse Umane e Organizzazione e la Direzione Sviluppo e Gestione del PRA, Tasse Automobilistiche e Servizi agli Enti Territoriali di sviluppare un nuovo modello gestionale ed organizzativo del PRA centrale e dei relativi Uffici territoriali.

2.1) ISTITUZIONE DI UNA STRUTTURA DI MISSIONE

A) STRUTTURA E DURATA

La Struttura di Missione per la Reingegnerizzazione dei processi di supporto al DU e delle procedure PRA di compravendita dei veicoli, si propone di ridisegnare i processi di supporto alle emissioni del DU e di implementare su piattaforma il processo di compravendita dei veicoli mediante atto bilaterale digitale.

La missione della struttura è pertanto quella di progettare ed implementare procedure di supporto alla emissione del DU stabili, snelle e user friendly e di ridefinire i processi di compravendita dei veicoli per assicurare maggiori garanzie per i cittadini.

La durata della struttura è triennale.

B) INCARDINAMENTO NELL'ORGANIGRAMMA ACI

La Struttura di Missione è sottoposta al coordinamento e controllo della Direzione gestione e sviluppo del Pra, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali e risponde all'esigenze dell'Ente di migliorare i servizi per i cittadini e gli operatori professionali e tipicizzare (modernizzandola) la funzione di garanzia del PRA e di salvaguardia del suo ecosistema, considerati gli obblighi e le spinte per la diffusione di processi digitalizzati.

C) COMPITI DELLA STRUTTURA

- Ridisegno ed ottimizzazione di processi e sistemi funzionali alla stipula degli atti – nativi digitali – di compravendita dei veicoli con l'obiettivo di razionalizzazione delle procedure, riduzione dei costi diretti ed indiretti e securizzazione del processo per la parte venditrice ed acquirente.
- Ridisegno ed ottimizzazione di processi e sistemi a supporto dell'emissione del Documento Unico di circolazione e di proprietà dei veicoli con l'obiettivo di razionalizzare i tempi di esecuzione delle procedure, la cooperazione applicativa con banche dati esterne (CED Motorizzazione, Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente, banca dati Infocamere, banca dati Agenzia delle Entrate) e di ridurre gli accessi all'assistenza ed i tempi di soluzione dei ticket.

D) RISORSE UMANE ED ARTICOLAZIONE DELLA STRUTTURA

La Struttura è articolata, in relazione ai compiti, nel modo seguente:

un responsabile con incarico di I fascia,

due articolazioni organizzative di II fascia (Unità operativa di supporto giuridico amministrativo; Unità operativa di supporto per la gestione degli affari generali)

una articolazione organizzativa di alta specializzazione tecnica (Unità operativa di supporto tecnico architettuale)

due funzionari tecnici

un funzionario con competenze giuridiche

un funzionario con competenze di monitoraggio e controllo

per un totale complessivo di 8 risorse.

L'articolazione e la dotazione della struttura potranno essere riviste in relazione alle esigenze tecnico operative o organizzative che potranno manifestarsi a seguito dell'avvio dell'attività.

E) RISORSE FINANZIARIE E BUDGET

Al fine di rendere operativa la Struttura di Missione si procede, ai sensi dell'articolo 2, comma 2 bis del Regolamento di Organizzazione dell'ACI, alla organizzazione di un apposito Centro di Responsabilità, coordinato e controllato dalla Direzione Sviluppo e Gestione del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali, al quale è assegnato un apposito budget definito dal Comitato Esecutivo.

2.2) INCARICO ALLA DIREZIONE RISORSE UMANE E ORGANIZZAZIONE E ALLA DIREZIONE SVILUPPO E GESTIONE DEL PRA, TASSE AUTOMOBILISTICHE E SERVIZI AGLI ENTI TERRITORIALI DI SVILUPPARE UN NUOVO MODELLO GESTIONALE ED ORGANIZZATIVO DEL PRA CENTRALE E DEI RELATIVI UFFICI TERRITORIALI

Per rendere pienamente operativi gli interventi di reingegnerizzazione delle procedure di supporto alla emissione del DU e di ottimizzazione la governance dell'Istituto ed al fine di garantire una maggiore flessibilità organizzativa, efficientare l'erogazione dei servizi per i cittadini e gli operatori professionali, efficientare l'utilizzo delle risorse e di ridurre i costi di gestione degli Uffici periferici del PRA, si dà incarico alle Direzioni Risorse Umane e Organizzazione e Sviluppo e Gestione del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti territoriali di elaborare e presentare al prossimo Consiglio Generale una proposta di riorganizzazione delle Unità e Direzioni Territoriali ed Aree Metropolitane e di ridefinizione delle competenze delle Direzioni Compartimentali e delle Direzioni Centrali attualmente coinvolte nella gestione di attività e servizi mediante le predette Unità e Aree nel rispetto delle
seguenti
direttive:

1) al netto delle competenze attribuite dalla legge alle Direzioni Centrali in ragione delle proprie funzioni ed in particolare delle competenze della Direzione Risorse Umane ed Organizzazione e delle prerogative della Segreteria Generale, rafforzare ed indirizzare sulla Direzione Sviluppo e Gestione del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali (infra DPFA) la governance del PRA;

2) in attuazione del punto 1) prevedere che ogni iniziativa che abbia impatto sulle strutture degli Uffici Periferici sia concordata con la DPFA;

3) riorganizzare il territorio attribuendo alle Direzioni Territoriali ed alle Aree Metropolitane le funzioni amministrative proprie e quelle delle Unità Territoriali di competenza;

4) attribuire alle Unità Territoriali solo funzioni operative;

5) superare il criterio di assegnazione delle risorse in base alla destinazione territoriale fondandolo sulla funzione.

3. CONCLUSIONI

Si richiede pertanto di valutare ed approvare la proposta di istituzione di una Struttura di Missione come descritto e secondo i parametri di cui al precedente punto 2.1 e di autorizzare la Direzione Risorse Umane e Organizzazione e la Direzione Sviluppo e Gestione del PRA, Fiscalità Automobilistica e Servizi agli Enti Territoriali a sviluppare un nuovo modello gestionale ed organizzativo del PRA centrale e dei relativi Uffici Territoriali, secondo le direttive di cui al precedente punto 2.2, dando mandato alle competenti strutture centrali di acquisire i provvedimenti e di adottare gli atti necessari.

22 7 2024



Firmato da Salvatore Moretto il 23-07-2024