

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI VIGILANZA SULL'ANAGRAFE TRIBUTARIA**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

43.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2016

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALESSANDRO PAGANO

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Pagano Alessandro, <i>presidente</i>	3
INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ANAGRAFE TRIBUTARIA NELLA PROSPETTIVA DI UNA RAZIONALIZZAZIONE DELLE BANCHE DATI PUBBLICHE IN MATERIA ECONOMICA E FINANZIARIA. POTENZIALITÀ E CRITICITÀ DEL SISTEMA NEL CONTRASTO ALL'EVAZIONE FISCALE	
Audizione di rappresentanti dell'ACI:	
Pagano Alessandro, <i>Presidente</i>	3, 10, 11
Moretto Salvatore, <i>direttore del servizio gestione tasse automobilistiche dell'ACI</i>	4, 6, 9, 11
Sciascia Salvatore (FI-PdL XVII)	8
Sticchi Damiani Angelo, <i>presidente dell'ACI</i> ..	3, 4, 10

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALESSANDRO PAGANO

La seduta comincia alle 8.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante l'attivazione del sistema audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Indagine conoscitiva su « L'anagrafe tributaria nella prospettiva di una razionalizzazione delle banche dati pubbliche in materia economica e finanziaria. Potenzialità e criticità del sistema nel contrasto all'evasione fiscale ».

Audizione di rappresentanti dell'ACI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'ACI che, anche a nome dei colleghi, ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione. Sono presenti l'ingegner Angelo Sticchi Damiani, presidente, il dottor Maurizio Del Marro, segretario generale f.f., e il dottor Salvatore Moretto, direttore del servizio gestione tasse automobilistiche.

L'audizione si inquadra nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'anagrafe tributaria nella prospettiva di una razionalizzazione delle banche dati pubbliche in materia economica e finanziaria. Potenzialità e criticità del sistema nel contrasto all'evasione fiscale.

C'è una grande esigenza di razionalizzare il sistema delle banche dati pubbliche in materia economica e finanziaria e siamo convinti, come dimostrato in due anni di lavoro, che la razionalizzazione di questo sistema produrrebbe effetti straordinari a vantaggio del sistema Italia. Vi ringraziamo per la disponibilità.

ANGELO STICCHI DAMIANI, *presidente dell'ACI*. È noto che ACI è un ente pubblico non economico a base associativa. Ha compiuto 111 anni lo scorso 23 gennaio, ed è stato sempre molto attento a questo problema. L'Automobile Club d'Italia negli anni ha investito notevoli risorse proprio per questo suo ruolo di servitore dello Stato — in forma di sussidiarietà siamo al servizio dello Stato — senza percepire un euro di contributo, senza prendere nessun aggio su quanto incassiamo per conto di Stato, regioni e province, fino a quando ci saranno, e province autonome. Ci sentiamo fortemente impegnati in questo senso. Come dicevamo, abbiamo investito anche attraverso la nostra società *in house* ACI Informatica notevoli risorse per essere quanto più avanti possibile su questo tema.

Com'è noto, siamo i gestori del pubblico registro automobilistico dalla sua nascita, nel 1927. Inoltre, siamo impegnati in materia di tasse automobilistiche delle regioni e province autonome, con cui abbiamo due tipologie di convenzioni. Siamo disponibili per tutti gli altri servizi che ci sono delegati dallo Stato, dalle regioni e da altri enti pubblici.

Il sistema del PRA è completamente autofinanziato con le sole tariffe corrisposte dai singoli utilizzatori, e quindi non grava sulla fiscalità in generale. Le tariffe vengono stabilite di volta in volta con

decreto del Ministro dell'economia e delle finanze e della giustizia. Come è noto, il PRA è sotto la vigilanza del Ministero della giustizia, essendo un istituto giuridico, tramite le procure generali presso le Corti d'appello.

Per la parte squisitamente tecnico-informatica delle banche dati, lascerei la parola al dottor Moretto, per spiegarne più in dettaglio i vari aspetti.

SALVATORE MORETTO, *direttore del servizio gestione tasse automobilistiche dell'ACI*. Il sistema informatico dell'Automobile Club d'Italia è autosufficiente, strutturato per garantire tutti i servizi necessari per la gestione del PRA, per la gestione delle tasse automobilistiche per le amministrazioni convenzionate — abbiamo rapporti con diciotto regioni — e per garantire tutti gli altri servizi erogati da ACI direttamente o per il tramite delle società collegate.

Il sistema informatico è basato su un'architettura su più livelli, *web server*, *application server* e *database server*. Coesistono all'interno del sistema più piattaforme tecnologiche, Unix, Linux, Windows, in funzione dell'ambiente operativo all'interno del quale sono calate le singole applicazioni utilizzate dagli utenti. Serve tutto il territorio nazionale.

Abbiamo due grandi famiglie di utenti. Gli uni, serviti attraverso un'*intranet*, sono utenti interni alla nostra struttura, quindi domestici, come si suol dire. Sono circa 3.500 le utenze che vengono servite dal nostro sistema informatico. Sono le utenze dei nostri uffici provinciali, che gestiscono appunto il PRA, le tasse automobilistiche e le utenze del servizio centrale.

Abbiamo, inoltre, un *extranet* — sul quale si appoggiano 37.000 utenze — che serve i soggetti esterni alla nostra Federazione, a cui ACI eroga servizi: soggetti istituzionali, come i ministeri e gli organismi centrali dello Stato, a cui il PRA è incaricato per legge di fornire i dati del pubblico registro automobilistico; utenti degli enti pubblici territoriali, come regioni, comuni e province, e tutti i corpi di polizia municipale. Colleghiamo i comuni

che si servono della nostra banca dati per la gestione delle loro attività, *in primis* naturalmente per la gestione delle attività finalizzate al contrasto delle infrazioni al codice della strada.

Abbiamo poi utenti del mondo *automotive*, quindi le case automobilistiche e le organizzazioni che rappresentano gli interessi di queste ultime, come l'UNRAE (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri), e abbiamo anche rapporti con le polizie per le attività di contrasto alla criminalità organizzata.

Abbiamo poi il sistema di gestione del cosiddetto PFU (pneumatici fuori uso), un'attività finalizzata alla tutela ambientale, per lo stoccaggio e riciclaggio in sicurezza dei pneumatici esausti. È un'attività molto importante. Gli utenti della gestione del PFU per gli pneumatici sono circa 7.000. L'architettura *hardware* adottata prevede l'utilizzo di sistemi fisici basati su *hub* di tipo Intel e IBM RISC.

Per fornire qualche dato, la nostra società *in house* ACI Informatica ha sviluppato un *software* proprietario per circa 420.000 punti funzione, che è l'unità di misura del *software*. È un patrimonio enorme, finalizzato principalmente alla gestione del PRA, della nostra base associativa, delle attività sportive e, naturalmente, delle tasse automobilistiche, per le quali garantiamo l'intero ciclo di vita del tributo, dalla costituzione alla gestione dell'archivio a livello tributario fino al recupero bonario e coattivo.

Un altro dato interessante è rappresentato dalla capacità di memoria del nostro *database*, circa 260 terabyte, quindi una capacità di archiviazione dati enorme, che ci consente all'occorrenza anche di gestire *database* non proprietari. Questi in estrema sintesi gli elementi riguardanti il nostro sistema informativo.

ANGELO STICCHI DAMIANI, *presidente dell'ACI*. Ogni tanto si parla di doppioni in relazione alla Motorizzazione civile. Sebbene quanto dico sia già noto, mi corre l'obbligo di precisare che il Pubblico registro automobilistico certifica un dato giuridico, la proprietà dell'auto, e quindi è

rivolto alle persone, ai proprietari. Viceversa, l'archivio dei dati della Motorizzazione civile concerne i dati tecnici dell'automobile. In sostanza, mentre noi verifichiamo responsabilmente una serie di dati, per poi certificare nel bene e nel male la proprietà — come sappiamo ci sono anche altri aspetti, fermi amministrativi, ipoteche e simili — come dato giuridicamente inoppugnabile, dall'altra parte ci sono soltanto i dati tecnici dall'autovettura. Ogni volta che viene immatricolata una nuova autovettura, si verifica cioè che sul libretto di circolazione sia riportato il codice di omologazione. È un percorso completamente diverso. I due piani non sono sovrapponibili. Si possono poi riportare anche tutti i dati nell'archivio nazionale dell'automobile, che è un archivio di popolamento, dove arrivano i dati del PRA e della Motorizzazione, ma non è pensabile — almeno questa è la nostra idea e ci permettiamo di esprimerla — considerare che siano doppiati. Sono due cose completamente diverse, con funzioni diverse.

Tornando al discorso sulla riscossione dei tributi, abbiamo un'attività svolta con le regioni e le province autonome, che riguarda proprio espressamente le riscossioni delle tasse automobilistiche. Oltre alla riscossione, siamo convenzionati in questo momento con diciotto tra regioni e province autonome, sostanzialmente tutte, salvo due o tre, anche se con modalità diverse. Per alcune regioni svolgiamo l'intera attività, partendo dall'archivio tributario della regione, incrociando i dati con il pubblico registro automobilistico, controllando la qualità del dato, per evitare che vengano immessi ruoli non corretti.

Ci interessiamo della lotta all'evasione e all'elusione mediante avvisi bonari e la riscossione con Equitalia, con cui abbiamo anche una convenzione — con Equitalia Nord, Equitalia Centro ed Equitalia Sud — per ridurre l'evasione. Vi forniremo poi qualche dato importante.

Tornando a quello che produce il PRA in termini fiscali, parliamo anche dell'IPT (imposta provinciale di trascrizione), un'altra imposta molto importante, tutta a beneficio delle province, che riscuotiamo

in forma assolutamente gratuita. Con la riscossione nel 2015 siamo arrivati a circa 1,5 miliardi di introiti. Non devo spiegare che si tratta di una tassa che viene pagata ogni qual volta c'è una nuova immatricolazione o un passaggio di proprietà. Purtroppo, devo dire che è una tassa che pesa molto sulla compravendita di un'autovettura, perché oscilla da un minimo di 200 a un massimo di 350 euro, in relazione alla cilindrata dell'automobile. Quando si parla, come accade molto spesso, di ridurre il carico fiscale, non si tratta dell'incidenza dell'emolumento del PRA, di 27 euro, o di quello della Motorizzazione, ultimamente arrivato a 10,20, ma di tutto il resto. Gli emolumenti rappresentano una cifra veramente minoritaria rispetto all'IPT.

Tutto questo servizio non consiste soltanto nella mera riscossione, ma anche nell'eliminazione dell'evasione, che ahimè ancora c'è, ed è dovuta soprattutto alla non completa interoperabilità dei sistemi informativi tra ACI e Motorizzazione. Una delle cose su cui, infatti, stiamo spingendo è proprio quella. Attraverso l'interoperabilità si eliminerebbe la possibilità che qualcuno si fermi alla Motorizzazione, soprattutto nel caso di una compravendita di auto usata, e poi successivamente non passi al PRA, per cui il dato non viene registrato e l'imposta viene evasa. Si parla di un 5 per cento: non è una cifra importante, non stiamo parlando di centinaia di milioni di euro l'anno, ma comunque di almeno 15-20 milioni di evasione ogni anno.

Ricordo che questo fenomeno purtroppo si sta verificando soprattutto negli ultimi tempi di grande difficoltà, sulla base di un accordo tra acquirente e venditore. Se per una macchina di scarso valore, ad esempio mille euro, si devono pagare 300-350 euro di IPT, non si fa il cambio di proprietà e l'acquirente si impegna a tenere indenne il venditore da qualunque eventualità sulla base di una fiducia reciproca. Invece con l'interoperabilità tra sistemi informatici questo diventa praticamente impossibile, perché i dati vengono immediatamente incrociati.

Sulle regioni vorrei che riprendesse il dottor Moretto, perché il discorso è molto articolato. Oltretutto, è stato possibile, proprio grazie alla sua attività degli ultimi anni, creare delle convenzioni con le regioni non solo finalizzate a evitare evasione ed elusione, che è doveroso da parte degli enti, ma anche a cercare di ridurre il disagio per gli automobilisti, evitando che si iscrivano a ruoli tributi non dovuti, come purtroppo ogni tanto capita, e soprattutto, ed è forse la cosa più importante, che la regione continui a inseguire un credito ormai inesigibile. Dopo tre anni, come prevede la legge, va fatta una radiazione d'ufficio dell'automobile di cui non viene pagato il tributo, e invece molte regioni non la fanno; tenendo conto che mediamente il costo di un recupero incide per 50 euro l'anno, se si continua per cinque, sei, sette od otto anni, alla fine si supera di gran lunga l'eventuale recupero, che diventa impossibile, perché nel frattempo le vetture si trovano all'estero, sono state distrutte o non più in circolazione. Anche questa bonifica degli archivi delle regioni è, quindi, un fatto importante, che comporta risparmi notevoli.

SALVATORE MORETTO, *direttore del servizio gestione tasse automobilistiche dell'ACI*. In questi anni ACI ha investito molto nel rapporto con le regioni. Fino al 1998, l'Automobile Club d'Italia ha gestito per conto del Ministero dell'economia e delle finanze l'intero apparato riguardante la gestione delle tasse automobilistiche. Gestivamo, quindi, il ruolo nazionale e anche le attività di riscossione e di recupero, quelle di riscossione insieme all'allora Poste, adesso Poste Spa.

Parlare di tasse ci dà anche l'opportunità di tornare sull'articolazione del sistema informativo dell'Automobile Club d'Italia e della sua capacità di gestione di questi sistemi complessi. La gestione della tassa automobilistica, come ricordava il presidente, è un sistema articolato e complesso. Spesso si confonde la gestione con la semplice riscossione, che rappresenterà un 10 per cento delle attività che le regioni devono mettere in campo per gestire il

tributo. In realtà, gran parte del lavoro si divide tra la costituzione e gestione del ruolo tributario magnetico, di cui è fondamentale in particolare la qualità dei dati con cui viene costituito. Dalla qualità di dati infatti discendono una serie di conseguenze positive sia per i cittadini sia per l'amministrazione: per i cittadini, che non sono vessati da quella che la stampa normalmente qualifica come cartella pazza; per l'amministrazione, che risparmia molti soldi nelle attività di recupero, che spesso possiamo definire temerarie perché basate su una banca dati con un'alta percentuale di errori. Il lavoro svolto dal 1999 a oggi dall'Automobile Club d'Italia è stato principalmente quello di fare in modo di arrivare a dotare le regioni convenzionate con ACI di una banca dati qualificata con un livello di errore minimo. Attualmente, la percentuale di errore che rileviamo durante le campagne di recupero si aggira intorno allo 0,01 per cento.

Con questo lavoro abbiamo anche ridotto notevolmente la litigiosità tra cittadino e amministrazione, ma soprattutto abbiamo conseguito un dato che ci lusinga molto, che abbiamo rilevato dalle entrate fiscali per tasse automobilistiche dichiarate dalle regioni rapportate al circolante: abbiamo potuto calcolare che la redditività a veicolo nelle dieci regioni completamente gestite dall'ACI è di circa 120 euro a veicolo, mentre la media nazionale è di 106 euro, nelle regioni non gestite da ACI in particolare è di 104 euro. Gestiamo integralmente la Campania, che ha una redditività abbastanza bassa, la Puglia, con una redditività prossima ai 100 euro, nonché le province autonome di Bolzano, di Trento, l'Emilia, la Toscana, l'Umbria, l'Abruzzo, il Lazio, la Basilicata. In queste regioni, come dicevo, la redditività media è di 120 euro a veicolo, circa 15 euro a veicolo di scostamento tra regioni non convenzionate e convenzionate, principalmente frutto del lavoro svolto dal sistema informativo sulla banca dati delle tasse automobilistiche e dell'attività svolta sul territorio dalla nostra struttura di contatto e assistenza all'utenza, che consente di

conseguire ottimi risultati anche in fase di recupero delle tasse non versate a termini di legge.

Per fornire qualche numero, nel 2015, abbiamo gestito 21 milioni di riscossioni, che rappresentano circa il 55 per cento del totale; abbiamo incassato, sempre per conto delle regioni, circa 3,5 miliardi di euro su un totale di 5 miliardi 400 milioni, il totale incassato da tassa automobilistica, per cui come incasso siamo a circa il 60 per cento. Abbiamo recuperato nel 2015 circa 200 milioni di euro. Questo è un dato molto variabile da anno in anno, perché è legato al numero di campagne di recupero avviate dalle regioni. Alcuni anni fa, abbiamo recuperato circa 500 milioni di euro, perché in molte regioni per risparmiare avevano mandato in recupero più anni, quindi l'importo recuperato è stato più elevato. Alla fine dell'attività di recupero bonario, ACI di norma fornisce poi i dati alle società di riscossione, come Equitalia, mentre in alcune regioni ci sono concessionari individuati o partecipati dalle regioni. Forniamo loro dunque i dati per l'iscrizione a ruolo, e quindi per l'emissione delle cartelle esattoriali. Anche in questa fase prestiamo la nostra collaborazione sia alle regioni sia a Equitalia: alle regioni, gestendo per loro conto i cosiddetti discarichi; nei confronti di Equitalia, in alcune circostanze abbiamo dato supporto alla loro rete con la nostra rete, in particolare qualche anno fa è accaduto con la regione Lazio. Abbiamo anche fornito servizi finalizzati alla formazione dei dipendenti Equitalia.

Concludo brevemente con qualche altro dato. Abbiamo inquadrato le attività di riscossione. I ruoli tributari gestiti da ACI riguardano circa 22 milioni di veicoli, che rappresentano oltre il 60 per cento del circolante in Italia, sempre relativamente alle dieci regioni convenzionate per intero da ACI, il cui intero ciclo di vita del tributo è gestito da ACI. Non abbiamo considerato le otto regioni alle quali offriamo servizi prevalentemente di assistenza e di postalizzazione.

Per quanto riguarda l'attività di assistenza, abbiamo gestito, tra avvisi bonari,

accertamenti e iscrizioni a ruolo, oltre 10 milioni di atti. Per quanto riguarda l'assistenza sul territorio, sono circa 15 milioni i contatti che ogni anno le nostre strutture gestiscono con l'utenza. Ovviamente, dietro questi numeri c'è una poderosa attività informatica di registrazione. Acquisiamo otticamente qualsiasi cosa e gestiamo otticamente anche le lavorazioni delle pratiche di assistenza e il contatto con i cittadini, che possono comunicare con ACI attraverso PEC, posta elettronica, telefono. Siamo stati la prima amministrazione a istituire un servizio di gestione delle contestazioni per telefono, rispettando tutte le norme riguardanti l'identificazione dei cittadini e la *privacy*.

Oltre a quest'attività, che definirei ordinaria, della gestione della tassa, nel corso degli anni abbiamo sviluppato una serie di progetti che hanno consentito alle amministrazioni di migliorare il rapporto con i cittadini, facilitandone la vita. Quello di più vecchia data, avviato nel 2001, è la riscossa attraverso internet. Siamo stati una delle prime, se non forse la prima, amministrazione ad attivare il canale *web* per la riscossione dei tributi già nel 2001, grazie in particolare alla collaborazione delle due province autonome di Trento e Bolzano. Siamo stati la prima amministrazione a incrementare sul canale atm, gli *automatic teller machine*, chiamati in gergo bancomat, la riscossione delle tasse automobilistiche. Attualmente, sono oltre cento le banche, tra cui i principali istituti di credito, UniCredit, Intesa, Monte Paschi, che ci consentono di utilizzare la loro rete bancomat per incassare le tasse automobilistiche per conto delle regioni.

Quanto all'attività di riscossione *on line*, abbiamo aderito recentemente anche al Nodo dei Pagamenti, al sistema PagoPA. Stiamo integrando i nostri sistemi di riscossione con i sistemi implementati dall'AgID. Con il nuovo sistema di riscossione *on line* quest'anno abbiamo gestito 2,5 milioni di riscossioni. È un *trend* in crescita continua, a dimostrazione del fatto che, dal punto di vista informatico, la nostra società evolve, l'alfabetizzazione informatica procede, quindi il futuro di

queste attività non può non essere quello del *Web* per i cittadini, come recitano anche le disposizioni, le direttive dell'AgID.

Un altro e forse più importante progetto, strettamente legato anche all'oggetto di questa giornata, è un progetto di integrazione delle banche dati, che abbiamo avviato nel 2013 con l'ausilio delle due importanti università di Roma e di Trento, e che abbiamo sperimentato con ottimi risultati l'anno scorso in Valle d'Aosta. Abbiamo scelto la Valle d'Aosta anzitutto perché presentava, dal punto di vista ambientale e giuridico, la situazione ideale: è una piccola regione, ma anche contestualmente una provincia, per cui aveva la possibilità di disporre di più banche dati. Inoltre, la regione Valle d'Aosta aveva stipulato un accordo con il consorzio dei comuni valdostani per utilizzare i dati relativi alle contravvenzioni nei centri storici. Abbiamo messo in piedi questo progetto basato sulle cosiddette ontologie, sulla semantica informatica, che ci consente di aggregare ingenti quantità di informazioni senza dover ricorrere all'aggregazione fisica. Il vantaggio di questo tipo di tecnologia è che ci consente di attingere i dati dalle varie banche dati, che possono restare dove sono state create, comuni, province, ex province, regioni o presso qualsiasi altra istituzione, come il dipartimento dei trasporti, come è avvenuto in Valle d'Aosta: con *software* intelligenti si riesce a navigare all'interno di questa mole ingente di informazioni e, nel caso specifico della Valle d'Aosta, intercettare sacche di elusione ed evasione fiscale. Il progetto è stato poi presentato dall'assessore regionale Ego Perrow alla fine dell'anno scorso con una serie di dati molto interessanti che non vi annoio nel replicare. Fondamentalmente, il dato emerso è che per un'attività che avrebbe coinvolto molte persone, molte istituzioni e, soprattutto, avrebbe richiesto mesi di lavoro, è stata messa in campo un'attività di recupero in pochi minuti. Grazie a questi applicativi la regione è riuscita a intercettare queste sacche di evasione veramente in poco tempo.

L'ACI fa parte del Comitato interregionale di gestione dell'archivio nazionale delle tasse automobilistiche (CITA) recentemente istituito, benché previsto da una legge del 1998, ovvero l'organismo tecnico della commissione interregionale tasse automobilistiche che risponde alla Conferenza Stato-Regioni. Il compito principale del CITA, di cui appunto ACI fa parte insieme a Motorizzazione, Ministero dell'economia e delle finanze, Agenzia delle entrate e quattro regioni è di gestire l'archivio nazionale delle tasse automobilistiche, che doveva a norma di legge essere gestito per tre anni in modo transitorio della SOGEL, poi il CITA avrebbe dovuto individuare un soggetto pubblico o privato a cui affidarlo.

Con il nostro presidente Sticchi Damiani ci siamo presentati alla commissione interregionale per offrire le nostre strutture per la gestione dell'archivio nazionale delle tasse automobilistiche, perché riteniamo che una gestione integrata di quell'archivio possa non solo migliorare l'azione delle regioni, quindi ridurre questo *gap* nella redditività fiscale dei veicoli, ma soprattutto far conseguire alle amministrazioni regionali un risparmio sulle attività informatiche che potrebbe essere anche del 30 o del 40 per cento sulla spesa attuale.

SALVATORE SCIASCIA. Vorrei porre tre domande sintetiche.

I vostri sistemi informatici riescono a colloquiare senza difficoltà con quelli del Ministero dell'interno, della Guardia di finanza? Sappiamo da precedenti audizioni che ci sono dei problemi.

In secondo luogo, non ho capito se l'ACI è convenzionato con la regione Lombardia, dove risiedo, e che ha un sistema ottimo. Per le automobili viene trasmesso un avviso nominativo di scadenza del bollo. Mi dicevano, però, che per intralci informatici, che non mi hanno spiegato o che non ho capito, che questa meritoria attività è possibile solo dopo due anni dall'immatricolazione dell'auto. Chiedo a voi se ci sia qualcosa che non funziona.

Il presidente ha poi parlato di elusione, che io collego all'innalzamento delle tasse automobilistiche a mio avviso non deleterio, ma super deleterio. Visto che esercito la professione di commercialista, mi risulta che certe aziende immatricolano tutte le auto di grossa cilindrata, diciamo di rappresentanza, in Germania o in Olanda, bypassando tutte le normative. Vi risultano fenomeni di auto da 400 cavalli, non dico la Maserati 4.200, ma Audi, comprate, tramite una dipendenza che è molto facile aprire a Düsseldorf, immatricolate e poi circolanti da noi?

SALVATORE MORETTO, *direttore del servizio gestione tasse automobilistiche dell'ACI*. Abbiamo sin dal 1999 una convenzione con la regione Lombardia, che fino al 2008 comprendeva anche la gestione dei ruoli e la parte informatica. Dal 2009 la parte informatica è stata presa in carico da Lombardia Informatica, la società di informatica *in house* della regione, molto ben strutturata: abbiamo però continuato la collaborazione con la regione, alla quale attualmente offriamo, oltre a servizi di assistenza sul territorio con i nostri uffici provinciali e le nostre delegazioni degli Automobile Club, un sistema di interscambio dati con l'obiettivo del miglioramento della base dati dell'archivio regionale della Lombardia.

Per quanto riguarda le note di cortesia, con cui viene comunicata la scadenza dei termini di pagamento della tassa automobilistica, si tratta di un'attività che abbiamo esportato noi. L'abbiamo messa in piedi subito dopo il trasferimento della competenza alle regioni, quindi nei primi anni dal 1999. Attualmente, la gestiamo in quasi tutte le regioni, compreso il Lazio, su tre canali diversi. L'investimento è sempre sulla rete virtuale, per contenere i costi e facilitare il contatto con il cittadino. Se l'utente si accredita sul sito della regione o su quello dell'ACI, può ricevere l'avviso di scadenza o con un sms o un'e-mail. Se non si accredita, le regioni, e noi per conto loro, inviamo per posta questi avvisi di scadenza. Spesso con l'avviso di scadenza alleghiamo, come abbiamo fatto recente-

mente nella regione Lazio, anche la situazione fiscale del veicolo, in modo da consentire al cittadino, prima che la regione avvii le attività di recupero coattivo o bonario, di controllare la propria posizione fiscale e, eventualmente, intervenire recandosi presso uno dei tanti centri di assistenza autorizzati dalla regione. Inoltre, recentemente con Lazio e Campania abbiamo avviato una campagna arricchendo le note informative, cosiddette note di cortesia, anche con messaggi finalizzati alla sicurezza stradale. Grazie anche all'intervento del nostro presidente, con queste comunicazioni viene fatta anche informazione istituzionale finalizzata alla riduzione, per quanto possibile, dell'incidentalità e della mortalità sulle strade.

Per quanto riguarda i veicoli immatricolati all'estero, si tratta di un complesso fenomeno che riguarda per esempio aziende che, aprendo filiali o dipendenze in Stati dove è più conveniente la gestione del veicolo, vi immatricolano le loro flotte, il fenomeno che lei ricordava. Un altro fenomeno è legato a cittadini e in particolare professionisti, che intendono acquistare macchine normalmente di grossa cilindrata e che immatricolano in Stati come la Romania, dove l'importo della tassa è molto basso e il costo delle assicurazioni molto contenuto. Questo è un fenomeno che riguarda anche, ovviamente, cittadini che all'interno dell'area Schengen si spostano e, pur non potendo, acquistano il veicolo nello Stato di provenienza, se più conveniente. Questi fenomeni sono intercettabili piuttosto agevolmente con il progetto di integrazione delle banche dati, perché sono veicoli che circolano, utilizzano le autostrade, entrano nei centri storici, ogni tanto prendono qualche multa. Aggregando le informazioni, è possibile quantificare il fenomeno. Questo è un altro dei lavori che ad esempio è stato fatto con la Valle d'Aosta, dove però il fenomeno è abbastanza contenuto. È un fenomeno che riguarda le regioni con un PIL più alto, quindi con una maggiore vocazione aziendale, in particolare Lom-

bardia, Lazio, Emilia-Romagna, Veneto e Piemonte, dove sono concentrate la produzione e la finanza in Italia.

Sono fenomeni su cui ACI può fare molto, ma è necessario poi dare strumenti normativi per contrastare questo fenomeno.

ANGELO STICCHI DAMIANI, *presidente dell'ACI*. Qualche volta si tratta di auto italiane, acquistate in Italia, che poi vengono per esempio vendute fittiziamente a un rumeno, e tornano in Italia con la targa rumena. Non sono soltanto macchine che vengono immatricolate là. Non pagano le multe, ma soprattutto vanno sull'autostrada quanto vogliono. Al di là dell'Audi gialla, che è un'altra questione, queste macchine sanno di godere di impunità. Ecco perché quell'esperimento fatto in Valle d'Aosta è molto importante. Lì vengono incrociati tutti i dati, anche quelli dei passaggi nelle zone ZTL. Ogni volta che c'è la possibilità di memorizzare una targa, quel dato viene appreso e immesso nel sistema. A quel punto, tutte le anomalie vengono fuori e l'impunità non c'è più, perché sappiamo dove è passata una macchina, cioè che non si tratta di chi è venuto due giorni in Italia, ma di chi vi risiede stabilmente. Soprattutto, siamo in grado di avvertire le Forze dell'ordine, la macchina viene fermata, viene effettuato un controllo all'uscita dell'autostrada o in altre situazioni, controllo puntuale, che è difficile fare. Oggi, abbiamo il famoso archivio nazionale integrato e siamo in grado di sapere, per l'incrocio dei dati della banca dati ANIA con l'archivio nazionale, se tutte le auto sono assicurate o meno in quel momento, con un margine d'errore veramente contenuto. L'aggiornamento è giornaliero. Il problema è intercettare quelle automobili. L'automobile è suscettibile di multa se circola. Il dato statico di un'automobile iscritta al PRA, ma che non è assicurata, non ha un valore fino a quando l'automobile non circola. Se rimane in un garage o presso una concessionaria, le cose stanno diversamente. Da tre anni ci sono 4 milioni di auto che circolano. Riusciamo

ad arrivarci conoscendo le macchine iscritte al PRA, quelle assicurate, ma anche quelle giacenti presso le concessionarie. Soprattutto, abbiamo dei dati. Abbiamo fatto un esperimento a Roma nel 2012, quando addirittura il 10 per cento delle auto che entravano nel centro storico di Roma — stiamo parlando di una zona di alto livello — non era assicurato. Denunciammo il dato nell'ottobre del 2012, ma purtroppo siamo sempre fermi lì.

PRESIDENTE. Apprezzo questo tipo di impostazione, ma quanto costa il vostro sistema informatico e quanti dipendenti mediamente, direttamente o indirettamente, utilizzate?

ANGELO STICCHI DAMIANI, *presidente dell'ACI*. Se parliamo di ACI Informatica, ha 510 dipendenti. Non so se riusciamo ad avere il dato disaggregato del costo di ACI Informatica, il costo totale è di circa 50 milioni di euro l'anno. Questo è il costo che affronta ACI nei confronti della propria società *in house* per ottenere questi servizi.

PRESIDENTE. Sa perché le pongo questa domanda, presidente? Perché in questi anni, in cui abbiamo creato le condizioni per realizzare reti, in particolare SOGEI è il *partner* tecnologico di tutte le nostre amministrazioni più importanti d'Italia, società *in house* del MEF. Una recente sentenza crea le condizioni perché una società *in house* di un Ministero lo possa diventare di tutta la pubblica amministrazione centrale, in nome del principio della rete. Questo consente di abbattere costi in modo considerevole. È chiaro che se ci sono 500 dipendenti, non si possono mandare a casa, ma la razionalizzazione attraverso convenzioni con SOGEI potrebbe far sì che possa esserci un abbattimento enorme, senza contare che la vostra banca dati si incrocerebbe con tutti i dati che detengono loro. Penso che il sistema Italia abbia interesse in questo momento a realizzare sinergie di questo genere. Chiaramente, non siete preparati per rispondere subito a una domanda così complessa, ma

di primo acchito vorrei capire se quest'idea potrebbe essere tecnicamente interessante, e poi se del caso anche procedere con eventuali approfondimenti. Ripeto che nessuno vuole togliere potere. Oggi con *iCloud* è tutto facile, ma si razionalizzerebbero i vostri costi e vi renderebbe ancora più efficienti.

SALVATORE MORETTO, *direttore del servizio gestione tasse automobilistiche dell'ACI*. Abbiamo da tempo ottimi rapporti con SOGEI, c'è un continuo interscambio. Forniamo alla SOGEI tutti i dati relativi al pubblico registro automobilistico, direi quotidianamente. Inoltre, alimentiamo con i dati del pubblico registro automobilistico e con quelli delle attività di gestione delle tasse automobilistiche l'archivio nazionale delle tasse automobilistiche affidato a SOGEI. Ancora, con SOGEI avevamo rapporti per la gestione delle attività di *disaster recovery*, per la copia del nostro archivio PRA. Ci sono stati da sempre ottimi rapporti. Abbiamo ottime sinergie. Sicuramente, già in questa fase si realizza quello che lei auspicava: questi rapporti continui con SOGEI consentono sicuramente a noi e a SOGEI di contenere molti costi di gestione delle basi dati. Con i processi di integrazione cui facevamo riferimento, non per tornare sempre sullo stesso argomento, queste banche dati sicuramente possono essere incrociate senza fare grossi investimenti per incrociarle fisicamente.

Ricordo che nel 1999 la maggiore criticità cui le regioni andarono incontro fu proprio legata al fatto che, incrociando i dati della motorizzazione e quelli del PRA, venne fuori una certa percentuale di posizioni che avevano dati non congruenti, non perché il dato fosse diverso, ma semplicemente per le diverse tecniche di archiviazione dell'informazione. Con le nuove tecnologie questo non costituisce più un problema, così come non è più un obiettivo quello di integrare fisicamente le banche dati.

Approfitto per completare la risposta con un'aggiunta. Questo stesso discorso può essere replicato nei confronti della Guardia di finanza, del Ministero dell'economia e delle finanze — la SOGEI ne è un'emanazione — dei Ministeri della giustizia, dell'interno, dei trasporti, con cui abbiamo rapporti quotidiani di interscambio dati. Ricordo che alcuni anni fa in regione Toscana fu istituito un gruppo di lavoro insieme al Ministero dell'economia e delle finanze e all'ACI per studiare procedure per il contrasto all'evasione fiscale. In quella circostanza, fornimmo per la Guardia di finanza della regione Toscana dei dati circostanziati, riguardanti in particolare l'area di Prato, dove il fenomeno dell'elusione fiscale da parte della comunità cinese era molto forte. Fornisco il primo dato che mi capita sotto gli occhi. Per l'attività di polizia giudiziaria, prevenzione e repressione dei reati, abbiamo fornito l'anno scorso 8 milioni 600.000 visure al Ministero della giustizia. Abbiamo inoltre attività svolte per il contrasto al terrorismo, sempre con il Ministero dell'interno. Forniamo sistematicamente informazioni anche alle regioni sulle doppie intestazioni. È un'attività che ACI svolge tramite ACI Informatica e che ha uno sbocco naturale per gran parte di queste informazioni proprio nella SOGEI.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Sticchi Damiani e i suoi collaboratori e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 22 febbraio 2016.*



17STC0015351