

XVII legislatura

Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico

(Atto del Governo n. 392)

Marzo 2017
n. 167



servizio del bilancio
del Senato



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio del bilancio, (2017). Nota di lettura, «Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico (Atto del Governo n. 392)», NL167, marzo 2017, Senato della Repubblica, XVII legislatura

INDICE

Premessa	1
Contenuto dell'articolato.....	1
Appendice	9

PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo in esame è finalizzato a dare attuazione all'art. 8, comma 1, lett. d), della legge n. 124/2015 recante deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle Amministrazioni pubbliche.

La richiamata disposizione, con specifico riguardo alle Amministrazioni pubbliche competenti in materia di autoveicoli (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ACI), fissa per l'esercizio della delega i principi e criteri direttivi di seguito riportati:

"riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; svolgimento delle relative funzioni con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente".

CONTENUTO DELL'ARTICOLATO

Lo schema di decreto legislativo si compone di 6 articoli.

L'articolo 1 disciplina il documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi considerati beni mobili registrati (ai sensi del codice civile, libro VI, titolo I, capo III, sezione I). Nello specifico si prevede che sia la carta di circolazione redatta secondo le disposizioni di cui la direttiva n. 1999/37/CE del Consiglio¹ e recante le annotazioni indicate nei commi 2 e 4 dell'articolo in commento a costituire il predetto documento unico².

¹ La citata direttiva reca, in allegato, gli schemi tipo della carta di circolazione (allegati I e II), che si ricorda abilita alla circolazione anche nei paesi UE. Tali schemi consentono agli Stati di includere ulteriori dati nella parte I e II della Carta di circolazione. Alla luce delle precisazioni ulteriori ed esempi che si leggono nei predetti schemi (circa la possibilità di aggiungere codici nazionali supplementari), sarebbe in ogni caso opportuna una conferma che tutte le integrazioni alla Carta di circolazione previste possano ritenersi compatibili con la disciplina europea.

² Sotto il profilo meramente redazionale si osserva che, se da un lato, il tenore letterale della rubrica lascerebbe prefigurare l'istituzione e la disciplina di un nuovo documento (il documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà) così come richiede la delega, l'articolato invece è focalizzato sulla disciplina del nuovo contenuto della carta di circolazione. Infatti, fatta salva l'equivalenza che il comma 1 instaura tra la carta di circolazione ed il predetto documento unico (si legge infatti che *"la carta di circolazione"* (...) *"costituisce il documento unico"*), successivamente, i commi 2 e 3, disciplinano non già il contenuto del nuovo documento unico ma quello della carta di circolazione. Anche il comma 4 indica nel Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti l'Amministrazione competente al rilascio della carta di circolazione (non del Documento unico). Nella sostanza dunque il documento unico, al quale fa riferimento la legge delega, risulterebbe essere la carta di circolazione integrata da nuove annotazioni. Si veda anche l'art. 5 dello schema che, in relazione alle disposizioni di coordinamento, utilizza in via esclusiva l'espressione "carta di

L'operatività del nuovo documento è fissata al 1° luglio 2018 subordinatamente all'adozione del provvedimento attuativo di cui al comma 2 dell'articolo 2 dello schema.

I commi 2 e 3 dell'articolo 1 disciplinano le annotazioni che devono essere contenute nella carta di circolazione. Si tratta di: dati tecnici del veicolo, intestazione, dati validati dal PRA relativi alla situazione giuridico-patrimoniale del veicolo, dati relativi alla cessazione del veicolo dalla circolazione conseguente alla sua demolizione o alla sua definitiva esportazione all'estero, dati relativi alla sussistenza di privilegi e di provvedimenti di fermo amministrativo³.

Il comma 4 attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) la competenza al rilascio della carta di circolazione. La carta certifica i dati in essa riportati. Restano ferme le responsabilità dell'ACI per i dati relativi alla proprietà e del MIT per quelli relativi ai veicoli.

L'articolo 2 disciplina la procedura di rilascio del documento unico. L'istanza per il rilascio (per prima immatricolazione, reimmatricolazione o aggiornamento per passaggio di proprietà) è formalizzata avvalendosi di un modello unificato, da predisporre *ad hoc*⁴, e deve essere presentata o presso qualsiasi sportello telematico dell'automobilista (STA), nelle ipotesi rientranti nel campo applicativo del DPR 358/2000⁵ o, nei casi diversi, presso il competente Ufficio della motorizzazione civile (UMC).

Si prevede quindi che per le predette istanze sia corrisposta una tariffa unica che sarà determinata entro il 30 aprile 2018⁶ in misura non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a legislazione vigente, tenendo conto dei costi dei servizi. Dovrà essere altresì determinato l'importo dell'imposta di bollo unificata in misura tale da garantire i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente senza impatto negativo sui saldi di bilancio. Il previsto provvedimento attuativo disciplinerà le modalità di versamento delle tariffe all'ACI e alla Motorizzazione, per quanto di rispettiva spettanza. Si precisa quindi che, per gli aggiornamenti della carta di circolazione relativamente a situazioni giuridiche o tecniche non soggette a trascrizione al PRA continueranno a trovare applicazione le tariffe vigenti⁷.

Quanto al procedimento, si prevede che le istanze, unitamente alla prescritta documentazione, siano trasmesse dagli uffici riceventi con modalità telematica al CED presso il MIT. Il CED, che gestisce l'archivio nazionale dei veicoli (ANV), trasmette i dati relativi alla proprietà ed allo stato giuridico al PRA. Dopo aver verificato la congruenza dei dati, anche avvalendosi delle procedure di validazione del sistema informativo del PRA, il CED autorizza la Motorizzazione e gli STA a stampare la carta di circolazione. Gli Uffici ACI-PRA provvedono alle iscrizioni e trascrizioni in applicazione della

circolazione". Si legge nell'analisi tecnico normativa ATN, prodotta a corredo dello schema, che non sono state utilizzate nuove definizioni. Anche se la legge delega prevede l'introduzione di un documento unico contenente i dati di proprietà contenuti nel certificato di proprietà e di circolazione di autoveicoli motoveicoli e rimorchi contenuti nella carta di circolazione, la normativa comunitaria obbliga l'Amministrazione a mantenere il termine "carta di circolazione".

³ Queste ultime sono eseguite con le modalità, anche telematiche, previste da un emanando DM attuativo.

⁴ Il modello è definito con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto in commento.

⁵ Il regolamento istituisce e disciplina lo sportello telematico dell'automobilista, allo scopo di semplificare i procedimenti relativi all'immatricolazione, alla reimmatricolazione, alla registrazione della proprietà, ai passaggi di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei loro rimorchi. Sono escluse dall'ambito applicativo del regolamento le immatricolazioni di veicoli nuovi provenienti da Stati diversi da quelli membri dell'Unione europea o aderenti allo spazio economico europeo attraverso canali d'importazione non ufficiali, nonché i veicoli usati già in possesso di documentazione di circolazione rilasciata da uno di tali Stati. Sono, altresì, escluse le registrazioni della proprietà relative a veicoli nuovi importati da Stati diversi da quelli membri dell'Unione europea o aderenti allo spazio economico europeo.

⁶ Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e della finanze e della giustizia.

⁷ Di cui alla tabella 3 della l. n. 870/1986.

disciplina vigente⁸. Detti Uffici, qualora accertino irregolarità, entro tre giorni lavorativi dal rilascio della carta di circolazione, sono tenuti a ricusare la formalità di iscrizione e trascrizione ed a darne immediata comunicazione allo Sportello telematico dell'automobilista (STA) richiedente a al competente Ufficio della Motorizzazione civile (UMC) per provvedere al ritiro della carta di circolazione.

Le istanze di annotazione di privilegi e quelle di cessazione dalla circolazione sono presentata agli STA o UMC che provvedono ad evadere la richiesta secondo la procedura disciplinata al comma 3. I provvedimenti di fermo amministrativo sono notificati dal concessionario della riscossione al MIT attraverso il collegamento telematico con il CED.

Con l'articolo 3 si prevede che il MIT acceda a titolo gratuito ed in via telematica a tutte le informazioni contenute nel PRA in relazione a quanto prescritto dalla legge. Sono quindi fatte salve le disposizioni vigenti in materia di imposta provinciale di trascrizione (comma 2).

L'articolo 4 reca le disposizioni transitorie e finali. In particolare si prevede che le carte di circolazione ed i certificati di proprietà rilasciati anteriormente al varo dell'emanando decreto in commento mantengano la loro validità fino a che non intervenga una modifica concernente i dati relativi ai veicoli che richieda l'emissione di una nuova carta di circolazione.

Si dispone quindi che le Amministrazioni interessate provvedano agli adempimenti nascenti dal decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 5 reca le disposizioni di coordinamento e le abrogazioni al codice della strada (d. lgs n. 285 del 1992)⁹.

L'articolo 6 dispone in merito all'entrata in vigore.

La RT si sofferma preliminarmente sulle competenze e sull'organizzazione del Dipartimento Trasporti terrestri del MIT e dell'ACI, per quanto concerne la gestione dei dati relativi ai veicoli (riferendo in particolare sull'articolazione organizzativa e sulla dotazione organica). Ricorda poi che la carta di circolazione di modello comunitario, è obbligatoria ai fini della circolazione su strada sia in ambito nazionale sia internazionale e che al suo rilascio è preposta la Motorizzazione civile. Il certificato di proprietà è invece necessario all'atto della cessione del veicolo ed è rilasciato dall'ACI-PRA. Illustra quindi brevemente l'Archivio nazionale dei veicoli (ANV), l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (ANAG), gestiti dal MIT, ed il pubblico registro automobilistico (PRA) gestito dagli Uffici ACI-PRA.

In particolare ricorda che i dati del PRA non vengono aggiornati nel corso della vita del veicolo, se non nel caso di cessione e che la banca dati del PRA in materia di circolazione rappresenta un sottoinsieme dell'ANV, in quanto i veicoli soggetti a registrazione costituiscono un sottoinsieme dell'intero parco circolante.

Nello specifico, per dette tipologie di veicoli, il PRA contiene alcune informazioni concernenti la proprietà non presenti nell'ANV, quali le ipoteche, i privilegi e i fermi amministrativi. Dalla circostanza che, in forza della legislazione vigente, la carta di circolazione deve registrare tutti gli aggiornamenti tecnico-amministrativi nel corso

⁸ Di cui al regio decreto-legge n. 436/1927.

⁹ Tra le modifiche si segnala la riscrittura del primo comma dell'art. 96 del codice della strada (adempimenti conseguenti al mancato pagamento della tassa automobilistica). In particolare si affida alla Regione (non più quindi all'ACI) la notifica dell'avviso di avvio del procedimento e la richiesta, in assenza di giustificato motivo ed ove non sia dimostrato l'effettuato pagamento, al competente ufficio del MIT, di cancellazione d'ufficio dall'archivio nazionale dei veicoli e dal PRA.

della vita del veicolo, mentre il certificato di proprietà esclusivamente l'eventuale cessione ad altro proprietario, deriva che l'ANV presenta un livello di completezza ed attendibilità dei dati maggiore rispetto a quello del PRA. La diversità contenutistica dei due archivi determina la necessità di un'attività di allineamento continuo attraverso un flusso informativo tra l'ANV e il PRA; in particolare, per tutte le immatricolazioni di veicoli nuovi (operazione di associazione di un veicolo ad un intestatario) e per i passaggi di proprietà (variazione dell'intestatario di veicolo già immatricolato).

Per la remunerazione delle attività connesse alla gestione delle informazioni contenute nell'ANV e nel PRA, le norme attualmente in vigore prevedono oneri a carico dei cittadini da corrispondere per ogni pratica che preveda la necessità di aggiornare o consultare i dati degli archivi stessi¹⁰. Per quelle pratiche per le quali è necessario aggiornare la stessa informazione sia nel PRA che nell'ANV il cittadino è tenuto a versare entrambe le tariffe e, ove previsti, i relativi bolli. Dopo aver riportato alcuni esempi di applicazione di tariffe, ricorda quindi gli incassi del MIT per i servizi erogati attraverso l'ANV, riferiti alle operazioni rispetto alle quali sussistono anche adempimenti di pubblico registro automobilistico (circa 85 mln di euro) e per attività concernenti le revisioni ed i collaudi dei veicoli e gli aggiornamenti tecnici delle carte di circolazione (oltre 220 mln di euro). Per lo svolgimento delle predette attività si sostengono costi per il personale pari a 146 mln di euro e circa 38 mln di euro per servizi informatici.

L'ACI, per i servizi di gestione del Pubblico Registro Automobilistico (PRA), incassa ricavi per circa 225 mln di euro con costi complessivi di circa 193 mln, di cui 115 mln per costi di personale e 43 mln per costi di servizi, ivi compresi quelli informatici (fonte bilancio 2014).

La RT passa quindi ad illustrare il documento unico di circolazione e di proprietà. Rappresenta che la finalità di semplificazione e di risparmio perseguita dalla riforma è realizzata attraverso l'introduzione di una modalità organizzativa fondata sulla cooperazione dei due soggetti. Le disposizioni introdotte dallo schema di decreto delegato non determinano alcun trasferimento di funzioni, né di risorse umane, finanziarie e strumentali. Sia il MIT che l'ACI, infatti, procederanno alla realizzazione dell'unica modalità di archiviazione - che consentirà l'emissione del documento unico - a risorse invariate, ossia avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.

L'ACI PRA, quindi, mantiene le sue funzioni di conservatoria relativi ai dati del pubblico registro. Parimenti La Motorizzazione e il CED provvederanno allo svolgimento delle proprie competenze. Conseguentemente dal provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

L'adottando decreto attuativo introduce, dunque, una riorganizzazione sotto il profilo procedimentale che attraverso il superamento dei disallineamenti delle

¹⁰ Le tariffe per ciascuna tipologia di pratica sono stabilite dal D.M. del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 21 marzo 2013, per quanto riguarda il PRA, e dalla legge n. 870/86 e ss. modifiche ed integrazioni, per quanto riguarda l'ANV.

informazioni contenute nelle due banche dati (ANV e PRA), consentirà anche semplificazioni procedurali all'interno dei due soggetti.

Con riferimento allo Sportello Telematico dell'Automobilista (STA), che pur costituisce un unico canale logico di accesso per la richiesta ed il rilascio contestuali sia della carta di circolazione sia del certificato di proprietà, la RT osserva che l'indipendenza dei due sistemi informativi (ANV e PRA) seppur cooperanti, fa sì che, in presenza di disallineamento di dati, lo STA non è più in grado di garantire la predetta contestualità, imponendosi quindi la necessità di provvedere separatamente al rilascio della carta di circolazione e del certificato di proprietà, con relativa dilatazione dei tempi procedurali.

Ricorda poi che lo schema di decreto legislativo incardina presso il MIT la competenza al rilascio del documento unico di proprietà e di circolazione, prevedendo che: - il cittadino presenti di un'unica istanza, presso uno STA (per le operazioni ricadenti nell'ambito di applicazione del DPR n. 358/2000) o presso un UMC (in tutti i casi residuali), volta all'ottenimento del documento unico; - lo STA o l'UMC, attraverso il sistema informativo della Motorizzazione, trasmette i dati di proprietà al PRA (unitamente alla relativa documentazione in formato elettronico) il quale provvede alle iscrizioni o alle trascrizioni di competenza; - verificata la congruenza dei dati trasmessi dallo STA o dall'UMC con quelli presenti nell'ANV e nell'archivio PRA, il CED della Direzione Generale Motorizzazione consente la stampa del documento unico.

L'accentramento su un unico soggetto (il MIT) della gestione del procedimento di rilascio del documento unico di proprietà e di circolazione, oltre a costituire uno strumento di semplificazione amministrativa, persegue la finalità di realizzare risparmi per l'utenza, attraverso l'introduzione di una tariffa unica, il cui importo sarà determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della giustizia sulla base dei costi dei servizi e che comunque non potrà essere superiore all'importo risultante dalla somma delle due tariffe.

Nel medesimo decreto verrà stabilito anche l'importo dell'imposta di bollo unificato da applicare alla nuova formalità tale da garantire i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente senza impatti negativi sui saldi di bilancio. Alla misura in esame, pertanto, non si ascrivono effetti in termini di gettito erariale.

Anche al fine di assicurare l'invarianza dei saldi, l'adozione di detto decreto - stabilita con termine perentorio al 30 aprile 2018 - è presupposto necessario all'entrata in vigore del documento unico fissata a decorrere dal 1° luglio 2018.

Conclude osservando che dal decreto legislativo, pertanto, non derivano effetti finanziari negativi sui saldi di finanza pubblica.

Al riguardo si evidenzia che la delega consente una riorganizzazione delle Amministrazioni competenti in materia di autoveicoli (MIT e ACI) funzionale a conseguire nel contempo: a) una riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà ed alla circolazione dei veicoli; b) significativi risparmi per l'utenza.

Per raggiungere i predetti obiettivi la legge indica quali possibili modalità attuative:

- il trasferimento delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si tratta di una modalità rimessa alla scelta del legislatore delegato che può adottarla previa valutazione circa la sostenibilità organizzativa ed economica del trasferimento;
- l'istituzione di una agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del MIT. Anche tale modalità attuativa è eventuale. In proposito la delega prescrive che dalla sua attuazione non derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Per la legge delega il prefigurato riordino dovrebbe in ogni caso comportare l'introduzione di una unica modalità di archiviazione che permetta il rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione. Lo svolgimento delle funzioni dovrà essere assicurato avvalendosi delle risorse umane finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Si rileva che il legislatore delegato non ha inteso dar corso alle più incisive modalità attuative opzionali di cui alla legge delega (trasferimento di funzioni/istituzione di agenzia o altra struttura) ma ha concretizzato la riorganizzazione del MIT e dell'ACI in un nuovo procedimento funzionale al rilascio del documento unico. L'attuazione della delega si sostanzia dunque - come si legge in RT - in una modalità organizzativa fondata sulla cooperazione tra le due Amministrazioni interessate (MIT e ACI) che manterrebbero le rispettive competenze e responsabilità (L'ACI, le funzioni di conservatoria relative ai dati del pubblico registro; la Motorizzazione le funzioni riguardanti l'ANV).

Si rappresenta che la RT non reca una analisi della sostenibilità organizzativa ed economica del trasferimento di funzioni dall'ACI al MIT (ovvero una valutazione circa l'assenza di nuovi e maggiori oneri per il caso di istituzione di una Agenzia o di altra struttura), ma considera in via esclusiva la modalità attuativa prescelta dal Governo. In aderenza alla stessa, stante il rinvio a provvedimenti attuativi, non espone informazioni né elabora quantificazioni circa gli attesi "*significativi risparmi*" per l'utenza e sulla riduzione dei costi di gestione richiesti dalla delega in conseguenza della riorganizzazione.

Alcune informazioni in proposito si rinvencono nella relazione illustrativa nella quale si legge che il modello prescelto è stato ritenuto maggiormente sostenibile, sotto il profilo tecnico, organizzativo e finanziario rispetto alle altre opzioni indicate. Sia l'Agenzia che il trasferimento di funzioni al MIT - continua la relazione illustrativa - avrebbero determinato per l'ACI la perdita della principale fonte di finanziamento, con possibile disequilibrio o comunque necessità di una profonda riorganizzazione delle proprie società.

Maggiori elementi in merito si rinvencono in AIR (Sezione IV - opzioni alternative all'intervento regolatorio). In proposito, in relazione all'opzione del trasferimento di funzioni, si espone la criticità che conseguirebbe al collocamento in mobilità di 2.500 dipendenti degli Uffici ACI-PRA e la difficoltà del loro assorbimento nell'organico del

MIT (il fabbisogno del MIT, in conseguenza del blocco del *turn over*, è indicato in 800 unità massime da distribuire tra Amministrazione centrale e UMC). Altra criticità riguarderebbe l'assorbimento di 500 dipendenti di ACI informatica, società interamente posseduta da ACI. Un'ulteriore controindicazione sarebbe costituita dalla perdita da parte di ACI di quasi il 70% dei suoi ricavi assicurati dal PRA, con possibili disequilibri economici o comunque con conseguente necessità di una profonda riorganizzazione della *mission* di ACI.

Quanto alla seconda opzione (istituzione di una Agenzia o altra struttura), in aggiunta a quanto sopra riportato, sono stati evidenziati i tempi delle procedure finalizzate all'adozione dello statuto della nuova Agenzia e dei regolamenti attuativi. L'opzione regolatoria adottata nello schema è apparsa quindi la più idonea in quanto immediatamente operativa e funzionale ad evitare disequilibri all'ACI.

Si osserva che la valutazione svolta di sostenibilità tecnico/organizzativa/economica è incentrata in via quasi esclusiva sull'ACI e sulle conseguenze per l'ente della perdita degli attuali compiti legati al PRA. Non considera un ambito più ampio che tenga anche conto della sostenibilità per il MIT del trasferimento di funzioni (ad esempio chiarendo se ed in che modo il Dicastero possa farsene carico con efficacia ed efficienza, avuto riguardo alla dotazione organica, strumentale e finanziaria, attuale o da destinare *ad hoc*). Non è poi ben chiaro se detta analisi abbia tenuto conto anche dell'impatto del trasferimento di funzioni nel medio/lungo periodo.

In considerazione degli obiettivi e dei criteri posti dalla delega, per quanto di competenza, potrebbe essere utile appurare:

- a) se il nuovo procedimento e le forme di cooperazione previste nello schema possano costituire quella "riorganizzazione" delle Amministrazioni competenti in materia¹¹ che consente con la maggiore efficacia ed efficienza possibile l'attuazione degli obiettivi indicati dalla legge (la riduzione dei costi di gestione dei dati e i significativi risparmi per l'utenza), in rapporto con gli effetti che conseguirebbero dall'adozione di una delle più incisive modalità di riordino indicate nella delega. A tal fine andrebbe eventualmente valutata l'opportunità di un approfondimento istruttorio, considerato che l'analisi di impatto (AIR) non esclude la sostenibilità dell'operazione del trasferimento di funzioni al MIT purché accompagnata dalla necessaria e profonda riorganizzazione delle società dell'ACI e della sua *mission* attuale;
- b) se non sia necessario un approfondimento finalizzato a chiarire, sempre per il miglior perseguimento degli obiettivi della delega, quali siano e se siano ancora attuali le ragioni che giustificano l'assetto esistente nel riparto delle competenze/responsabilità tra ACI-PRA e MIT, considerato altresì che dal confronto con i principali Club europei assimilabili all'ACI (Gran Bretagna, Germania, Olanda, Spagna) non esistono altri casi in cui si realizzi la

¹¹ Il termine "riorganizzazione" lascerebbe intendere nel significato corrente l'adozione di un nuovo assetto organizzativo.

coesistenza di ruolo pubblico e ruolo istituzionale di sostegno all'evoluzione del fenomeno automobilistico oltre al fatto che negli altri contesti europei, i Club automobilistici si sostengono mediante i ricavi provenienti dalle sole attività istituzionali, con portafogli di prodotti comunque assimilabili a quelli dell'ACI (fatti di cui peraltro l'AIR dà conto).

- c) se il riordino procedimentale/cooperativo delineato nello schema determini effettivamente l'introduzione di una unica modalità di archiviazione, così come richiesto nella delega, e se, in caso affermativo, possano continuare a giustificarsi la permanenza delle banche dati esistenti (PRA, ANV, ANAG), la conferma delle attuali competenze ed il riparto di responsabilità tra le due Amministrazioni interessate.

Un approfondimento potrebbe inoltre riguardare la norma, di cui all'art. 2, comma 6, dello schema per cui gli Uffici del PRA, nel caso in cui accertino irregolarità, entro tre giorni lavorativi dal rilascio della carta di circolazione, ricusano la formalità di iscrizione e trascrizione e ne danno immediata comunicazione allo sportello telematico dell'automobilista richiedente e al competente Ufficio della Motorizzazione per il seguito di competenza per il ritiro della carta di circolazione. A tacere di profili riguardanti i riflessi applicativi della norma sull'utenza, tale previsione lascerebbe intendere che possano permanere disallineamenti o difetti nella procedura di cooperazione ai quali la norma vorrebbe porre rimedio. Andrebbe in ipotesi valutata l'utilità di una più precisa formulazione della disposizione al fine di evitare incertezze applicative. Non è infatti ben chiaro di quali irregolarità si tratti¹² e quali siano le conseguenze sulla validità/opponibilità delle trascrizioni/iscrizioni nel documento di circolazione qualora le irregolarità non siano rilevate decorsi i tre giorni. In termini più generali, la norma parrebbe costituire un riflesso dell'assenza di un unico centro di responsabilità per la gestione delle banche dati e del suo *output* (il documento unico).

Quanto poi alla nuova tariffa unica, il testo in esame precisa che l'importo sarà determinato in misura non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe prevista a normativa vigente. L'articolato dunque garantirebbe l'assenza di maggiori oneri per l'utenza, ma non assicurerebbe l'ottenimento di quei "*significativi risparmi*" che sono posti come obiettivo certo della riorganizzazione, al pari della riduzione dei costi di gestione dei dati. In altri termini, il tenore letterale dell'articolato non esclude che detti risparmi possano determinarsi ma gli stessi costituiscono una mera eventualità¹³. La RT inoltre non formula alcuna ipotesi di quantificazione in proposito, aderendo in ciò all'impostazione seguita dallo schema che rinvia gli effetti al D.M. attuativo.

Si rappresenta infatti che nella documentazione prodotta a corredo dello schema (AIR) l'obiettivo del risparmio per l'utenza è stato considerato ed è inteso come obiettivo di medio periodo perseguibile solo a seguito dell'adozione del provvedimento

¹² Anche se la brevità del termine potrebbe orientare l'interprete sul punto nell'individuare la natura delle irregolarità.

¹³ La portata prescrittiva della disposizione è dunque diretta ad evitare che il nuovo importo della tariffa unitaria possa superare la somma delle due tariffe esistenti e non già a conseguire il predetto risparmio.

attuativo entro il 30 aprile 2018. Si legge in AIR che solo dopo la sua emanazione potrà essere quantificata la realizzazione del risparmio per l'utenza.

Andrebbe pertanto valutata la correttezza del predetto rinvio ad un provvedimento attuativo in relazione al quale non sarebbe più operante il controllo parlamentare *ex ante* circa l'attuazione della delega e degli obiettivi dalla stessa posti.

Quanto alla riduzione dei costi di gestione, gli stessi deriverebbero dalle semplificazioni procedurali e dalle nuove forme di cooperazione ipotizzate. Andrebbe peraltro confermato che le attività conseguenti al nuovo procedimento, la predetta cooperazione, gli scambi di informazione e quanto altro previsto in termini funzionali all'emissione del documento unico possano essere realizzati con efficacia ed efficienza con le dotazioni strumentali organiche e finanziarie esistenti, così come affermato all'art.4, comma 2 dello schema.

Quanto all'imposta di bollo unificata, l'art. 2, comma 2, dello schema prescrive l'invarianza di gettito. Devono essere infatti assicurati i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente. Sotto il profilo considerato quindi non si attendono risparmi per l'utenza.

APPENDICE

Per consentire gli opportuni approfondimenti, si richiama di seguito l'attenzione su alcune informazioni e dati contabili riferiti alla gestione dell'ACI. A tal fine sono state esaminate le più recenti relazioni della Corte dei conti disponibili sui risultati del controllo eseguito sulle gestioni finanziarie dell'Automobil Club d'Italia (ACI) e degli Automobil club provinciali e locali (AA.CC.) per gli esercizi finanziari 2013/2014¹⁴ nonché il bilancio consuntivo per l'anno 2015 dell'ACI (ultimo disponibile) e i relativi bilanci preventivi per gli esercizi 2016 e 2017¹⁵. I dati e le informazioni sotto riportate sono state tratte dai citati documenti.

Si ricorda preliminarmente che:

- l'ACI è un ente pubblico associativo, preposto a servizi di pubblico interesse (L. n. 70/1975) ed alla tutela degli interessi generali dell'automobilismo. È posto sotto la vigilanza del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e federa 106 Automobil club provinciali e locali, nonché, a richiesta, enti ed associazioni nazionali senza scopo di lucro¹⁶;
- l'ACI e gli AA.CC. non rientrano nel novero delle amministrazioni e degli organismi facenti parte del conto economico consolidato della pubblica amministrazione, annualmente predisposto dall'ISTAT ai sensi dell'art.1, comma 3, della legge 31/12/2009 n. 196;

¹⁴ Corte dei Conti - Determinazioni del 20 dicembre 2016, n. 145 e del 2 febbraio 2016, n. 3.

¹⁵ Dal sito istituzionale dell'ACI.

¹⁶ Lo statuto dell'ACI lo configura come ente federativo con funzioni di coordinamento e direzione degli AA.CC., quali articolazioni territoriali per le funzioni ed i servizi di competenza dell'ACI, ferma restando la loro autonomia e valenza di enti pubblici per le attività svolte come sodalizi locali.

- in quanto ente associativo ed al fine di tener conto delle proprie peculiarità, l'ACI è tra gli enti che, in deroga alle norme generali, disciplinano con propri regolamenti le modalità di adeguamento ai principi generali in materia di razionalizzazione e contenimento della spesa ai quali è tenuta la pubblica amministrazione, con particolare riguardo ad organi e struttura amministrativa (art. 2, commi 2 e 2-*bis* del DL 101/2013)¹⁷;
- l'ACI svolge attività istituzionali (servizi nei confronti dei soci ed iniziative promozionali dell'automobilismo e dello sport automobilistico, attività di studio e ricerca, assistenza nella materia) ed attività delegate di interesse pubblico.

Quanto alle attività delegate, l'ACI gestisce per lo Stato, le Regioni e le Province con propria organizzazione e con distinta evidenza contabile nel proprio bilancio:

- il pubblico registro automobilistico (PRA) la cui gestione è finanziata con i proventi delle tariffe corrisposte dagli utenti per i relativi servizi;
- la riscossione dell'imposta provinciale di trascrizione (IPT), prevista dal D.Lgs. n. 446/97, effettuata sulla base di apposite convenzioni di affidamento del servizio stipulate tra le Province e l'ACI;
- la riscossione delle tasse automobilistiche, curata sulla base di apposite convenzioni con le Regioni, dal 1998 titolari del tributo ai sensi della legge n. 449/97.

In merito alla gestione del PRA, tra le informazioni significative si rappresenta che dal 2013 è stato avviato un progetto di semplificazione amministrativa dei servizi che ha condotto, a partire dall'ottobre 2015, grazie a tecnologie informatiche, all'introduzione del certificato di proprietà digitale (CDPD) che, ai sensi del codice dell'amministrazione digitale, è formato digitalmente e conservato negli archivi ACI. Gli obiettivi perseguiti si sostanziano nel miglioramento del servizio e dell'azione di contrasto a forme di clonazione dei documenti nonché nella riduzione dei costi gestionali. A partire dall'ottobre 2015, è stato avviato il piano di diffusione delle procedure e dei processi di digitalizzazione e dematerializzazione delle formalità del PRA. Dopo l'avvio delle fasi pilota (26 province interessate e 74 STA operativi a fine 2015) entro il 2016 è previsto il completamento dell'attuazione del piano presso tutti gli STA.

Si segnala che con il decreto interministeriale del 21 marzo 2014 sono state incrementate le tariffe per i servizi a pagamento del PRA.

¹⁷ In attuazione delle citate disposizioni, con regolamento del 17 dicembre 2013, è stato fissato per il 2014 il tetto ai compensi in euro 311.658,53 (art. 3 del DPCM 23 marzo 2012) e, a partire dal 2015, con una riduzione del 10%. A seguito di richiesta del Dicastero vigilante (MEF) di conformarsi al tetto di euro 240.000, l'ACI ha proposto ricorso al TAR. La Corte dei conti, nella relazione n. 145 (pag. 24) dà conto che il Collegio dei revisori dei conti in data 21 novembre 2016 ha comunicato che l'ACI è pervenuto alla determinazione di apportare riduzione ai compensi del Presidente e del Segretario generale fino alla concorrenza di euro 240.000 complessivi a decorrere dal 1° gennaio 2017.

Per la riscossione del IPT, il DM 21 marzo 2013 ha reso gratuita l'attività di riscossione, contabilizzazione e versamento dell'imposta. Ne è derivato il venir meno per l'ACI di ricavi che nell'esercizio 2013 erano stati pari a 5,3 mln di euro.

Si ricorda che le attività di riscossione delle tasse automobilistiche sono svolte per conto delle regioni convenzionate attraverso una rete di esazione mentre per le regioni non convenzionate la riscossione è attuata attraverso il collegamento telematico presso le delegazioni ACI¹⁸.

Si rinvengono nel conto economico dell'ACI tre distinte gestioni: quella istituzionale¹⁹, quella del PRA²⁰ e quella delle tasse²¹.

Si riporta di seguito la rappresentazione di sintesi del conto economico per gestioni per gli esercizi dal 2013-2015 (dati a consuntivo).

CONTO ECONOMICO PER GESTIONI	Totale 2015	Istituzionale	Tasse	PRA
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	353.631.469	51.061.021	54.689.176	247.881.272
B) COSTI DELLA PRODUZIONE	319.920.819	78.508.584	51.427.748	189.984.487
DIFF. VALORE E COSTI DELLA PRODUZ. (A-B)	33.710.650	-27.447.563	3.261.428	57.896.785
C) PROVEITI E ONERI FINANZIARI	120.040	100.703	2.100	17.237
D) RETTIFICA VALORE ATTIVITA' FINANZIARIE	-6.777.944	-6.777.944	0	0
E) PROVEITI E ONERI STRAORDINARI	1.373.070	1.271.531	5.946	95.593
<i>RISULTATO ANTE IMPOSTE</i>	<i>28.425.816</i>	<i>-32.853.273</i>	<i>3.269.474</i>	<i>58.009.615</i>
IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	-7.452.605	-1.039.234	-479.977	-5.933.394
UTILE / PERDITA DELL'ESERCIZIO	20.973.211	-33.892.507	2.789.497	52.076.221

¹⁸ Il valore dei tributi riscossi per conto delle regioni nel 2015 è stato pari a 2,22 mld di euro in aumento del 1,37% rispetto al 2014.

¹⁹ Nella c.d. "gestione istituzionale" sono ricomprese sia le attività istituzionali in senso stretto (attività associative e turistiche, sport automobilistico, attività scientifiche di studio e ricerca, attività nel campo della sicurezza stradale e dell'informazione sulla mobilità) sia quelle attinenti la gestione del patrimonio dell'Ente (oneri e proventi finanziari, ricavi e costi attinenti alla gestione dei beni immobili, plusvalenze e minusvalenze).

²⁰ Nella gestione PRA rientrano le attività svolte presso gli Uffici Provinciali dell'Ente, l'attività di riscossione dell'IPT, i servizi di visura PRA, servizi collaterali per l'utilizzo della banca dati del PRA, forniti agli Enti locali, per contravvenzioni, e ad altri operatori del settore automobilistico, per l'elaborazione di dati anagrafico statistici.

²¹ Nella c.d. "gestione tasse" rientrano le attività di riscossione delle tasse automobilistiche per le nove regioni convenzionate e per le province autonome di Trento e di Bolzano, svolta attraverso la rete delle delegazioni ACI, l'erogazione di servizi di collegamento telematico resi alle delegazioni che riscuotono in regioni non convenzionate, i servizi di gestione del tributo automobilistico, le attività di assistenza all'utenza sul territorio per conto delle regioni convenzionate.

CONTO ECONOMICO PER GESTIONI 2014	TOTALE 2014	ISTITUZIONALE	TASSE	PRA
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	341.156.472	52.867.730	58.914.503	229.374.239
B) COSTI DELLA PRODUZIONE	-313.889.145	-70.816.262	-49.083.516	-193.989.367
DIFF. VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	27.267.327	-17.948.532	9.830.987	35.384.872
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	7.931.439	7.910.973	1.867	18.599
D) RETT. VALORE ATTIVITA' FINANZ.	-1.581.218	-1.581.218	-	-
E) PROVENTI E ONERI STRAORD.	4.611.834	447.395	538.577	3.625.862
Risultato prima delle imposte	38.229.382	-11.171.382	10.371.431	39.029.333
IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	-8.033.197	-1.814.122	-535.545	-5.683.530
UTILE / PERDITA DELL'ESERCIZIO	30.196.185	-12.985.504	9.835.887	33.345.803

CONTO ECONOMICO PER GESTIONI 2013	TOTALE 2013	ISTITUZIONALE	TASSE	PRA
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	310.469.063	52.518.470	42.651.200	215.299.393
B) COSTI DELLA PRODUZIONE	-300.304.464	-67.893.435	-37.371.516	-195.039.513
DIFF. VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	10.164.599	-15.374.965	5.279.684	20.259.880
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	17.557.790	17.306.983	14.846	235.961
D) RETT. VALORE ATTIVITA' FINANZ.	-992.714	-992.714	-	-
E) PROVENTI E ONERI STRAORD.	7.154.176	6.764.718	-41.146	430.604
Risultato prima delle imposte	33.883.851	7.704.022	5.253.384	20.926.445
IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	-8.591.885	-1.072.233	-450.586	-7.069.066
UTILE / PERDITA DELL'ESERCIZIO	25.291.966	6.631.789	4.802.798	13.857.379

La gestione del PRA ha assicurato nel 2015 circa il 70,09% dei ricavi totali (67,23% nel 2014, il 69,35% nel 2013).

In tutti e tre gli esercizi (2013-2015) la differenza tra valore e costi della produzione ha fatto registrare un andamento negativo crescente della gestione istituzionale (-15,37 mln di euro nel 2013; -17,94 mln di euro nel 2014; -27,44 mln di euro nel 2015).

Nel periodo considerato è inoltre significativamente crescente il saldo della gestione PRA (differenza tra valore e costi della produzione) rispettivamente pari a +20,25 mln di euro per il 2013, +35,38 mln di euro per il 2014, +57,89 mln di euro nel 2015.

Da quanto sopra esposto, emerge che i risultati operativi lordi delle gestioni tasse e, con particolare incidenza, della gestione del PRA hanno compensato il saldo negativo del corrispondente dato riferito alla gestione istituzionale²².

Si richiama da ultimo l'attenzione sul raffronto dei dati (previsione) riferiti alle tre distinte gestioni risultanti dai bilanci previsionali ACI per gli esercizi 2016 e 2017 sotto riportati^{23 24}.

²² Per una analisi degli andamenti delle gestioni si fa rinvio alle Determinazioni del 20 dicembre 2016, n. 145 e del 2 febbraio 2016, n. 3 della Corte dei conti ed alla relazione al bilancio consuntivo ACI per l'esercizio 2015 - sito internet istituzionale - link http://www.aci.it/laci/la-federazione/amministrazione-trasparente/archivio29_bilanci_0_23_731_1.html

²³ Nel budget 2017 si segnalano i riflessi derivanti dall'organizzazione del Gran premio d'Italia, a partire dal 2017 da parte dell'ente (ruolo assunto in forza del comma 341 dell'art.1 della legge n. 208/2015). Si ricorda che la norma autorizza la Federazione sportiva nazionale-ACI a sostenere la spesa per costi di organizzazione e gestione della manifestazione per il periodo di vigenza del rapporto di concessione con il soggetto titolare dei diritti di organizzazione e promozione del campionato mondiale di Formula 1 a valere sulle risorse complessivamente iscritte nel proprio bilancio, anche attivando adeguate misure di contenimento dei costi

BUDGET ECONOMICO 2016 - PER GESTIONI	Istituzionale A	Tasse B	PRA C	TOTALE D = A+B+C
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	45.452.512	57.620.997	239.718.823	342.792.332
B) COSTI DELLA PRODUZIONE	-69.830.085	-54.339.512	-209.158.716	-333.328.314
DIFF. VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-24.377.573	3.281.485	30.560.107	9.464.019
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	57.878	1.430	18.871	78.179
D) RETT. DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-1.442	-10.228	-135.946	-147.616
RIS. ANTE IMPOSTE (A - B ± C ± D ± E)	-24.321.137	3.272.687	30.443.032	9.394.582
IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	-968.633	-564.279	-6.787.088	-8.320.000
UTILE / PERDITA DELL'ESERCIZIO	-25.289.770	2.708.408	23.655.944	1.074.582

BUDGET ECONOMICO 2017 PER GESTIONI	Istituzionale A	Tasse B	PRA C	TOTALE D = A+B+C
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	71.455.425	53.364.704	259.167.733	383.987.862
B) COSTI DELLA PRODUZIONE	-112.109.610	-51.160.406	-204.988.760	-368.258.776
DIFF. VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-40.654.185	2.204.298	54.178.973	15.729.086
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	18.020.198	1.350	19.859	18.041.407
D) RETT. DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE	0	0	0	0
RIS. ANTE IMPOSTE (A - B ± C ± D)	-22.633.987	2.205.648	54.198.832	33.770.493
IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE	-1.417.005	-776.020	-10.356.975	-12.550.000
UTILE / PERDITA DELL'ESERCIZIO	-24.050.992	1.429.628	43.841.857	21.220.493

Anche da tali dati, sia pure in termini previsionali, emerge il permanere del saldo negativo del risultato operativo lordo della gestione istituzionale (-24,37 mln di euro per il 2016 e -40,65 mln di euro per il 2017) nonché il concorso positivo offerto dalle altre gestioni ed in particolare da quella del PRA (nel 2017 +54,17 mln di euro).

generali di gestione e senza pregiudizio per gli equilibri di bilancio. La norma precisa che dall'attuazione della stessa non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Nella relazione illustrativa al budget 2017, in relazione all'accordo di promozione dell'evento con la FOWCL (Formula One world Championship Limited), sono stati stimati in 20 mln di euro i costi per l'acquisizione dei predetti diritti di promozione mentre si prevedono in circa 10 mln di euro i costi a carico di ACI per la materiale organizzazione dell'evento. A fronte di tali oneri, l'Ente ha previsto ricavi per contributi in conto esercizio dalla Regione Lombardia pari a 10 mln di euro per effetto della legge regionale n. 22/ 2016 di assestamento al bilancio 2016/2018. Inoltre, vengono previsti ricavi per diritti sulla biglietteria dell'evento per 9 mln di euro e introiti da sponsorizzazioni per 1 mln di euro.

²⁴ Per una analisi delle previsioni si fa rinvio alla relazione al Budget 2017 - link istituzionale - pag 14 e ss. http://www.aci.it/laci/la-federazione/amministrazione-trasparente/archivio29_bilanci_0_24_731_1.html

Da quanto sopra rappresentato, risulta con evidenza che i positivi risultati della gestione PRA - conseguiti anche grazie all'incremento del numero di formalità registrate e della revisione al rialzo delle tariffe applicabili (con il ricordato decreto del marzo 2014) - assicurano la sostenibilità della gestione istituzionale e con essa quella dell'ACI nella sua attuale configurazione²⁵.

²⁵ Si vedano sul punto le analisi svolte dalla Corte dei conti nelle citate determinazioni nn. 3 e 145 del 2016.

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

- Gen 2017 [Nota di lettura n. 158](#)
A.S. 2630: "Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, recante proroga e definizione di termini"
- " [Nota di lettura n. 159](#)
Schema di decreto legislativo recante revisione dei percorsi dell'istruzione professionale, nel rispetto dell'articolo 117 della Costituzione, nonché raccordo con i percorsi dell'istruzione e formazione professionale (**Atto del Governo n. 379**)
- " [Nota di lettura n. 160](#)
Schema di decreto legislativo recante istituzione del sistema integrato di educazione e di istruzione dalla nascita sino a sei anni (**Atto del Governo n. 380**)
- Feb 2017 [Nota di lettura n. 161](#)
Schema di decreto legislativo recante riordino, adeguamento e semplificazione del sistema di formazione iniziale e di accesso nei ruoli di docente nella scuola secondaria per renderlo funzionale alla valorizzazione sociale e culturale della professione (**Atto del Governo n. 377**)
- " [Nota di lettura n. 162](#)
A.S. 2692: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, recante interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno" (Approvato dalla Camera dei deputati)
- " [Nota breve n. 21](#)
Le previsioni economiche di inverno della Commissione europea
- " [Nota breve n. 22](#)
Il pacchetto di inverno del semestre europeo
- " [Nota di lettura n. 163](#)
A.S. 2705: " Conversione in legge del decreto-legge 17 febbraio 2017, n. 13, recante disposizioni urgenti per l'accelerazione dei procedimenti in materia di protezione internazionale, nonché per il contrasto dell'immigrazione illegale"
- Mar 2017 [Nota di lettura n. 164](#)
Schema di decreto legislativo concernente l'effettività del diritto allo studio attraverso la definizione delle prestazioni, in relazione ai servizi alla persona, con particolare riferimento alle condizioni di disagio e ai servizi strumentali, nonché potenziamento della carta dello studente (**Atto del Governo n. 381**)
- " [Nota di lettura n. 165](#)
Schema di decreto legislativo recante disciplina della scuola italiana all'estero (**Atto del Governo n. 383**)
- " [Nota di lettura n. 166](#)
Schema di decreto legislativo recante norme in materia di valutazione e certificazione delle competenze nel primo ciclo ed esami di Stato (**Atto del Governo n. 384**)
- " [Elementi di documentazione n. 67](#)
Prevenzione dell'uso del riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo (**Atto del Governo n. 389**)
- " [Elementi di documentazione n. 68](#)
Aspetti di rilievo costituzionale del federalismo fiscale