

IL PROBLEMA POLITICO**Il futuro dell'Acì
agganciato
alle tariffe**

■ L'attesa maggiore per il testo ufficiale del Dlgs sul documento unico non riguarda i dettagli delle pratiche, ma quelli sull'incasso delle tariffe: da questi dipende la possibilità dell'Acì di finanziare grandissima parte delle proprie attività privatistiche con i compensi percepiti dal Pra, come accade da decenni.

Il meccanismo è questo. Da sempre i compensi che le amministrazioni incassano per espletare una pratica, fissati con provvedimenti ministeriali, sono superiori al costo effettivo della pratica. Con l'attuale assetto, la Motorizzazione incassa i propri compensi (850 milioni circa) ma li gira interamente al Tesoro, che gliene restituisce solo 250 per coprire i costi effettivi; il Pra incassa in tutto 180-190 milioni per l'Acì, che per gestirlo ne impiega 60-70 e col resto finanzia le attività privatistiche (da cui non trae sufficienti ricavi, come a lungo sottolineato dalla Corte dei conti).

Col documento unico, ci sarà anche una **tariffa unica**, che dovrebbe finire al Tesoro. Dunque, anche per il Pra tutta l'eccedenza rispetto ai costi puri dovrebbe essere trattenuta dallo Stato. Ma l'articolo 2, comma 2, del Dlgs - nella versione licenziata dalle Camere e portata all'ultima approvazione del Consiglio dei ministri non appare chiarissima. Puntualizza che le tariffe di competenza dell'Acì vanno versate dall'utenza «in maniera diretta», ma poi aggiunge che ad Acì e Motorizzazione verrà versata (dal Tesoro) «una quota della tariffa unica pari all'importo della tariffa rispettivamente prevista a legislazione vigente». Il Tesoro dovrà fissare e adeguare periodicamente la tariffa unica «tenuto conto del costo dei servizi». Un criterio che non appare molto preciso e stringente, per cui di fatto la sopravvivenza dell'Acì sembra ancorata alle scelte che di volta in volta faranno i governi.

M.Cap.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

