

I piloti, aderenti alla Csaì, la commissione sportiva automobilistica sono sul piede di guerra contro i vertici dell'Automobil club e ne chiedono il commissariamento

Il motore dell'Acì continua a perdere colpi

di GENARO SANGUIGNO

Nei pensieri della stragrande maggioranza dei cittadini automobilisti, l'Acì, l'Automobile Club d'Italia, viene evocato in occasione del soccorso su strada per un guasto oppure quando c'è da pagare le tasse automobilistiche. Invece, a ben vedere, l'Acì è molto di più, è una mega holding, qualificata giuridicamente come ente pubblico, fondata oltre un secolo fa, con ben 900 mila soci e circa 3.000 dipendenti. L'Acì è una peculiarità italiana rispetto al panorama europeo, perché non è solo un'associazione di automobilisti ma un vero ente pubblico. Tra i suoi fini strategici, ad esempio, c'è quello di formulare proposte sulla mobilità delle persone e delle merci, oppure favorire il miglioramento della rete stradale. Ma quello che ne fa un centro di interessi è la gestione per conto dello Stato e degli enti territoriali (Regioni, Province e Comuni) di alcune funzioni come il Pra, il registro pratiche automobilistiche, sigla che almeno una volta abbiamo sentito evocare. È all'Acì che gli automobilisti versano soldi quando vendono, demoliscono o acquistano una vettura. Denaro pubblico che l'Acì gestisce per conto dello Stato. Circa 231 milioni di euro, secondo il dato del 2003. Poi, ci sono le tasse automobilistiche, ora di pertinenza delle Regioni, che ammontano, sempre al dato del 2003, a 76 milioni di euro. Cifre, comunque, enormi. La Federazione è composta di 106 Automobile Club provinciali che, a loro volta, sono enti pubblici. Alcuni club, come quello di Napoli, sono gestiti con efficienza, altri meno. E all'Acì fanno capo una ventina di società che amministrano segmenti della sua attività, a cui ne sono collegabili altre trentasei. Un piccolo impero. Ebbene, questo mondo, che evidentemente coinvolge persone e interessi adesso è in subbuglio. A essere contestato, per motivi giustificati o ingiustificati, fondati o infondati, è l'attuale vertice. L'ultimo atto è la sentenza del Tar del Lazio, ma il cui dispositivo è stato reso noto il 23 ottobre scorso, dove nelle diciannove pagine si legge: «La nomina del presidente federale dell'Acì risulta illegittima». A muovere la contestazione è una parte consistente dei piloti automobilistici aderente alla Csaì (la Commissione sportiva automobilistica) che esiste lo sport auto in Italia e dipende dall'Acì, al punto che il suo presidente è

del decreto Melandri, che stabilì regole per gli statuti delle federazioni sportive fissando una quota di rappresentatività degli atleti e dei tecnici non inferiore al 30 per cento. L'Acì, in altre parole, è anche una federazione sportiva ma, secondo i critici, non ne rispetterebbe le regole. Le Federazioni contesta questa lettura del contenzioso davanti al Tar, per il quale è attivo il giudizio davanti al Consiglio di Stato, e precisa in una nota che il dispositivo «non incide sull'operatività e sulla legittimità degli organi e delle decisioni dell'ente». Questa, però, è una sola vicenda. C'è ne sono altre a rendere sensibile il caso Acì. Il 10 febbraio del 2005, la sezione giurisdizionale del Lazio della Corte dei Conti, con la sentenza numero 2921, ha condannato i vertici dell'Acì al pagamento di 86.249 euro, una cifra di lieve entità. La sentenza riguarda il presidente, il toscano Franco Lucchesi, l'ex presidente Rosario Alessi (ora presidente della Sara assicurazioni), Ludovico Grandi e Pasquale De Vita (vice presidente dell'Acì e presidente dell'Unione petrolifera italiana), Giovanni Asquini, Brunello Oliviero e Angelo Siochi Damiani (vice presidente dell'Acì). Poco più di un anno fa, invece, il 15 luglio del 2005, la quinta sezione penale del Tribunale di Roma, presieduta da un magistrato preparatissimo come Antonio Bevere, ha condannato Franco Lucchesi, Rosario Alessi e Ludovico Grandi a cinque mesi di reclusione per abuso d'ufficio. Gli altri tre imputati, originariamente erano sei, sono stati assolti. Il pm aveva chiesto quattro mesi, mentre tutti sono stati assolti dall'accusa di «turbata libertà degli incanti». Si tratta, naturalmente, di una sentenza di primo grado, per cui vale la presunzione d'innocenza degli imputati fino a giudizio definitivo. A muovere il fronte dissidente è anche la Salerno Corse, una società che opera nell'ambito dell'organizzazione di eventi sportivi e che si ritiene danneggiata da alcune decisioni Acì. Per questo ha promosso un lodo arbitrale davanti al Coni e ha inoltrato una lunga relazione al vice presidente del Consiglio, Francesco Rutelli. L'ultimissimo capitolo al centro di polemiche è l'organizzazione di una tappa del Campionato mondiale di rally in Sardegna, per la quale gli operatori del settore chiedono che avvenga mediante una gara d'appalto. Dunque, un intreccio di questioni, che rendono improcrastinabile da parte del governo l'esame del caso Acì, con la possibilità di un commissariamento.