

IX Commissione - Mercoledì 2 marzo 2005

Pag. 129

ALLEGATO 1

Proposta di nomina dell'avvocato Franco Lucchesi a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI). Nomina n. 136.**NOTA CONSEGNATA DAL RAPPRESENTANTE DEL GOVERNO**

Come è noto l'Automobile Club d'Italia si articola di un ente nazionale e di oltre 100 enti locali, tutti con personalità giuridica pubblica e autonomia di gestione.

Di recente poi l'Automobile Club d'Italia ha costituito una serie di s.p.a. a capitale interamente ACI che operano in vari campi connessi all'automobilismo: assicurazione, cartografia, viaggi, eccetera, eccetera.

I compiti di vigilanza sull'Automobile Club si estrinsecano in una molteplicità di atti (bilanci, servizi in economia, verifiche amministrativo-contabili, eccetera, eccetera) che comportano una movimentazione cartacea di oltre 500 pratiche solo per i bilanci ai quali vanno aggiunte le altre questioni, senza trascurare il contenzioso e i commissariamenti.

Una prima criticità dell'ente è nella difficoltà per l'ufficio di seguire con la dovuta attenzione il compito di vigilanza amministrativa contabile sul quale peraltro il competente Ministero dell'economia si è recentemente pronunciato approvando le procedure messe in atto.

Una particolarità che va evidenziata è quella relativa alla scarsa incisività del controllo contabile poiché sfugge all'Amministrazione tutto il movimento che l'Automobile Club d'Italia attua tramite le s.p.a. la cui gestione viene in rilievo solo quando si manifestano eventi patologici esterni, come ad esempio la questione Salerno corse-Aci sport spa.

A questo aggiungasi che il Ministero dell'economia, nonché la scrivente Direzione generale, insistono da tempo sulla necessità che l'Automobile Club d'Italia sistemi le proprie partite contabili (posizione debito credito) nei confronti degli Automobile club provinciali e locali che risultano in deficit.

Il deficit dell'Automobile Club d'Italia è anche conseguenza del mutamento intervenuto nei servizi ad evidenza pubblica (soccorso stradale, esazione della vecchia tassa di circolazione, servizi inerenti al PRA), attività che fornivano delle entrate molte delle quali oggi non sono più certe come in passato.

Ad esempio, la vecchia tassa di circolazione continua ad essere gestita dall'ACI, ma non più con carattere esclusivo, come un tempo, bensì in regime di concorrenza per cui le regioni sono arbitre del rinnovo della convenzione con l'ACI, mentre per il soccorso stradale vi è un regime di libero mercato, l'editoria si scontra con altre case editrici e vi è piena concorrenza per quel che riguarda ovviamente i viaggi, per cui non si può essere tranquilli sull'aspetto finanziario necessario all'ente per mantenere il suo attuale assetto.

Ulteriori momenti di notevole frizione sono dati dalle crisi che attraversano gli Automobile club provinciali per i quali spesso si verificano commissariamenti di durata lunghissima, favoriti da un'incongrua norma statutaria che limita a 6 mesi, rinnovabili una sola volta, l'incarico del Commissario straordinario spesso ostacolato da situazioni locali piuttosto travagliate.

Da ultimo non può ignorarsi che il Consiglio di Stato, nel suo recente parere, ha segnalato che dev'essere adeguata la normativa in materia di attività sportiva dell'Automobile Club d'Italia mentre la Camera di conciliazione e arbitrato per lo

Pag. 130

sport del CONI, il 12 dicembre del 2004, ha censurato la scarsa trasparenza del procedimento decisionale seguito dall'ACI CSAI in occasione del rally d'Italia tenuto in Sardegna nel 2004, per cui si può attualmente affermare che il problema più complesso è quello della regolamentazione dell'attività sportiva automobilistica svolta dall'Automobile Club d'Italia, come dimostrato anche dall'ennesima segnalazione nella quale si evidenziano illeciti penali a carico dell'ACI CSAI.

Quanto all'annosa questione Salerno corse, CSAI, ACI Sport spa, la vicenda risale al 1998, quando la Salerno corse iniziò a rivolgere accuse alla Direzione generale per l'omessa vigilanza sull'attività sportiva dell'Automobile Club d'Italia e per aver erroneamente approvato le modifiche statutarie omettendo di precisare le norme utili alla disciplina sportiva.

La Salerno corse giunse a formalizzare l'ipotesi di omissione d'atti d'ufficio, oltre a minacciare azioni di risarcimento poiché nei suoi rapporti con l'ACI si era vista annullare la partecipazione a una gara relativa all'automobilismo sportivo e successivamente estromettere da ogni ulteriore bando di gara, per cui lamentava danni economici connessi alla perdita dell'attività recentemente quantificata in oltre 6

milioni di euro tanto che il Tribunale, com'è noto, ha condannato l'ACI in via provvisoria a risarcire intanto alla Salerno corse 1 milione di euro.

Di fronte alle riferite gravi accuse che pervenivano anche dal Comitato Piloti automobilistici e dalla Federazione italiana automobilismo sportivo, le quali sostenevano che l'organismo preposto dall'ACI all'attività sportiva (CSAI - Commissione sportiva automobilistica italiana) non era legittimamente costituita poiché violava le norme che disciplinano l'attività automobilistica e quelle sportive in genere, mettendo in dubbio la stessa natura di Federazione sportiva dell'ACI, l'ufficio ritenne opportuno rivolgersi al Consiglio di Stato sostenendo di non avere alcuna colpa nell'attività di vigilanza e controllo sull'Automobile Club d'Italia limitatamente a tutta la gestione dell'attività automobilistica sportiva, che appariva rientrare nella competenza del Ministero per i beni e le attività culturali. Il Consiglio di Stato ha aderito a tale visione dell'attività svolta dalla Direzione generale per il turismo esonerandola da ogni responsabilità passata e futura e disponendo la revisione della normativa, dal momento che appariva non idonea quella messa in opera dall'Automobile Club d'Italia.

Gli ultimi recenti sviluppi delle contestazioni sulla nomina del Presidente Lucchesi e soprattutto sul Rally di Sardegna insistono sull'aspetto sportivo dell'attività svolta dall'ACI al quale si imputano illeciti pesantissimi di ordine amministrativo, civile e penale.

Di tutto è stato sempre informato il Gabinetto del Ministro e la questione è stata esaurientemente svolta nella relazione al Consiglio di Stato.

Sui riferiti ultimi sviluppi vi è la possibilità di valutare la nomina di un Commissario *ad acta* per la gestione dell'attività sportiva automobilistica svolta dall'ACI (onde eliminare il pesantissimo contenzioso in atto) e per poter operare le riforme ordinamentali richieste dal Consiglio di Stato. Questa via è stata seguita per il nuovo statuto degli AeroClub locali (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 ottobre 2004).

ALLEGATO 2

7-00557 Rosato: Tariffe di *roaming* internazionale.

NOTA CONSEGNATA DAL RAPPRESENTANTE DEL GOVERNO

In relazione all'atto parlamentare in esame, nel far presente che la materia concernente i collegamenti internazionali di telefonia mobile (*roaming* internazionale), rientra essenzialmente nelle competenze dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni si comunica quanto precisato dalla stessa Autorità.

Il mercato del *roaming* internazionale all'ingrosso (*wholesale*) forma oggetto di specifica attenzione da parte delle Autorità nazionali di regolamentazione dei Paesi membri dell'Unione europea in quanto incluso nella lista dei 18 mercati rilevanti del settore delle comunicazioni elettroniche soggetti alla possibilità di una regolamentazione *ex-ante* in base al nuovo quadro regolatorio comunitario, recepito in Italia dal Codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n. 259/03).

Come tale il suddetto mercato deve essere sottoposto su base nazionale ad una dettagliata analisi di carattere tecnico-economico ed alla verifica delle condizioni di competitività, al fine di determinare l'eventuale esistenza di operatori in posizione dominante; in tal caso i predetti operatori dovrebbero essere soggetti ad appositi obblighi regolamentari che abbiano lo scopo di ripristinare le condizioni competitive.

Tali obblighi, stante l'attuale classificazione del mercato, debbono riferirsi al funzionamento all'ingrosso del citato mercato, considerato che la disciplina della concorrenza richiede la preventiva verifica ed eventualmente l'instaurazione delle condizioni competitive inizialmente nei mercati a monte.

Dato il quadro regolatorio descritto, l'Autorità italiana ha avviato, nel maggio del 2004, il procedimento relativo all'analisi del mercato nazionale del *wholesale international roaming*, come pure quelli relativi agli altri 17 mercati rilevanti previsti dalla normativa, procedimenti che sono tuttora in corso.

Il tema dell'analisi e regolamentazione del mercato all'ingrosso del *roaming* internazionale, tuttavia, deve tenere conto della specificità dei singoli mercati nazionali, in cui un prodotto venduto in un dato paese è acquistato esclusivamente da operatori stabiliti in altri paesi: tale circostanza rende necessario considerare gli effetti che hanno le regole e le libere contrattazioni commerciali che avvengono in un determinato mercato nazionale sui servizi rilevanti acquistati da operatori mobili stranieri e consumati da utenti finali sempre stranieri. Ciò significa che, ad esempio, la riduzione di una tariffa finale (*retail*) nei confronti di un utente italiano in *roaming* all'estero, non dipende solo dalla volontà dell'operatore nazionale e dalle regole cui questi è soggetto, ma anche dalle regole e dalle contrattazioni commerciali del mercato *wholesale* (all'ingrosso) nel paese straniero.

Tale contesto multinazionale ha da subito reso complesso il procedimento di analisi del relativo mercato, tant'è che fino alla fine del 2004, a più di un anno e mezzo dall'entrata in vigore del nuovo quadro regolatorio, nessun paese europeo aveva intrapreso alcuna azione rilevante al riguardo.

Per tali motivi l'*European Regulators Group* (ERG) - l'organo che riunisce le Autorità di regolamentazione dei paesi dell'Unione, istituito dalla Decisione della Commissione n. 2002/627/CE - d'intesa