

Provvedimento

A396 - GARGANO CORSE/ACI

DATI GENERALI

<i>tipo</i>	Avvio istruttoria
<i>numero</i>	17611
<i>data</i>	22/11/2007

PUBBLICAZIONE

<i>Bollettino n.</i>	44/2007
----------------------	---------

▼ Procedimenti collegati

📄 81_CE-Intesa (in corso)

📄 82_CE-Abuso di posizione dominante (in corso)

▼ Testo Provvedimento

A396 - GARGANO CORSE/ACI

Provvedimento n. 17611

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 22 novembre 2007;

SENTITO il Relatore Professoressa Carla Rabitti Bedogni;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTI gli articoli 81 e 82 del Trattato CE;

VISTO il Regolamento n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato CE;

VISTE le segnalazioni, rispettivamente, dell'associazione Gargano Corse, pervenuta in data 22 settembre 2004, della società Salerno Corse S.r.l., pervenuta in data 1° dicembre 2006, e dell'associazione FIAS Federazione Italiana Automobilismo Sportivo, pervenuta in data 25 ottobre 2006;

VISTI gli atti del procedimento;

I. PARTI

L'ACI - Automobile Club d'Italia (di seguito ACI) - è un ente pubblico associativo, nato nel 1905 come federazione di alcuni Automobile Club locali aventi lo scopo di associare gli automobilisti e di organizzare soprattutto manifestazioni sportive *[L'ACI trae le sue origini dalla istituzione, a partire dal 1898 di alcuni Automobile Club locali, i quali costituirono nel 1905 la federazione ACI, ente nazionale con sede temporanea a Torino, rappresentativa degli Automobile Club locali, con un ruolo di rappresentanza ufficiale nei rapporti con l'estero e con attività dedicata per lo più alla regolamentazione dello sport automobilistico. Nel 1922 una legge trasforma l'associazione ACI (all'epoca Reale Automobile Club d'Italia) in "ente morale" e nel 1934 gli Automobile Club provinciali acquistano una personalità giuridica propria. Intanto la giurisprudenza del Consiglio di Stato e della Corte di Cassazione attribuiscono all'ACI la qualifica di ente pubblico, anche se tale dichiarazione è finalizzata principalmente ad affermare la giurisdizione amministrativa]*

in materia di rapporti di lavoro e a definire la responsabilità degli amministratori e del personale. Nel 1950 viene ribadita la natura di ente morale dell'ACI, che viene qualificato come Federazione di Automobile Club provinciali e di altri enti ed associazioni con fini convergenti e con propria autonomia gestionale e patrimoniale.], cui nel tempo è stata riconosciuta la natura di ente pubblico e sono stati attribuiti o delegati compiti dallo Stato. Soci dell'ACI sono i 106 Automobile Club provinciali (di seguito, ACP), enti associativi, a ciascuno dei quali sono iscritti tutti i "soci ACI" della provincia con varie formule [Le principali formule sono quelle di "ACI Young", "ACI Gold", "ACI Sistema" e "ACI Club".], ciascuna delle quali prevede la fruizione di un insieme di servizi aggiuntivi, che l'ACI fornisce anche attraverso un vasto gruppo di società controllate, operanti in una varietà di settori economici [L'ACI controlla un gruppo di aziende che spazia dal mondo assicurativo (SARA) a quello del turismo (Ventura), dal soccorso stradale (ACIglobal) ai servizi di ITC (ACI Informatica), dall'ingegneria del traffico (ACI Consult) all'infomobilità (Radio Traffic), dalla gestione di autodromi (Vallelunga) all'editoria (ACI Mondatori) ed all'assistenza nei settori medico, automobilistico e legale (ALA Service).]. I soci di ciascun ACP possono partecipare all'elezione periodica del consiglio direttivo dell'ACP di appartenenza. Sono poi i presidenti degli ACP, insieme ai rappresentanti di alcune istituzioni pubbliche, che concorrono alla composizione degli organi dell'ACI [Secondo l'articolo 7 dello statuto ACI:

"L'Assemblea è costituita:

- a) dal Presidente dell'A.C.I.;
- b) dai Presidenti degli A.C.P.;
- c) da un rappresentante del Ministero vigilante e da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'Interno, dell'Economia e delle Finanze, della Difesa, delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- d) da un rappresentante dell'A.N.A.S.;
- e) da quattro rappresentanti delle Regioni, designati dalla Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome;
- f) da un rappresentante dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani;
- g) da un rappresentante dell'Unione Province Italiane;
- h) da un rappresentante di ciascuno degli altri Enti e Associazioni federati ai sensi dell'art. 3;
- i) dal Presidente della C.S.A.I."

Analogamente, l'articolo 12 dello statuto dell'ACI prevede:

"Il Consiglio Generale è composto:

- a) dal Presidente dell'A.C.I.;
- b) da un rappresentante del Ministero vigilante, e da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'Interno, dell'Economia e delle Finanze, della Difesa, delle Infrastrutture e dei Trasporti e da un rappresentante dell'A.N.A.S.;
- c) dai quattro rappresentanti delle Regioni di cui all'art. 7, lett. e);
- d) da venti membri eletti, uno per Regione, dai rispettivi Comitati Regionali;(N.B. trattasi delle strutture regionali facenti capo agli Automobile Club di una Regione)
- e) da otto membri eletti dai Comitati Regionali di cui al successivo art. 14;(N.B. all'articolo 14 si stabilisce una rappresentanza aggiuntiva per i Comitati Regionali con maggior numero di iscritti agli Automobile Club)
- f) dal Presidente della C.S.A.I.;
- g) da non più di tre membri eletti dai rappresentanti degli Enti ed Associazioni federati di cui all'art. 3, sotto condizione di reciprocità."].

Gli ACP costituiscono anche l'articolazione dell'ACI sul territorio, attraverso la quale esso svolge parte delle proprie competenze, fra le quali quelle relative alla promozione e regolamentazione dell'attività sportiva. L'ACI svolge importanti funzioni con riguardo all'automobilismo sportivo, in quanto è uno dei primi fondatori di FIA-Fédération Internationale de l'Automobile [La FIA presiede a livello mondiale allo sport automobilistico e gestisce in tale ambito ad esempio le competizioni del Campionato del Mondo di F1, dei campionati internazionali di F3000 e Gran Turismo, dei campionati del mondo di rally e di karting.], che lo riconosce come l'unica autorità nazionale in Italia per lo sport automobilistico, oltre ad essere federato al CONI- Comitato Olimpico Nazionale Italiano (di seguito, CONI), che lo riconosce come la federazione italiana di riferimento per lo sport automobilistico. I tesserati per le attività di agonismo sportivo automobilistico vengono chiamati a prendere parte a un solo organo dell'ACI, la CSAI - Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, alla quale lo statuto ACI attribuisce attualmente, in via permanente ed esclusiva, l'esercizio del potere sportivo. L'ACI controlla anche la società ACI Sport S.p.A., attraverso la quale svolge attività di promozione delle gare automobilistiche. Gargano Corse (di seguito, Gargano Corse) è una associazione sportiva dilettantistica operante nell'attività di organizzazione e promozione delle manifestazioni automobilistiche a carattere sportivo.

Salerno Corse S.r.l. (di seguito, Salerno Corse) è una società operante, dal 1980, nell'attività di organizzazione e promozione delle manifestazioni automobilistiche a carattere sportivo. FIAS Federazione Italiana Automobilismo Sportivo (di seguito, FIAS) è un ente associativo avente lo scopo di riunire e di rappresentare i soggetti operanti nelle attività dell'automobilismo sportivo. La FIAS ha inoltrato a tal fine, nel 2000, domanda al CONI per essere riconosciuta come federazione sportiva nazionale in luogo dell'ACI.

II. FATTI SEGNALATI

Con segnalazioni pervenute, rispettivamente, in data 22 settembre 2004, 25 ottobre e 1° dicembre 2006, Gargano Corse, FIAS e Salerno Corse hanno denunciato l'esistenza di una presunta restrizione della concorrenza nel settore dell'attività automobilistica sportiva, derivante dalle norme statutarie e regolamentari (Statuto ACI, Regolamento CSAI, "Regolamento Nazionale Sportivo" integrato da alcune "Norme Supplementari" e da ulteriori regole attinenti a questioni tecniche specifiche) *[Si ricorda che tutta la regolamentazione sportiva emanata dalla CSAI in passato va intesa come emanazione indiretta dell'ACI, che prima della recente modifica del regolamento CSAI aveva un ruolo determinante nella nomina e nelle attività delle Sottocommissioni incaricate della loro elaborazione nell'ambito della CSAI.]* fissate dall'ACI, oltre che da comportamenti adottati dall'ACI e dagli ACP.

In primo luogo, nelle segnalazioni si denunciano le regole per l'accesso e per l'esercizio delle attività nel settore dell'automobilismo sportivo e la loro concreta applicazione da parte dell'ACI e in particolare del suo organo CSAI, che determinerebbero una discriminazione a favore dell'ACI e degli ACP, a discapito delle altre società ed associazioni sportive automobilistiche concorrenti, provocando in alcuni casi la loro esclusione da tali attività.

Viene denunciato, in particolare, il carattere discriminatorio dei requisiti richiesti per ottenere la licenza di organizzazione di gare e per poter organizzare le singole competizioni sportive. Si lamenta anche la presunta discriminazione nell'attribuzione o meno alle gare dei titoli sportivi (quali campionati, trofei, coppe) e nella ripartizione dei finanziamenti derivanti dal CONI e da altri contributi pubblici.

Le segnalazioni evidenziano inoltre che solamente gli ACP, fra le imprese che operano nei mercati della organizzazione e della promozione delle gare automobilistiche, sono ammessi a partecipare agli organi dell'ACI, federazione sportiva italiana riconosciuta dal CONI.

Le segnalanti accusano, infine, l'ACI di abusare del monopolio attribuitole nella veste di federazione di riferimento, riservando a sé attività economiche e riconoscendo vantaggi ed esclusive alle proprie società controllate quali i diritti d'immagine e televisivi dello sport automobilistico, l'organizzazione e la promozione di gare automobilistiche e l'istituzione di costose tasse di partecipazione alle gare.

III. MERCATO RILEVANTE

Il settore interessato dalle segnalazioni in esame è quello dell'automobilismo sportivo, nell'ambito del quale esistono una grande varietà di categorie di eventi e di gare, quali ad esempio le categorie dei "[Rallies](#)", della "[Velocità in Circuito](#)", della "[Velocità in Salita](#)", delle "Auto Storiche", della "[Regolarità Auto Storiche](#)" della "[Regolarità Auto Moderne](#)", dello "[Slalom](#)", dei "[Rallies Tout Terrain](#)", dei "[Fuoristrada e Trial 4x4](#)", della "[Formula Challenge](#)", della "[Velocità su Ghiaccio](#)", della "[Velocità su Terra](#)", "[Sperimentali](#)", "[Energie Alternative](#)" *[La citata classificazione è quella evidenziata nel sito internet dell'ACI, nella sezione dedicata alla propria commissione CSAI.]*

Il Regolamento Nazionale Sportivo subordina lo svolgimento di qualsiasi attività nell'ambito dell'automobilismo sportivo al rilascio di una licenza da parte della CSAI, rilasciata dagli uffici sportivi presso ciascuno degli ACP, denominata "licenza di abilitazione alle attività di agonismo sportivo" *[L'articolo 7 quater "Osservanza dei regolamenti" del Regolamento Nazionale Sportivo, prevede che:*

"Chiunque svolga attività nell'ambito dell'automobilismo sportivo è tenuto ad essere titolare di licenza rilasciata dalla CSAI e a conoscere e osservare il Codice e il presente RNS e, per le competizioni, il regolamento particolare di gara (RPG)."

L'articolo 22 "Tesseramento sportivo" del Regolamento CSAI dispone che:

"Chiunque intenda svolgere, a qualsiasi titolo, attività nell'ambito dell'automobilismo sportivo è tenuto ad essere titolare di tessera sportiva ACI."

L'affiliazione di una persona giuridica si ottiene mediante la titolarità di una tessera sportiva ACI di qualifica corrispondente alle funzioni che la persona giuridica stessa ricopre nell'ordinamento sportivo."], che a sua volta presuppone la necessaria iscrizione all'ACI.

Sono circa 35.000 *[Tale dato è quello evidenziato nel sito internet dell'ACI, nella sezione dedicata al profilo dello stesso ACI.]* le licenze di abilitazione alle attività di agonismo sportivo rilasciate dall'ACI per le diverse

categorie di: concorrente (persona fisica o giuridica), conduttore, autodromo, costruttore, scuderia, direttore sportivo, dirigente sportivo, tecnico di scuderia, organizzatore, preparatore, istruttore, direttore di gara, ufficiale di gara *[Sono previste diverse tipologie di tessera per ciascuna delle categorie dei concorrenti, dei conduttori, degli autodromi, dei costruttori e degli organizzatori.]*

III.a. L'attività di organizzazione

L'attività di organizzazione di eventi sportivi automobilistici consiste nel predisporre tutti i servizi necessari ad ospitare adeguatamente da un lato i "concorrenti" (scuderie *[Le scuderie sono*

soggetti titolari di un parco auto utilizzato nell'ambito di competizioni automobilistiche. Si tratta, in particolare, o di associazioni sportive senza fini di lucro che rappresentano uno o più dei piloti ad essa associati in occasione di ogni gara, ovvero di società per azioni o a responsabilità limitata che detengono la proprietà di un parco auto e stipulano singoli contratti con i piloti in occasione di ciascuna gara o, talvolta, di un intero campionato. In entrambi i casi la scuderia viene definita "concorrente" nell'ambito della gara.] e piloti [Vi sono piloti che partecipano alle gare autonomamente, con una propria vettura, e altri che gareggiano all'interno di una squadra o di una scuderia. Nel primo caso il pilota deve essere munito oltre che di licenza di "conduttore" anche di quella di "concorrente".] e dall'altro i fruitori dello spettacolo, ossia il pubblico. Ciò implica principalmente la messa a punto della logistica connessa all'organizzazione del campionato (trasporti, predisposizione dei premi, ecc.) e del personale tecnico. L'organizzatore attende, quindi, di essere contattato dal partecipante alla/e gara/e (scuderia/pilota) prevista/e, con il quale viene firmato un contratto che prevede una serie di servizi (quali l'attività di cronometraggio durante la gara, di soccorso sanitario nel caso di incidenti, di gestione della biglietteria, di gestione del pubblico). Nel caso di una gara da svolgere all'interno di un autodromo, l'organizzatore che non sia anche gestore di un circuito automobilistico omologato per la gara stipula con un gestore un "contratto di noleggio" per l'impianto, costituito sia dal circuito omologato sia dalle strutture di supporto (quali la sala stampa, i box, il paddock, gli impianti igienici, idrici ed elettrici, la tribuna, il percorso di collegamento interno, le biglietterie, il parcheggio). Sulla base di tale contratto, il noleggiatore assume a proprio carico tutte le spese relative alla organizzazione della gara (quali quelle di amministrazione, di gestione, tecniche, sanitarie, assicurative, logistiche e promozionali).

III.b. L'attività di promozione

L'attività di promozione degli eventi sportivi automobilistici consiste nello svolgimento di trattative con gli sponsor e con le emittenti televisive per la vendita degli spazi pubblicitari, nelle trattative con le imprese pubblicitarie, nelle attività connesse alla promozione dei marchi legati alla gara o al campionato.

III.c. L'attività di gestione e noleggio degli autodromi

Nel caso di manifestazioni automobilistiche che si svolgono in circuito, rileva anche l'attività del soggetto proprietario/gestore dell'autodromo. L'attività di tale soggetto, nel caso in cui non sia direttamente l'organizzatore dell'evento, consiste nella gestione dell'autodromo e nell'affitto dello stesso agli organizzatori terzi.

In Italia vi sono circa 10 autodromi *[Per autodromo si intende un circuito permanente dotato di installazione completa e appositamente costruito per le competizioni, che si distingue da altri circuiti che possono essere anche percorsi temporanei o semi-permanenti installati esclusivamente in occasione della gara. I proprietari degli autodromi sono persone fisiche o giuridiche che in alcuni casi svolgono anche attività di organizzazione della gara, in altri noleggiano il proprio impianto a soggetti terzi organizzatori delle singole gare.]*, omologati per determinate categorie di gare secondo i parametri tecnici stabiliti a livello internazionale dalla FIA e a livello nazionale dall'ACI attraverso il proprio organo CSAI. Tutti i soggetti che gestiscono un autodromo, oltre a noleggiare l'impianto a soggetti terzi che svolgono le attività di organizzazione e/o di promozione di alcune gare, svolgono anche attività di organizzatori di gare, sia presso le proprie strutture che presso strutture di altri gestori. Si rileva, al riguardo, che in Italia le principali imprese titolari di licenza per organizzare gare in circuito sono anche gestori degli autodromi, e la maggior parte di esse è controllata o partecipata da ACP *[Fra i più importanti circuiti automobilistici, risulta che:*

- *l'autodromo di Vallelunga è gestito dalla società ACI Vallelunga S.p.A., controllata dall'ACI;*
- *l'autodromo di Monza è gestito dalla società SIAS S.p.A., controllata dall'ACP di Milano;*
- *l'autodromo di Imola è gestito dalla società SAGIS S.p.A. (in liquidazione), controllata dall'ACP di Bologna;*
- *l'autodromo di Magione è gestito dalla società AMUB S.p.A., controllata dall'ACP di Perugia;*
- *l'autodromo "Riccardo Paletti" di Varano (PR) è gestito dalla società SOGESA S.p.A., partecipata dall'ACP di Parma;*
- *l'Ente Autodromo che gestisce l'autodromo di Pergusa è partecipato dall'ACP di Enna.]*

III.d. Conclusioni

Nell'ambito del settore è pertanto possibile individuare i distinti mercati dell'organizzazione delle gare, della promozione delle stesse e della gestione degli autodromi *[Come sopra osservato, le attività di gestione dell'autodromo e di organizzazione delle gare sono spesso verticalmente integrate.]*.

La dimensione geografica di tali mercati è evidentemente nazionale. Si tratta, infatti, di eventi normalmente di interesse non limitato all'area geografica in cui si svolgono, per cui sia

l'organizzazione e la promozione delle gare che il noleggio degli autodromi si svolgono in un ambito nel quale si pongono in concorrenza tutti gli operatori nazionali che dispongono delle competenze e delle strutture omologate per lo svolgimento di tali attività.

IV. VALUTAZIONI

IV.a. L'ACI e la CSAI

L'ACI è un'associazione che svolge attività rappresentativa, regolatoria e/o organizzativa di imprese attive nel settore automobilistico; esso, inoltre, opera anche nella gestione diretta di attività economiche. È quindi possibile qualificare l'ACI sia come associazione di imprese che come impresa.

Pertanto, le delibere degli organi dell'ACI, tra le quali le previsioni statutarie e regolamentari, sono qualificabili, alla luce del diritto della concorrenza, come delibere di un'associazione di imprese, ai sensi dell'articolo 81 del Trattato CE.

A differenza di quanto accade nelle altre federazioni sportive, i tesserati per le attività di agonismo sportivo automobilistico non concorrono a formare in quanto tali tutti gli organi della federazione sportiva ACI - alla cui composizione invece partecipano principalmente i presidenti degli ACP - ma vengono chiamati a prendere parte a un solo organo dell'ACI, la CSAI, retta da un apposito regolamento approvato nella versione vigente il 31 luglio 2007 *[Tale regolamento è stato approvato direttamente all'interno della stessa CSAI per la prima volta il 31 luglio 2007. Il suo articolo 2, "Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI)", recita:*

"La CSAI è un Organo permanente dell'Automobile Club d'Italia (ACI) istituito ai sensi dell'art. 25 dello Statuto ACI.

La CSAI è retta da un regolamento approvato dal Consiglio Sportivo Nazionale di cui al successivo art. 8 improntato ai principi di democrazia interna e di partecipazione all'attività sportiva da parte di chiunque in condizione di parità ed in armonia con l'ordinamento sportivo nazionale ed internazionale, secondo la disciplina prevista dal Decreto Legislativo n. 242/99 e n. 15/04 e successive modificazioni. Negli organismi direttivi della CSAI è garantita la presenza, in misura non inferiore al 30% del totale dei loro componenti, ad atleti (conduttori) e tecnici. Negli stessi organismi direttivi una quota del 30% è riservata a rappresentanti degli Automobile Club Provinciali e Locali.

La CSAI ha sede in Roma presso l'Automobile Club d'Italia (ACI).

Possono far parte della CSAI le persone fisiche che a qualsiasi titolo svolgono attività nell'ambito dell'automobilismo sportivo nazionale e che sono titolari di tessera sportiva ACI."].

Anche nella CSAI, che a sua volta si articola in una varietà di "organismi", è fortemente limitata la partecipazione di soggetti diversi dagli ACP. Il citato regolamento, infatti, stabilisce che possono far parte della CSAI solo le persone fisiche titolari di tessera sportiva ACI e non, dunque, le società e le associazioni operanti nelle attività economiche di organizzazione e di promozione degli eventi sportivi automobilistici. In tal modo, fra tutti i soggetti operanti nelle attività economiche di organizzazione e di promozione degli eventi sportivi automobilistici, solo gli ACP sono ammessi a partecipare alla CSAI in tutte le sue articolazioni.

L'ACI, oltre a svolgere attività rappresentativa, regolatoria e/o organizzativa del settore, opera direttamente nelle attività sportive automobilistiche attraverso la propria società controllata ACI Sport S.p.A., che risulterebbe svolgere sia attività di promozione degli eventi sportivi sia a volte anche la stessa attività di organizzazione degli stessi.

Analogamente, alcuni degli ACP, che nella loro veste di articolazione dell'ACI sul territorio svolgono funzioni relative alla promozione e regolamentazione dell'attività sportiva (organizzano ad esempio le votazioni, fra i tesserati con licenza di abilitazione alle attività di agonismo sportivo, delle componenti elettive degli organi della commissione CSAI), operano direttamente o attraverso soggetti controllati nell'attività di organizzazione di gare automobilistiche, e alcuni di essi, come più sopra evidenziato, sono coinvolti nella gestione dei principali circuiti utilizzati per l'organizzazione di competizioni sportive.

L'ACI, in quanto operante direttamente nell'ambito del mercato rilevante dell'organizzazione delle manifestazioni automobilistiche, appare detenere su di esso una posizione dominante ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE in forza principalmente ma non esclusivamente del suo ruolo "istituzionale", che si traduce nell'esercizio di poteri di regolamentazione e coordinamento dell'attività automobilistica su tutto il territorio nazionale *[Cfr., in merito, anche il rapporto finale "L'impatto della comunità europea sullo sport" (1995), preparato da Coopers & Lybrand per la DG X della Commissione nel cap. IV, intitolato "Politiche della concorrenza", in cui, al punto 4014, si evidenzia che "il fatto che in uno stato membro soltanto una federazione si occupi di sport, conferisce a quella federazione, in determinate circostanze, una posizione dominante sul mercato" della organizzazione di manifestazioni sportive.]*

IV.b. Le condotte

In linea generale, il diritto *antitrust*, da un lato, si applica pienamente a tutti i comportamenti economici dei soggetti sportivi, dall'altro può interferire con le regole puramente sportive ove esse producano effetti sull'attività economica dei soggetti coinvolti. In tal caso, le regole sportive devono essere valutate attraverso il c.d. test di proporzionalità, al fine di verificare se l'eventuale restrizione della concorrenza che le stesse cagionano è necessaria al buon funzionamento di una data attività sportiva e se esse costituiscono il mezzo meno restrittivo per perseguire tale scopo [La Commissione Europea ha effettuato la verifica della proporzionalità di regolamentazioni sportive in relazione a talune regole adottate dalla Federazione automobilistica internazionale (FIA), nonché con riguardo al Regolamento della Federazione internazionale calcistica (FIFA) sui trasferimenti dei giocatori o, ancora, in merito al Regolamento antidoping adottato dal Comitato olimpico internazionale (CIO).].

IV.b.1. Previsioni statutarie e regolamentari riguardanti la partecipazione agli organi dell'ACI

Il contesto statutario e regolamentare sopradescritto esclude i soggetti diretti concorrenti degli ACP dalla partecipazione a tutti gli organi dell'ACI (ivi compresa la CSAI). Si segnalano in particolare: i) la disposizione dello Statuto ACI secondo la quale gli ACP sono gli unici soggetti del settore ammessi come soci della federazione sportiva di riferimento; ii) la disposizione del Regolamento CSAI secondo cui, fra tutti i soggetti operanti nelle attività economiche di organizzazione e di promozione degli eventi sportivi automobilistici, solo gli ACP sono ammessi a partecipare alla CSAI in tutte le sue articolazioni. Rileva inoltre l'articolo 2 del Regolamento CSAI, disposizione in base alla quale agli ACP è riservato almeno il 30% dei voti in seno alla stessa.

Tali norme appaiono permettere agli ACP di influire in maniera determinante sulla definizione delle regole comuni a tutti gli operatori del settore.

IV.b.2. Previsioni regolamentari di carattere tecnico-sportivo

Nell'ambito di tale contesto statutario e regolamentare, che esclude i soggetti diretti concorrenti degli ACP dalla partecipazione a tutti gli organi dell'ACI, alcune norme di carattere tecnico-sportivo sembrano stabilire una netta discriminazione fra gli ACP e tutti gli altri soggetti loro diretti concorrenti, soprattutto nell'attività di organizzazione di gare. Appaiono tali sia il requisito dell'affiancamento ad un operatore già attivo imposto ai soli soggetti organizzatori diversi dagli ACP per l'ottenimento della licenza (per ottenere tale licenza agli ACP non è richiesto di comprovare la propria capacità tecnica, mentre gli altri soggetti devono dimostrarla documentando di avere ottenuto l'affiancamento nell'organizzazione di gare da parte di un altro soggetto già operante nel mercato e dunque loro futuro concorrente) [L'articolo n. 3.8, "Organizzatore" della Norma Supplementare n. 3 al Regolamento Nazionale Sportivo, relativa a "Licenze sportive ed assicurazioni" recita, infatti:

"La licenza è rilasciata agli enti, alle società e alle associazioni sportive già titolari di licenza di organizzatore o a quelli che non ne sono ancora titolari, ma hanno affiancato in gara un organizzatore già licenziato. L'affiancamento non è richiesto agli Automobile Club.", sia la previsione secondo cui per l'organizzazione di ogni singolo evento, una volta ottenuto l'assenso della CSAI, un soggetto diverso dall'ACP debba ottenerne il nulla osta (mentre agli ACP è richiesto il solo permesso della CSAI, agli altri soggetti già dotati di licenza di organizzatore di gare è richiesto anche un nulla-osta rilasciato dall'ACP competente per territorio, loro concorrente nell'attività della organizzazione di gare) [L'articolo 55, "Organizzazione delle manifestazioni sportive", del Regolamento Nazionale Sportivo recita, infatti:

"In Italia una competizione può essere organizzata:

a) dall'Automobile Club d'Italia;

b) dagli Automobile Club Provinciali, titolari di licenza di Organizzatore, che abbiano ottenuto dalla CSAI il regolare permesso di organizzazione;

c) dagli Enti e dalle Associazioni titolari di licenza di Organizzatore, che abbiano ottenuto dall'Automobile Club competente per territorio il nulla-osta per l'iscrizione nel calendario sportivo delle competizioni e dalla CSAI il regolare permesso di organizzazione. In caso di controversie tra l'Automobile Club e l'organizzatore in ordine al rilascio del nullaosta, decide inappellabilmente il Presidente della CSAI."].

Anche le modalità di applicazione di tali previsioni regolamentari sembrerebbero avere contribuito a determinare l'esclusione di operatori del settore, principalmente nell'ambito dell'inserimento delle gare nel calendario sportivo, dell'attribuzione o meno alle gare dei titoli sportivi (quali campionati, trofei, coppe) e della ripartizione dei finanziamenti derivanti dal CONI e da altri contributi pubblici.

IV.b.3. Riserva all'ACI della competenza su tutto lo sport automobilistico

Rileva sotto il profilo concorrenziale l'esclusiva che l'ACI si è riservata su tutte le attività sportive automobilistiche, e quindi non solo su quelle definibili come vera e propria attività "agonistica", ovvero finalizzata al riconoscimento dei risultati conseguiti nell'ambito delle sole manifestazioni organizzate appositamente allo scopo di formare una classificazione di tali risultati diretta al loro riconoscimento a livello nazionale ed internazionale. Si segnalano al riguardo le norme regolamentari che subordinano lo svolgimento di qualsiasi attività nell'ambito dell'automobilismo sportivo al rilascio di una licenza da parte della CSAI, ovvero: i) l'articolo 7 *quater* "Osservanza dei regolamenti" del Regolamento Nazionale Sportivo; ii) l'articolo 22, "Tesseramento sportivo", del Regolamento CSAI.

IV.b.4. Riserva di attività economiche all'ACI

L'ACI sembrerebbe essersi riservata in esclusiva le attività di promozione e sfruttamento economico delle gare di campionato in circuito, affidandole, con una delibera del 2000, alla propria controllata ACI Sport S.p.A..

Gli altri soggetti non possono più, dunque, svolgere l'attività di promozione di gare in circuito, se non limitatamente alle gare non inserite nel campionato regolamentato dall'ACI.

L'attività di ACI Sport S.p.A. sembrerebbe, inoltre, estendersi anche all'organizzazione di gare automobilistiche.

In conclusione, l'insieme delle norme statutarie e regolamentari, inquadrabili dal punto di vista della concorrenza come delibere di associazioni di imprese, nonché le modalità della loro concreta applicazione, sembrerebbero finalizzate a mantenere e perpetuare la posizione di preminenza degli ACP quali associati dell'ACI nel settore dell'organizzazione di eventi sportivi automobilistici, limitando l'accesso al mercato sia di nuovi operatori che di alcuni di quelli in esso già presenti.

I comportamenti dell'ACI, volti a riservare a sé attività economiche e la competenza su tutto lo sport automobilistico appaiono suscettibili di configurare una fattispecie di abuso della posizione dominante che l'ACI detiene in virtù del suo ruolo "istituzionale" di unica federazione sportiva automobilistica riconosciuta nell'ordinamento sportivo nazionale.

RITENUTO che, in base a quanto sopra evidenziato, le condotte in esame possano costituire:

- i) una fattispecie di intesa, per quanto concerne le richiamate norme statutarie e di regolamento e i comportamenti dell'ACI, inquadrabili come delibere di un'associazione di imprese e/o accordi e/o pratiche concordate, finalizzati a precludere l'accesso al mercato automobilistico, o comunque a limitare l'attività sia di nuove associazioni che dei soggetti operanti in questo mercato;
- ii) una fattispecie di abuso di posizione dominante, consistente in una serie di condotte direttamente od indirettamente poste in essere da parte dell'ACI nei confronti degli altri soggetti attivi nel settore automobilistico, al fine di limitare od impedire il loro ambito di attività;

RITENUTO che le fattispecie considerate risultano riferirsi all'intero territorio nazionale, che costituisce parte sostanziale del mercato comune e che le stesse sono quindi suscettibili di causare pregiudizio al commercio tra Stati membri;

RITENUTO, pertanto, che le condotte segnalate possano configurare un'intesa restrittiva della concorrenza e/o un abuso di posizione dominante, ai sensi degli articoli 81 e/o 82 del Trattato CE;

DELIBERA

- a) di avviare un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti dell'ACI - Automobile Club d'Italia per accertare l'esistenza di violazioni degli artt. 81 e/o 82 del Trattato CE;
- b) la fissazione del termine di giorni trenta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti della Parte del diritto di essere

sentiti, personalmente o a mezzo di procuratore speciale, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Industria e Servizi di questa Autorità almeno sette giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è il Dott. Flavio Papadia;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Industria e Servizi di questa Autorità dai rappresentanti legali della Parte, nonché da persona da essa delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 15 novembre 2008.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE <i>Luigi Fiorentino</i>	IL PRESIDENTE <i>Antonio Catricalà</i>
---	---