

AS1345 – DISPOSIZIONI NORMATIVE E REGOLAMENTARI RELATIVE ALLA GESTIONE DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

Roma, 1 febbraio 2017

Presidente del Consiglio dei Ministri
Ministro dell'Economia e delle Finanze
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Automobile Club d'Italia
AC provinciali

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nell'esercizio del potere di cui all'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nella sua adunanza dell'11 gennaio 2017 ha ritenuto opportuno svolgere le seguenti considerazioni in merito a talune disposizioni normative e regolamentari che disciplinano l'attività dell'Automobile Club d'Italia (di seguito, ACI) e degli AC provinciali con particolare riguardo alla gestione del Pubblico Registro Automobilistico (di seguito, PRA).

a) Il quadro normativo e regolamentare vigente

La gestione del PRA è affidata in esclusiva ad ACI fin dal 1927, ai sensi dell'articolo 11 del R.D.L. n. 436/1927 (conv. L. n. 510/1928). Nell'archivio PRA, unico a livello nazionale e informatizzato¹, deve essere iscritto ogni autoveicolo che abbia ottenuto la licenza di circolazione nella provincia. A seguito dell'iscrizione, il proprietario riceveva - fino alla recente iniziativa di dematerializzazione realizzata da ACI - un certificato attestante la titolarità della proprietà dell'autoveicolo (di seguito, certificato di proprietà o CDP)².

Il Ministero dei Trasporti (di seguito, MIT) gestisce, invece, l'archivio nazionale dei veicoli (di seguito, ANV), istituito, ai sensi del D.Lgs. n. 285/1992, presso la Direzione Generale della Motorizzazione Civile³; in tale registro sono iscritti i dati relativi alle caratteristiche tecniche dei veicoli autorizzati alla circolazione in Italia⁴. Anche l'archivio ANV, come il PRA, è completamente informatizzato. A seguito della registrazione dell'autoveicolo nell'ANV, gli Uffici periferici della Motorizzazione Civile (di seguito, UMC) rilasciano la carta di circolazione.

Data la presenza di tali due archivi inerenti gli autoveicoli, il D.P.R. n. 358/2000 ha previsto che la gestione delle banche dati PRA e ANV avvenga in modalità cooperante, ossia in modo tale da consentire lo svolgimento contestuale di tutte le pratiche relative alla immatricolazione e al passaggio di proprietà degli autoveicoli, nonché dell'emissione del CDP e della carta di circolazione (c.d. formalità). In particolare, le banche ANV e PRA sono interconnesse informativamente tra loro, cosicché, collegandosi anche solo al sistema informativo di una delle due banche dati si ha la possibilità di svolgere le formalità e ottenere i certificati e le visure relative a entrambe le banche dati. È, quindi, possibile rilasciare, contestualmente, sia i documenti di competenza dell'ANV/MIT (es. carta di circolazione) sia quelli di competenza del PRA/ACI (es. il CDP).

Il D.P.R. n. 358/2000 ha, altresì, individuato i soggetti abilitati ad accedere telematicamente alle banche dati ANV e PRA e a popolarle, registrando le formalità. Si tratta dei c.d. Sportelli Telematici dell'Automobilista (di seguito, STA) che possono essere istituiti presso: i) gli UMC; ii) gli Uffici provinciali dell'ACI che gestiscono il PRA; iii) le cd. "delegazioni ACI" e iv) gli altri studi di consulenza automobilistica di cui alla L. n. 264/1991. Esistono, quindi, sia STA pubblici (gli Uffici provinciali ACI e gli UMC) sia STA privati (gli studi di consulenza automobilistica, tra cui le delegazioni ACI), che operano in concorrenza tra loro nella fornitura dei servizi di esecuzione delle formalità in favore dei clienti finali.

¹ [Cfr. la L. n. 187/1990 e il D.M. (Finanze) n. 514/1992.]

² [Nel PRA si registra, inter alia, la proprietà dell'autoveicolo, la perdita di possesso (a seguito ad esempio di furto oppure appropriazione indebita), i fermi amministrativi richiesti dai concessionari della riscossione, le ipoteche, la radiazione per demolizione oppure esportazione, nonché, a livello societario, il concordato preventivo o il fallimento.]

³ [La Direzione Generale per la Motorizzazione del MIT, ai sensi del D.P.R. n. 72/2014, è competente in relazione alla: "[...] g) tenuta e gestione degli archivi nazionali dei veicoli e dei conducenti; centro elaborazione dati motorizzazione; h) erogazione all'utenza dei servizi telematici e dei relativi servizi applicativi per la consultazione e l'utilizzazione degli archivi nazionali dei veicoli e dei conducenti; i) contenzioso amministrativo e giurisdizionale; j) relazioni internazionali".]

⁴ [Si tratta dei dati relativi alle caratteristiche di costruzione e di identificazione, all'emanazione della carta di circolazione e del certificato di proprietà, a tutte le successive vicende tecniche e giuridiche del veicolo, nonché agli incidenti in cui il veicolo sia stato coinvolto.]

L'esecuzione delle formalità negli archivi PRA e dell'ANV è soggetta al pagamento di una tariffa, corrisposta dagli utenti all'atto dell'erogazione del servizio; per le formalità relative al PRA, le tariffe sono state in ultimo determinate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF) con D.M. 21 marzo 2013 "Adeguamento del sistema tariffario da corrispondere all'Automobile Club d'Italia - ACI per le attività relative alla tenuta del Pubblico Registro Automobilistico", mentre per le formalità di competenza dell'ANV, le tariffe sono state fissate dalla L. n. 870/1986 e recentemente modificate con D.M. del MIT del 5 ottobre 2015.

Parimenti, è soggetto all'applicazione di una tariffa l'accesso al sistema informativo ACI/PRA, ovvero l'estrazione di informazioni dalla banca dati in maniera massiva. La disciplina che regola tale tipologia di accesso al sistema informativo ACI/PRA è contenuta nella L. n. 187/1990 e nel relativo D.M. (MEF) n. 514/1992, di attuazione, il quale dispone all'articolo 23, co. 4, che "Le modalità di fornitura, il tipo di informazione da fornire, nonché i costi delle procedure e delle forniture, a totale carico dell'utente, sono stabiliti dall'A.C.I. ed approvati dal Ministero delle Finanze". All'articolo 22, comma 3, del decreto è altresì previsto che i dati siano forniti "a categorie di soggetti per i quali il Ministero delle finanze riconosca la sussistenza di un interesse rilevante".

In relazione alla gestione dei registri PRA e ANV, la L. n. 124/2015, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, ha delegato il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi di riorganizzazione "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 contenente i dati di proprietà e di circolazione [...] da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti [...]" (articolo 8, comma 1, lett. d)⁵.

Si fa presente, infine, che il D.Lgs. n. 175/2016, in materia di società a partecipazione pubblica, all'articolo 4, dispone che le amministrazioni pubbliche non possano "direttamente o indirettamente, costituire società aventi ad oggetto beni e servizi, non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né acquisire o mantenere partecipazioni, anche di minoranza, in tali società", fatte salve le deroghe di cui ai successivi commi dell'articolo 4.

Nei limiti dell'esercizio delle attività istituzionali ad essi affidate, ACI e i suoi AC provinciali⁶ rientrano nel novero degli enti pubblici non economici. Pertanto, per le finalità di cui al D.Lgs. n. 175/2016, ACI e i suoi AC provinciali sono qualificabili come "amministrazioni pubbliche", ai sensi dell'articolo 2, comma 1 del decreto, tra cui figurano, tra gli altri, gli enti pubblici non economici, anche locali⁷.

b) Le criticità del sistema

L'Autorità, anche sulla base di segnalazioni ricevute, ha riscontrato inefficienze dovute alla tenuta di due banche dati distinte, nonché situazioni di conflitto di interessi in capo ad un soggetto - ACI - che svolge, contestualmente alla gestione del PRA, anche servizi in concorrenza che richiedono l'accesso al PRA o l'utilizzo delle informazioni ivi contenute e che ha, altresì, avuto modo di definire aspetti rilevanti dei servizi relativi all'accesso e fruizione del PRA.

Al riguardo, si evidenzia come ACI ha di recente adottato una iniziativa, in materia autonoma, volta all'introduzione del c.d. Certificato di proprietà digitale (di seguito, CDPD), mediante dematerializzazione dei CDP cartacei, che risulta avere pregiudicato la cooperazione tra le banche dati ANV e PRA⁸. A seguito dell'introduzione del CDPD, infatti, per lo svolgimento di alcune formalità, tra cui quelle relative al trasferimento di proprietà degli autoveicoli, è necessario accedere ad un applicativo oggi disponibile unicamente attraverso il canale telematico PRA/ACI.

Ciò ha reso ancora più evidente l'inadeguatezza di un contesto caratterizzato dalla presenza di due registri che sarebbero potenzialmente idonei a essere integrati in modo tale da consentire l'offerta, in via unitaria, dell'intera gamma delle formalità e dei servizi afferenti alla gestione del PRA e dell'ANV. Peraltro, la presenza di due registri è una peculiarità italiana che, per quanto è dato sapere, non trova riscontro in nessun altro Paese.

⁵ [Il termine per l'adozione dei decreti di riorganizzazione, originariamente fissato in dodici mesi dall'entrata in vigore della L. n. 124/2015, è stato esteso, dall'art. 1, comma 2, della L. n. 131/2016, a diciotto mesi dall'entrata in vigore della legge, ossia al 28 febbraio 2017.]

⁶ [Gli AC, pur essendo enti pubblici autonomi con propri organi, un proprio patrimonio, un proprio bilancio e proprio personale (eccetto i direttori che appartengono ai ruoli dell'ACI), sono, comunque, legati all'ACI da un forte vincolo federativo che, in base allo Statuto di ACI, si estrinseca sotto molteplici profili. In particolare, lo Statuto prevede: a) la partecipazione di tutti i Presidenti degli AC all'Assemblea dell'ACI (art.7), con diritto ad un voto ogni cinquecento soci dell'AC dagli stessi rappresentato (art.11.); b) la presenza di una rappresentanza di Presidenti degli AC in seno al Consiglio Generale ACI (art.12); c) l'approvazione, da parte degli Organi dell'ACI, dei bilanci d'esercizio degli AC (art.20) nonché dei Regolamenti elettorali (art.17); d) il potere di ACI di definire indirizzi ed obiettivi dell'attività dell'intera federazione (artt. 8 e 17); e) la verifica, da parte del Comitato esecutivo di ACI, della coerenza dei programmi/obiettivi, definiti annualmente dai Consigli Direttivi degli AC, con gli indirizzi strategici della federazione; f) un ruolo di raccordo svolto dai Direttori degli AC, nella loro qualità di dipendenti di ACI.]

⁷ [Il citato art. 2 del d.lgs. n. 175/2016 rinvia, in particolare, all'art. 1 comma 2 del d.lgs. n. 165/2001 il quale individua, tra l'altro, quali amministrazioni pubbliche, anche "tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali".]

⁸ [Tale iniziativa è stata assunta da ACI nell'ambito del più ampio progetto denominato da ACI "Semplific@uto". Cfr. la Lettera circolare ACI n. 005/0007641/15 del 28 settembre 2015 "Istruzioni di servizio - Progetto Semplific@uto - Introduzione dal 5 ottobre 2015 del Certificato di proprietà digitale CDPD - Nuove istruzioni di servizio". Tale circolare è stata impugnata dinanzi al TAR del Lazio che, con sentenze n. 5861/2016 e n. 5872/2016, ha dichiarato l'illegittimità della dematerializzazione dei certificati di proprietà promossa da ACI per mezzo della suddetta circolare. Tuttavia, gli effetti demolitori della sentenza del TAR del Lazio sono stati sospesi, in via cautelare, dal Consiglio di Stato con ordinanze n. 3804/2016 e n. 3805/2016, dell'8 settembre 2016.]

ACI si trova poi, di fatto, nella posizione di regolare le modalità di accesso ai dati archiviati nel sistema informativo del PRA, ossia la fruizione all'ingrosso dei dati contenuti nel PRA anche da parte di propri concorrenti. In virtù delle prerogative attribuite ad ACI dal D.M. (MEF) n. 514/1992 le tariffe per l'accesso al sistema informativo – pur oggetto di approvazione da parte del MEF – sono definite da ACI. Risulta inoltre essere stata la stessa ACI ad avere individuato, e proposto al MEF, le categorie di soggetti cui consentire l'accesso al sistema informativo. Il *"Regolamento di accesso al sistema informativo centrale ACI"*, deliberato dal Comitato Esecutivo di ACI il 21 giugno 1995, e successivamente più volte modificato, disciplina infatti sia le categorie di soggetti che possono accedere al sistema informatico sia le tariffe di accesso.

Inoltre, nell'attuale contesto normativo e regolatorio, sia ACI sia il MIT si vedono remunerati nella tariffa che percepiscono per le formalità eseguite dagli STA privati anche servizi da essi non erogati.

Infatti, le tariffe per ciascuna formalità sono identiche sia per il caso in cui la formalità, certificato, o visura, sia svolta presso gli Uffici del PRA o presso gli UMC nella loro veste di STA pubblici, sia per il caso in cui sia svolta presso gli STA privati. Tuttavia, quando l'utente finale si rivolge agli STA privati non fruisce, in realtà, della componente di servizio - pur conteggiata nella tariffa corrisposta - relativa allo svolgimento materiale della pratica presso gli STA pubblici. Tale componente di servizio (relazione con il cliente finale ed esecuzione materiale dell'operazione per la realizzazione della formalità) è, infatti, svolta in suo favore dallo STA privato (cui è corrisposto, oltre alla tariffa per la formalità, un prezzo di mercato per il servizio di intermediazione), anziché dallo STA pubblico. La suddetta configurazione tariffaria determina, pertanto, una distorsione della concorrenza tra gli STA pubblici e gli STA privati, derivante dall'applicazione ai clienti finali che si rivolgono agli STA privati di tariffe non orientate ai costi e, segnatamente, superiori ai costi del servizio pubblico fruito.

Si osserva poi che le tariffe di competenza di ACI per le attività di tenuta del PRA, di cui al DM (Economia e Finanze) del 21 marzo 2013, sono definite *"al fine di garantire l'autonomo equilibrio economico e finanziario del servizio, in rapporto ai costi effettivamente sostenuti [...] Ritenuto al contempo di assicurare la gratuità per le Province delle Prestazioni rese dall'Automobile Club d'Italia in relazione all'imposta provinciale di trascrizione"* (di seguito, IPT). Le tariffe riconosciute ad ACI dai consumatori finali per la gestione del PRA risultano pertanto remunerare anche il servizio di riscossione dell'IPT, svolto da ACI in favore delle province "gratuitamente". Una simile conformazione delle tariffe per la tenuta del PRA determina, quindi, un sussidio incrociato di risorse tra un'attività attribuita in esclusiva ad ACI - la gestione del PRA - e una diversa attività soggetta invece a regime di concorrenza con altri operatori, ossia la riscossione dell'IPT per conto delle province⁹. Ne deriva una distorsione della concorrenza nell'attività di riscossione dell'imposta, a vantaggio di ACI. Infatti, poiché il servizio è svolto da ACI in favore delle province "gratuitamente" queste ultime non hanno alcun incentivo ad affidare il servizio a un diverso soggetto, mentre ACI è remunerata dei costi sostenuti per la prestazione del servizio di riscossione dell'IPT grazie alla tariffe pagate dai consumatori finali per l'esecuzione delle formalità inerenti il PRA.

Infine, sotto un profilo più generale, l'Autorità ha avuto modo di riscontrare una pervasiva commistione, in seno ad ACI e agli AC provinciali, tra l'attività istituzionale di gestione del PRA, le attività svolte nella sua veste di Federazione dell'automobilismo, nonché una serie di attività commerciali soggette a concorrenza, con i vantaggi competitivi e gli effetti di distorsione della concorrenza che ne derivano, anche in ragione dell'utilizzo dei segni distintivi e del marchio ACI nell'ambito dell'offerta di servizi in concorrenza.

In particolare, ACI è direttamente attiva nell'offerta di una serie di servizi di natura commerciale soggetti a concorrenza, tra cui, quelli di riscossione delle tasse automobilistiche¹⁰ e dell'IPT, di convenzionamento delle autoscuole, di gestione di piattaforme per l'infomobilità e la sicurezza stradale, nonché la vendita di prodotti assicurativi e di soccorso stradale in abbinamento alle tessere associative ACI. ACI detiene, inoltre, una serie di partecipazioni in società che svolgono attività di produzione beni o servizi che appaiono non essere strettamente necessarie o strumentali al perseguimento delle sue finalità istituzionali. Tra queste: ACI Progei S.p.A., ACI Global S.p.A. (e controllate), ACI Vallelunga S.p.A., ACI Sport S.p.A., Ventura S.p.A., ACI Consult S.p.A., SARA Assicurazioni S.p.A. (e controllate), ACI Infomobility S.p.A., ACI Informatica S.p.A..

Anche gli AC provinciali risultano svolgere direttamente attività che non risultano funzionali al perseguimento delle proprie finalità istituzionali - quali l'attività di affiliazione commerciale delle c.d. delegazioni indirette ACI¹¹ e di

⁹ [Si ricorda infatti che ai sensi dell'art. 52, comma 5, del D.Lgs. n. 446/1997, gli enti locali, per l'affidamento a terzi dell'attività di accertamento e riscossione dei tributi e delle altre entrate, sono tenuti a rispettare la normativa dell'Unione Europea e le procedure vigenti in materia di affidamento della gestione dei servizi pubblici locali.]

¹⁰ [L'attività di riscossione delle tasse automobilistiche (c.d. "imposta di bollo") è affidata dalle regioni a una pluralità di soggetti convenzionati i quali svolgono il servizio di riscossione, in concorrenza tra loro, a titolo oneroso.]

¹¹ [Le delegazioni indirette ACI sono imprese di consulenza automobilistica, terze rispetto ad ACI e agli AC provinciali, che hanno stipulato con questi ultimi un contratto di affiliazione commerciale. Il contratto di affiliazione commerciale prevede che l'AC provinciale conceda all'impresa di consulenza automobilistica l'utilizzo in licenza del marchio ACI, il know how (in campo tecnico, commerciali, turistico, operativo, informatico etc.), dei servizi di assistenza e consulenza, nonché specifiche applicazioni informatiche e telematiche prescelte da ACI. Per aderire al sistema di affiliazione l'impresa di consulenza automobilistica riconosce all'AC provinciale un importo una tantum, all'ingrosso, e un canone annuale.]

imprese attive nell'offerta di servizi di autoscuola, nonché l'organizzazione di manifestazioni automobilistiche¹². Gli AC provinciali inoltre detengono partecipazioni in società che svolgono attività commerciali non necessarie ai fini del perseguimento delle proprie finalità istituzionali, tra cui le c.d. delegazioni dirette ACI¹³.

c) Considerazioni conclusive

Le criticità sopra evidenziate, determinate o facilitate dal contesto normativo di riferimento, possono trovare nei recenti interventi legislativi di cui alla L. n. 124/2015 e al D.Lgs. n. 175/2016 idonei strumenti di soluzione.

In particolare, il processo di unificazione delle banche dati ANV e PRA e dei documenti certificato di proprietà e carta di circolazione, prospettato dalla L. n. 124/2015, potrà determinare una semplificazione amministrativa nella gestione delle banche dati stesse, nonché eliminare la duplicazione nei costi per la tenuta dei registri, di cui potranno altresì beneficiare i consumatori, mediante una diminuzione delle tariffe per l'esecuzione delle formalità.

Peraltro, l'unificazione delle banche dati consentirebbe sia di risolvere le recenti inefficienze prodotte dalla dematerializzazione dei CDP, a seguito della quale è venuta meno la tradizionale piena cooperazione tra le due banche dati, sia di superare le criticità insite nella posizione di ACI, che si trova a ricoprire la doppia veste di soggetto regolatore e regolato, in assenza dei necessari requisiti di terzietà e imparzialità che devono caratterizzare il soggetto regolato, in particolare quando questo opera anche a valle in attività concorrenziali che dipendono dall'accesso al sistema informativo gestito in esclusiva.

L'Autorità ritiene, quindi, meritevole, in sede di emanazione del decreto legislativo di cui all'articolo 8, comma 1, lett. d) della L. n. 124/2015, l'istituzione di un'unica agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del MIT, in cui far confluire le funzioni ad oggi svolte dal MIT e da ACI, *"con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento contenente i dati di proprietà e di circolazione"* degli autoveicoli.

Ai fini della corretta individuazione delle tariffe per le formalità sarebbe, in ogni caso, necessario implementare un sistema di separazione - quantomeno contabile, anche rispetto alle altre attività istituzionali eventualmente svolte dall'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del MIT - che permetta di individuare i costi effettivamente sostenuti per l'offerta dei servizi. In tal modo si potranno anche determinare, e applicare, tariffe differenziate a seconda che le formalità siano eseguite presso gli STA pubblici, piuttosto che presso gli STA privati. L'effettivo orientamento ai costi delle tariffe per l'esecuzione delle formalità consentirà, inoltre, di risolvere la situazione di sussidio incrociato e distorsione della concorrenza determinata dalla circostanza che, ad oggi, le tariffe per le formalità PRA remunerano anche i costi sostenuti da ACI per la riscossione dell'IPT per conto delle provincie.

L'adozione di un sistema di separazione, a tutela dell'effettivo orientamento ai costi delle tariffe e dell'assenza di sussidi incrociati, potrebbe anch'esso essere disciplinato in sede di adozione del decreto legislativo di cui all'articolo 8, comma 1, lett. d) della L. n. 124/2015.

In termini più generali si rileva che la commistione, in seno ad ACI e agli AC provinciali, tra l'attività istituzionale di gestione del PRA, le attività federali nel settore dell'automobilismo e una serie di altre attività commerciali, soggette a concorrenza e non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, non appare ammissibile nel contesto dei principi introdotti con il D.Lgs. n. 175/2016.

In proposito si osserva che, ai sensi dell'articolo 24 di tale decreto, ACI e gli AC provinciali, entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto, dovranno effettuare la ricognizione di tutte le partecipazioni possedute, individuando quelle che, in quanto detenute in società che svolgono attività non strettamente necessarie al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, dovranno essere alienate. L'esito della ricognizione dovrà poi essere trasmesso alla Corte dei Conti e alla struttura del MEF di cui all'articolo 15 del decreto per la verifica del *"puntuale adempimento"* di tali obblighi (articolo 24, comma 3, del decreto).

L'Autorità ritiene che la L. n. 124/2015 e il D.Lgs. n. 175/2016 offrano importanti opportunità di revisione del sistema e auspica che le considerazioni sopra svolte possano costituire un ausilio per la realizzazione degli obiettivi di razionalizzazione, efficientamento e promozione della concorrenza.

La presente segnalazione sarà pubblicata sul bollettino di cui all'articolo 26 della legge n. 287/90.

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella

¹² [Cfr. AS1307 *"Problemi di natura concorrenziale nel settore dell'automobilismo sportivo con veicoli a motore"*, in cui l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, che il coinvolgimento di ACI, nella sua qualità di Federazione dell'automobilismo, nell'iter autorizzatorio delle competizioni sportive su strada con veicoli a motore, sollevi delle criticità sotto il profilo concorrenziale, stante l'assenza dei necessari requisiti di terzietà e imparzialità in capo alla stessa ACI. Detta Federazione si trova, infatti, ad autorizzare sia gli eventi organizzati dagli AC provinciali che quelli di soggetti terzi che operano in concorrenza con questi ultimi.]

¹³ [Le delegazioni dirette ACI sono studi di consulenza automobilistica istituiti dagli AC provinciali, di regola, tramite società separata.]