

Francesco Azzarita

La storia del P.R.A.

Pubblico Registro Automobilistico

Roma 2006

Indice

Presentazione

Un po' di storia

Perché lo stato s'interessò subito dell'automobile

- La licenza di circol. ed il Certif. di idoneità alla guida
- Il Registro delle Immatricolazioni presso le Prefetture
- Il primo Codice della Strada
- Il Codice civile del 1865 – Proprietà e possesso

La necessità di avere una pubblicità della proprietà e dei diritti sull'auto

- Motivazioni giuridiche
- Motivazioni economico-giuridiche
- Motivazioni economico-politiche: lo sviluppo del Paese

Il PRA – Pubblico Registro Automobilistico nasce nel 1927

I primi problemi per il PRA

- A chi affidare il PRA: il ruolo dell'ACI
- Quali sono gli scopi e le modalità operative del PRA
- Con quali istituti e strutture doveva e deve collegarsi il PRA
- Considerazioni

Per gli amanti del diritto: la fisionomia giuridica originaria del PRA...

- I titoli di trasferimento della proprietà dei veicoli
- L'ipoteca automobilistica
- Una procedura esecutiva

la fisionomia giuridica attuale.

Presentazione

Il P.R.A. – acronimo di un Registro – è divenuto nel tempo metafora generica della burocrazia dell'auto cioè di ogni norma giuridica o amministrativa o fiscale che riguardi i veicoli.

Nonostante questo grigio paludamento iniziale, nel nuovo millennio il PRA si è presentato in linea con i moderni archivi organizzati con telematica ed informatica, dopo un processo di trasformazione su base elettronica iniziato negli anni Novanta.

Firma digitale, telematica avanzata, digitalizzazione delle procedure sono realtà attuali.

Ma il PRA attuale ha una storia antica dalle origini ad oggi e, per quanto sia facile conoscere la sua attuale fisionomia strutturale e procedurale, è invece difficile riandare alle sue origini, alle motivazioni politiche che lo generarono, ai compiti via via svolti, alla burocrazia cartacea in cui è nato quasi ottant'anni fa.

Un po' di storia – L'anno 1927

E' il 1927 l'anno della svolta storica nella regolamentazione giuridica, amministrativa, economico-fiscale e statistica dell'automobile.

Si incrociarono, singolarmente, le nuove normative fondamentali per il futuro PRA:

- Nasce l'istituto del PRA – affidato all'ACI – col R.D. 15.3.1927 n. 436
- Si regola la requisizione dei veicoli col R.D. 11.12.1927 n. 2596
- Si affida all'ACI la distribuzione delle targhe col R.D. 13.3.1927 n.314
- L'ACI inizia le rilevazioni statistiche sull'auto col D.M. Finanze 14.11.26 n. 2481
- La tassa auto diviene tassa di Stato col R.D. 3.1.1926 e 20.9.1926 n. 1049
- L'ACI (RACI) viene eretto in Ente Morale col R.D. 14.11.1926 n. 2481
- Lo Stato affida all'ACI l'esazione della tassa con Convenzione del 30.11.1926

Prima del 1927 diverse volte l'automobile era stata oggetto di interventi del legislatore, ma si era trattato di norme isolate, di tipo settoriale; che erano, però, il sintomo della necessità di una crescente attenzione a quel nuovo fenomeno.

Non era ancora matura l'esigenza di un registro pubblico dei veicoli, che invece sarebbe sorto in seguito, con una normativa che, all'epoca, era da considerarsi d'avanguardia.

“Poche leggi hanno avuto in sé tanta vitalità e tanta aderenza alle necessità pratiche come questa”. “La meditata audacia” usata dal Ministro nel preparare la legge sul PRA fece giustizia sommaria di molti tradizionali principi giuridici e portò soprattutto all'adozione di termini, istituti e concetti che talvolta mettono l'interprete in serio imbarazzo (D. Guerrieri, *Il Pra e il nuovo Codice della strada*, Giuffrè 1959).

Ma vediamo quale fu la storia precedente al 1927, in relazione all'automobile.

L'automobile, come invenzione tecnica, risale al 1770 (carro a tre ruote con motore a vapore di N.J. Cugnot); come realizzazione tecnica ci riporta al 1854 (auto con motore a vapore di Bordino) o quanto meno al 1894 (auto con motore a benzina di Panhard e Levassor).

L'automobile come fenomeno nuovo che, sia pure d'élite inizialmente, tendeva a far breccia nei costumi del nostro Paese, deve collocarsi nel primo decennio del novecento.

Ed infatti sino al 1910 non esistono rilevanti norme di diritto per disciplinare il fenomeno allora di entità modesta perché non ancora diffusamente consolidato.

Ove fosse stato necessario dirimere controversie, soccorrevano le norme del Codice Civile del 1865, parificando l'automobile ai beni mobili comuni, oppure si faceva ricorso ai principi del Diritto Romano.

A partire dal 1910 il fenomeno automobile si dilata e diventa quindi oggetto di attenzione sotto il profilo giuridico, oltre che della circolazione.

Seguì l'interesse economico per la produzione dell'automobile, l'interesse fiscale e quello statistico.

Ci sono per l'automobile altri motivi di interesse, primo fra tutti quello tecnico e si formano in quegli anni i grandi Automobile Club di Francia, d'Italia, Imperiale di Germania ed anche di Russia a Mosca (L.Barzini - *La metà del Mondo vista da un'automobile - Da Pechino a Parigi in 60 giorni* - Hoepli Milano 1908 pag.456).

Perché lo Stato s'interessò subito dell'automobile

Il primo approccio esplicito dello Stato verso l'automobile, però, non fu di natura giuridica, ma come sempre di natura...fiscale.

Già nel 1897 - appena tre anni dopo la realizzazione dell'auto di Panhard e Levassor - lo Stato con la Legge 22.7.1897 n.318 istituì la Tassa automobilistica definendola tributo dello Stato, per distinguerla da altre forme di imposizioni e balzelli di tipo comunale, esistenti sin dal 1870.

Complessivamente gli introiti nel 1897 furono di £. 770.000 che salirono nel 1903 a £. 2.026.301 (dell'epoca): metà allo Stato e metà ai Comuni.

La legge del 1897 confluita nel 1910 in un primo Testo Unico per le Tasse sui Veicoli, sostituito nel 1918 da un altro Testo Unico.

Ma la svolta avvenne nel 1926 quando fu istituito un contributo ulteriore a favore dello Stato, pari a 2/5 della Tassa auto da devolversi al "miglioramento delle strade". Sempre nel 1926 fu istituito il primo "contrassegno" del Bollo auto (disco colorato) e la riscossione venne affidata all'ACI (Esemplare in Appendice)

Il secondo approccio dello Stato verso l'automobile riguardò la disciplina della circolazione.

La Licenza di circolazione e Certificato di idoneità alla Guida (Patente)

Sino al 1912 i veicoli non erano muniti di una Licenza di Circolazione salvo quella rilasciata dal Touring Club Italiano (Esemplare in appendice), ed i conducenti non avevano una Patente. Inoltre non esisteva alcun Registro dei veicoli, di nessun genere.

Successivamente le cose cambiarono.

Nel 1912 (L. 30.6.1912 n.739) si stabilì per l'automobile l'obbligo della Licenza di Circolazione e della Patente o Certificato di Idoneità alla Guida (Esemplare in appendice).

Nel 1914 (R.D. 2.7.1914 n. 811) si stabilì che le Licenze di Circolazione venissero rilasciate dalle Prefetture.

Il Registro delle Immatricolazioni presso le Prefetture (1910 – 1959)

Un Regolamento del 1909 per "veicoli meccanici senza rotaie" (R.D. 29.7.1909 n. 710) fissa due principi essenziali: che i veicoli sono sotto la vigilanza del Ministero dei LL:PP: Ufficio Speciale Ferrovie e che le Prefetture devono tenere un Registro delle "Immatricolazioni" nel quale annotare le licenze ed i trapassi di proprietà entro 10 giorni (R.D. 2.7.1914 n. 811).

Il Codice della Strada

Il primo vero Codice della Strada fu il R.D. 31.12.1923 n.3043. Il secondo fu quello del 1959, il terzo quello del 1994.

Il Codice del 1923, però, considerava l'automobile per disciplinare soltanto la circolazione fisica (fini di polizia, danni e responsabilità, termini di comunicazione delle variazioni, etc) dell'automobile.

Nulla stabiliva sotto il profilo giuridico (diritto di proprietà, conflitti sulla proprietà, etc) e per tali finalità i Registri delle Immatricolazioni erano, quindi, inutilizzabili.

Il Codice Civile del 1865 – Il diritto di proprietà – Il possesso vale titolo.

In pratica sino al 1927 per la soluzione dei conflitti sulla proprietà dei veicoli e le questioni giuridiche in generale, si applicava l'art. 707 del Codice Civile del 1865 che stabiliva anche per l'automobile, come per tutti i beni mobili comuni, il principio che "il possesso vale titolo". E quindi, non essendoci un titolo documentale, non c'era nessuna pubblicità da fare.

Il Codice del 1865 ignorava la pubblicità (T.Zago – *Le trascrizioni automobilistiche* . Vannini, 1959 p. 18) innanzi tutto perché in quell'epoca prevaleva l'interesse economico e sociale dei soli beni immobili. Inoltre sino al 1927 si riteneva che i veicoli, data la loro estrema mobilità, avrebbero ricevuto più intralci che vantaggi da un meccanismo pubblicitario giuridicamente organizzato. Il patrimonio automobilistico (valutabile ai quei tempi intorno ai centomila veicoli) non appariva ancora degno di una tutela giuridica pari a quella degli immobili. Il trasferimento della proprietà di un veicolo veniva segnalato ai terzi soltanto dalla consegna del bene e dal possesso, non dalla pubblicità.

In pratica, prima del 1927, chi si mostrava esteriormente come possessore di un veicolo ed ignorava di ledere un diritto altrui, era considerato "dalla legge" proprietario a tutti gli effetti; di modo che un terzo che volesse acquistare l'auto, trattando con costui era sicuro di trattare col proprietario.

Oggi comprendiamo bene i rischi di tale sistema, ma allora bisognava ancora costruire su basi logiche e normative il nuovo sistema che sarebbe venuto alla luce nel 1927 con la pubblicità degli atti e con il PRA.

Ricostruiamo questa storia.

La necessità di avere una pubblicità delle proprietà e dei diritti sull'auto

Motivazioni giuridiche della necessità di avere una pubblicità

La pubblicità della proprietà, prima del PRA, era una strutturazione poco chiara e, giuridicamente, criticabile.

Sotto il profilo formale, una pubblicità che consista nell'esercizio del possesso è pubblicità di se stesso e non di un atto o titolo di cui i terzi possano prendere conoscenza.

Sotto il profilo sostanziale il possesso di buona fede è un acquisto "a titolo originario" per cui se un ulteriore acquirente riceveva il possesso a discapito del precedente, diveniva legittimo proprietario contro cui il primo nessuna rivendicazione poteva esercitare.

Per queste ed altre motivazioni di stretto carattere giuridico si auspicava l'avvento di un nuovo sistema migliore, cioè quello della pubblicità degli atti. Ma per giungere a questo risultato le esigenze giuridiche non erano sufficienti; si dovette aspettare una spinta ben più potente e motivata sul piano politico ed economico: la necessità di garantire il credito nella vendita con pagamento differito.

Motivazioni economico-giuridiche: la garanzia del credito

La natura particolare dei veicoli, la loro mobilità estrema, il modo in cui vengono utilizzati ha stimolato sin dagli inizi la loro vendita a rate, cioè a credito.

Prima del 1927 il venditore che fosse creditore di tutto o di parte del prezzo, si garantiva unicamente col c.d. patto di riservato dominio (che sussiste ancora oggi), in virtù del quale il veicolo restava di proprietà sua fino a quando gli importi residui non fossero stati a lui corrisposti.

Durante questo periodo "di sospensione" si era incerti se la responsabilità per danni dalla circolazione dell'auto rimanessero in capo al venditore o all'acquirente.

Tale incertezza fu risolta nel 1942 dagli artt 1523-1526 del Codice Civile. Sino ad allora l'incertezza rimase e contribuì a favorire la nascita del PRA, nel quale venisse disciplinato l'istituto dell'ipoteca automobilistica a favore del venditore, per il residuo prezzo.

Tale ipoteca fu poi estesa anche a favore del terzo sovventore della parte non pagata del prezzo e tutto questo accelerò la nascita del PRA, giustificandolo con l'esigenza di garantire comunque il credito automobilistico e disciplinare meglio il "privilegio" ora più correttamente definito dall'art.2810 del Codice Civile.

Motivazioni economico-politiche: lo sviluppo del Paese

Ma quanto sinora detto non bastava ancora: occorreva una motivazione di politica economica su vasta scala che consentisse di giustificare definitivamente la riforma del sistema e la nascita del PRA.

Tale motivazione fu: dare incremento al commercio di veicoli a motore nel Paese.

Volpi, Ministro delle Finanze dell'epoca, scrisse nella relazione alla Legge istitutiva del PRA: "Né la situazione della nostra industria automobilistica, che ha raggiunto un grado notevole di sviluppo e perfezionamento tecnico, né condizioni inerenti allr particolari caratteristiche della nostra economia, né lo stato della viabilità ordinaria in costante incremento ed oggetto delle più assidue cure del Governo e degli Enti Locali, valgono a dare compiuta ragione della scarsa diffusione che presso di noi, comparativamente ad altri Paesi, hanno tuttora, malgrado i recenti segni di un accelerato ritmo di progresso, i veicoli a motore".

E' chiaro, quindi, che se non ci fossero state soprattutto le motivazioni economico politiche al PRA non ci saremmo mai arrivati, data l'insufficienza delle motivazioni strettamente giuridiche.

In tal caso l'Italia avrebbe continuato ad avere unicamente i Registri delle Immatricolazioni delle Prefetture, aggiornati con i dati sulla proprietà e residenza ai fini delle responsabilità civili e di polizia; e basta.

Invece in Italia fu istituito il PRA.

Il P.R.A. – Pubblico Registro Automobilistico nasce nel 1927

Nasce così il PRA come Registro generale delle vicende giuridiche dei veicoli, cioè del diritto di proprietà ed altri diritti reali di godimento su di essi e dell'ipoteca o privilegio sugli stessi, cioè i diritti reali di garanzia.

Con l'ipoteca si garantisce il diritto del creditore a rate, ma si favorisce il pagamento a rate e cresce sia la diffusione del credito fra i cittadini che la vendita dei veicoli.

Il PRA riceve, controlla, trascrive sui Registri ed archivia in Fascicoli gli atti pubblici e privati autenticati che vengono redatti a fondamento di diritti sui veicoli, li conserva e ne dà copia a chiunque ne faccia richiesta; fornisce inoltre visure sui registri e certificazioni sulle risultanze.

La pubblicità viene fatta sui titoli legali ed è così superato il principio che "il possesso" vale titolo; la garanzia dei crediti è riposta nel privilegio (ipoteca) a favore del venditore, del sovventore ma anche del terzo creditore.

Dal PRA si ricavano i dati statistici sui veicoli e i dati per la (eventuale) requisizione;

il PRA serve da base per la riscossione delle Tasse automobilistiche e la distribuzione delle Targhe automobilistiche.

Come si vede un grande settore di attività amministrativa volto soprattutto alla tutela della buona fede e dell'affidamento dei cittadini in quelle risultanze.

I primi problemi per il PRA

Sorsero subito diverse domande, tutte risolte dalla stessa Legge istitutiva, e cioè:

- a chi affidare la tenuta del PRA
- per quali scopi e con quali articolazioni doveva operare il PRA

- con quali istituti e strutture, presenti e future, il PRA avrebbe dovuto connettersi

A chi affidare il PRA: il ruolo dell'A.C.I.

Nello stesso anno 1927 al Regio Decreto istitutivo del PRA seguì il Regolamento di attuazione, il D.L. 29.7.1927 n.1814.

Ma già un anno prima un altro Regio Decreto aveva eretto in Ente morale l'ACI – Automobile Club d'Italia e ad esso per legge venne affidata la tenuta del PRA..

Per la verità l'ACI, era sorta a Torino nel 1898 sia pure con la sola finalità di rappresentare gli automobilisti e nel 1905 divenne Ente rappresentativo dei propri Soci e degli automobilisti in generale.

Pertanto la scelta nel 1927 dell'ACI come soggetto cui affidare il PRA non è casuale perché con tale scelta gli automobilisti sono diventati amministratori di se stessi e gestori di un servizio pubblico del quale sono i destinatari.

Di ciò ha risentito tutta la gestione del PRA sino ad oggi, essendo l'ACI allo stesso tempo rappresentante degli automobilisti verso lo Stato e delegato dello Stato verso gli automobilisti. Si è realizzata, in un certo senso, l'utopica equazione dello stato democratico moderno: Stato uguale Cittadini. La difficoltà di questa duplice posizione dell'ACI, la quotidiana contrapposizione degli interessi si possono percepire in due grossi risultati raggiunti dal 1927 ad oggi e cioè:

- l'adattamento costante dell'istituto del PRA, formale e rigido per definizione, alle mutevoli e varie esigenze dei cittadini e del Paese sino alla completa automazione degli Uffici realizzata nel 1994 in soli quattro mesi, tempo record nella P.A. italiana;
- l'impari quotidiano colloquio con la burocrazia statale notoriamente "prudente" e le richieste dei cittadini notoriamente "spinte".

Eppure, dopo quasi ottant'anni, il sistema non solo regge ma continuamente si rinnova e si adatta, da ultimo con lo "Sportello Telematico dell'Automobilista".

Si viene a realizzare pertanto una convivenza di pubblico e privato che secondo le moderne teorie di gestione dei servizi pubblici, rappresenta l'ottimale proiezione di sviluppo per il futuro.

Quali sono gli scopi e le modalità operative del PRA

Con l'istituzione del PRA, abbiamo detto avanti, s'intende garantire la proprietà non più col solo possesso, ma con la pubblicità mobiliare dei titoli legali attraverso cui raggiungere questi scopi:

- proteggere la buona fede dei terzi in relazione ai veicoli; nel senso che i terzi che intendono acquistare o fare credito su di un veicolo, trovano garanzia nella titolarità della proprietà in capo al soggetto risultante dal PRA. In tal modo si tutela il credito e lo sviluppo economico del settore automobilistico.

- garantire il rispetto della priorità cronologica fra più richiedenti, nonché la verifica, registrazione e conservazione dei titoli legali. A tal fine esiste la vigilanza sul PRA da parte delle Procure Generali della Repubblica e del Ministero delle Finanze.
- fornire a tutti il contatto diretto con la sede della pubblicità, attraverso copie degli atti, certificazioni, visure ai registri.
- elaborare dati statistici relativamente agli autoveicoli. Valga un esempio, l'intero parco dei veicoli (auto, moto, rimorchi) era nel 1928 di 221.637 mezzi; oggi 2005 l'intero parco è di oltre 45 milioni di mezzi. In particolare poi, le automobili che nel 1928 erano 120 mila, oggi sono 35 milioni.

Con quali Istituti e strutture doveva e deve collegarsi il PRA

Il PRA dovette inizialmente fare i conti con il Codice Civile del 1865 e successivamente col Codice Civile del 1942.

Dovette allinearsi con le disposizioni del Codice della Strada del 1923, del Codice della Strada del 1959 ed infine del Codice della Strada del 1994.

Dovette e deve tuttora interagire con le normative sulla Tassa auto dapprima erariale e poi regionale dal 1998.

Deve collegarsi con la normativa sulla requisizione dei veicoli e con quella sulla statistica dei mezzi, gestita inizialmente per fini militari e successivamente, la statistica, per finalità civili ed accertamenti anche penali che assumono particolare delicatezza quando ineriscono alla lotta contro il terrorismo.

Deve collegarsi con Regioni e Province per gestire l'esazione di entrate fiscali di tali Enti, connesse con l'autoveicolo (IET e Tassa auto).

Attraverso il PRA fu gestita la vidimazione delle patenti, la distribuzione delle targhe, poi definitivamente trasferite al Ministero dei Trasporti.

Per quel che concerne in senso lato il collegamento del PRA con l'economia del Paese, a parte il numero di operazioni che nel 1927 era di centomila formalità annue salite oggi ad oltre quindici milioni, va sottolineato l'ammontare dei privilegi iscritti che nel 1927 era di poco superiore ai duecento milioni di lire ed oggi è di oltre novemila miliardi di lire (4,5 miliardi di €).

Considerazioni

Oggi abbiamo un parco veicoli del valore stimato ben oltre 100 mila miliardi di lire (60 miliardi di €) che non può essere trascurato.

Sotto il profilo giuridico questo settore deve essere regolamentato per la tutela della buona fede di chi compera o vende, ed ogni progetto di semplificazione aumenta i rischi di illecito soprattutto perché il cittadino si ritiene tranquillo con l'attuale tipo di tutela, cui è peraltro già abituato.

Sotto il profilo economico è una massa finanziaria per crediti ed affari, non indifferente. Si aggiunga che lo Stato vi ha collegato il decentramento delle risorse fiscali delle Regioni per tassa auto (4 miliardi di €) e delle Province per IPT (oltre 1,2 miliardi di €).

Tutto questo non era certamente prevedibile quando nel 1927 fu istituito il PRA ed è certamente frutto dei grandi mutamenti intervenuti nel Paese.

E' però importante non dimenticare le origini ed i tempi in cui con pennino ed inchiostro si riportavano a mano nei "Volumi di formalità" le trascrizioni e le iscrizioni dei diritti reali.

A tal fine segue una appendice per i più curiosi in cui sono riportate le immagini autentiche delle pagine della prima auto iscritta nei Volumi di formalità di vari PRA.

Per gli amanti del diritto: la fisionomia giuridica originaria del PRA

Avanti abbiamo visto

che prima del PRA il veicolo era governato dalla regola "il possesso vale titolo" in virtù dell'art.707 del Codice Civile del 1865.

L'istituzione del PRA pose una novità per i veicoli e questa novità fu la "normativa speciale" del 1927. Ma questa normativa, proprio perché speciale, non cambiava la regola generale del possesso che vale titolo stabilita in quel Codice e quindi poteva sì essere applicata, ma con due pesanti limiti: non ne era consentita l'interpretazione analogica e si applicava unicamente ai casi sottratti alla disciplina comune.

Fu solo nel 1942, col nuovo Codice Civile, che venne abrogata, per i veicoli, con l'art. 815 la regola del "possesso vale titolo" ed in più con l'art.1156 si stabiliva che i veicoli venivano sottratti alle regole dei beni mobili comuni (regola del "possesso").

I veicoli, quindi, sono passati da beni mobili comuni a beni mobili registrati. Nonostante tutte le positività di questo sistema, si ripresentano da più parti varie critiche divenute negli ultimi tempi insistenti e collegate ad esigenze di modernità di cui bisogna tener conto. Pertanto può anche prevedersi in futuro un cambiamento del regime dei veicoli, nel senso che tornerebbero ad essere beni mobili comuni, con nuova regolamentazione più moderna e semplificata.

In tale attesa, però, i veicoli restano ancor oggi dei beni mobili registrati ed è quindi interessante vedere come sono regolamentati.

I titoli di trasferimento dei veicoli nel PRA sono diversi sia dall'antica compravendita del diritto romano – che richiedeva delle forme "costitutive" (mancipatio, traditio, etc) – sia dalla moderna compravendita che, secondo l'art. 1470 del Codice Civile, è un contratto con efficacia reale.

La compravendita automobilistica di regola assume invece la particolare forma di "dichiarazione verbale di avvenuta vendita" redatta dal solo venditore ed autenticata, senza l'intervento dell'acquirente (art.13 Regolamento PRA).

Ciò fu voluto "per favorire la diffusione (dei veicoli) nel Regno"(a) con un agile atto unilaterale che semplificava le procedure e favoriva il commercio. Una specie di "semplificazione amministrativa" ante litteram, con settant'anni di anticipo.

Ai giorni nostri si riprende a discutere sull'opportunità di questa norma speciale.

L'ipoteca automobilistica nel PRA è diversa dall'ipoteca immobiliare disciplinata dal Codice Civile. Ha durata più breve, 5 anni anziché 20, deve essere iscritta entro 1 anno, non si iscrive d'ufficio come l'immobiliare, può essere concessa unilateralmente, non occorre il "contratto".

Ed anche questo regime della garanzia fu voluto "per garantire la vendita a rate ..e per favorirne la diffusione nel Regno" (a).

Si trattava quindi "della concessione del credito al consumatore e cioè del trasferimento di una parte del mercato creditizio"(a). Si preannunciava, quasi profeticamente nel 1927, una svolta nei costumi della società italiana poi puntualmente verificatasi attraverso la diffusione dell'auto (vedi grafico esempio del PRA di Bari dal 1927 ad oggi).

Una procedura esecutiva speciale venne prevista all'art.7 del Regolamento PRA per proteggere il credito privato nei casi di insolvenza, a beneficio "della sfera degli interessi meramente economici del credito e del commercio automobilistico"(a).

C'è poi la singolare doppia forma di pubblicità dei veicoli, unica nel suo genere, che si attua sia attraverso "i Registri" che attraverso il "Foglio Complementare" oggi divenuto "Certificato di Proprietà". Quest'ultimo divenuto una singolare forma di pubblicità viaggiante che segue il veicolo consentendo all'acquirente lontano di conoscere sia la proprietà - e le limitazioni annotate - che i gravami legali esistenti.

(a) Relazione Ministeriale Volpi al R.D.L. n. 436/1927 (Legge PRA)

.....e la fisionomia giuridica attuale.

Abbiamo visto che originariamente il PRA sorse per favorire la diffusione dei veicoli e garantire i venditori utilizzando gli istituti giuridici avanti descritti. Questi scopi sono stati raggiunti e, in un certo senso, superati; e così anche gli istituti giuridici impiegati.

Già nella realtà quotidiana del traffico automobilistico si nota che la diffusione dei veicoli è crescente con ritmi maggiori dei servizi di supporto necessari: viabilità nei centri storici, parcheggi, insufficienza autostradale, disciplina del trasporto pesante, educazione stradale, prevenzione, strutture ospedaliere, ecc. La diffusione dei veicoli si è insomma incrementata anche oltre misura.

Inoltre lo scopo di garantire i venditori è stato raggiunto con l'ipoteca e la procedura esecutiva speciale; ma tale scopo è stato superato dall'introduzione di nuove forme di garanzia che la pratica commerciale ha posto in essere.

Valga l'esempio del leasing oggi diffusissimo ma ancora privo di una codificazione esplicita, sebbene attuato da tempo nel PRA.

Si è dilatata poi oltre misura la struttura operativa del PRA e con essa la pratica delle elaborazioni statistiche previste nel 1927, al punto che col D.M. 514 del 1994 si è dovuta attuare la completa informatizzazione (si direbbe oggi la "digitalizzazione" del PRA) con la quale si è passati da dati periferici non comunicanti (i PRA provinciali) con gestione manuale e supporti cartacei tradizionali (penna e inchiostro poi macchina da scrivere) a dati riepilogativi generali e dettagliati gestiti in via informatica e telematica centralmente (Archivi Centrali) ma aggiornati sempre in via telematica dalla periferia (Archivi locali).

Con tali mezzi è stato possibile realizzare anni fa il "Libretto Fiscale" e gestire la Tassa auto, nonché un pre-contenzioso tributario, e poi decentrarne la gestione alle Regioni, procedere alla cancellazione d'ufficio di

8,5 milioni di veicoli obsoleti, gestire il fermo fiscale dei veicoli, riscuotere l'Imposta di Trascrizione per le 103 Province, e quindi realizzare il maggiore dei risultati in sinergia col Ministero dei Trasporti e cioè lo Sportello Telematico dell'Automobilista.

Ma siamo giunti così ai giorni nostri e possiamo guardare al futuro. E, siccome il futuro trova le sue radici nel passato e nella storia, il ripartire dai primi del Novecento ci fa, per un verso, conoscere le particolarità di quei tempi, ma per l'altro, serve a spiegarci il presente e ci proietta, più consapevoli, alla ricerca del futuro.

F.A.