



TARGA

CD000PD

CERTIFICATO DI PROPRIETA'

(RM4579) (15)

N. 15/A001927T

UFFICIO
PROV. DI

ROMA

A DATI del VEICOLO

TELAIO ZFA31200000624032

classe/uso

AUTOVETTURA / PRIVATO TRASPORTO PERSONE

fabbrica/tipo

FIAT 312 AXA1A 00E FIAT 500

data immatricolazione

05/10/2015

dati fiscali

KW 51 Alimentazione BENZINA

B DATI della INTESTAZIONE

numero
precedenti intestazioni

1

numero
intestatori

1

1 PROPRIETARIO

cognome e nome o denominazione sociale

MARIO ROSSI SRL

codice fiscale

00883311003

comune di nascita

prov. nascita

data nascita

indirizzo

VIA FIUME DELLE PERLE 24

C.A.P.

00144

luogo residenza

ROMA

prov. residenza

RM

cognome e nome o denominazione sociale

codice fiscale

comune di nascita

prov. nascita

data nascita

indirizzo

C.A.P.

luogo residenza

prov. residenza

H GRAVAMI IPOTECHE ANNOTAZIONI

Non risultano iscritte ipoteche. Atto di vendita del 05/10/2015.

ID CDPD: bJ6KBIMZSs66H1b8LZGMRw

importo riscosso per euro

Euro *****255,00

di cui I.P.T.

Euro *****196,00

data

05/10/2015



RM DIR./RESP. ACI

Imposta di bollo assolta in modo virtuale - Autorizzazione dell'Intendenza di Finanza di Roma n. 68775 del 18/11/1975

NOMINATIVO

NOMINATIVO

ACI, PRA E CDP

DA 88 ANNI AL VOSTRO SERVIZIO

ACI-PRA-CDP sono i tre acronimi che identificano i protagonisti di una storia partita nel 1927.

L'ACI –Automobile Club Italia la conosciamo, anche se spesso in modo superficiale, il PRA – Pubblico Registro Automobilistico è un soggetto quasi sconosciuto, del CdP – Certificato di Proprietà ce ne ricordiamo solo quando lo perdiamo.

Eppure senza questi tre acronimi, di cui non ci ricordiamo, possedere e ogni giorno usare l'auto, la moto, il camion sarebbe davvero complicato e non privo di preoccupazioni.

L'ACI fu la prima a nascere, nel 1905 a Torino che già allora era Capitale dell'Auto, e fino al 1926 era cresciuta con passione e autonomia, esattamente come l'automobile fino ad allora poco o per nulla regolamentata.

Tutto accade quindi nel 1927, anno in cui cambia la storia per gli automobilisti italiani. ACI divenne Ente Morale (denominato RACI – Reale Automobile Club d'Italia fino al 1946) e nacque il Pubblico Registro Automobilistico, che venne affidato alla gestione del RACI, al fine di emettere il Certificato di Proprietà-CdP, quale documento di identificazione certa del proprietario/intestatario dei veicoli mobili a motore terrestri, treni esclusi.

In precedenza i passaggi fondamentali per l'automobile erano stati: nel 1910 l'istituzione del Registro delle Immatricolazioni presso le Prefetture, nel 1912 l'obbligatorietà della patente di idoneità alla guida e della Licenza di Circolazione per i veicoli, nel 1923 il primo Codice della Strada e nel 1926 il primo vero "bollo auto" la cui riscossione fu subito affidata all'ACI.

In sostanza ACI, PRA, CdP, tasse automobilistiche, viaggiano insieme dal 1927, quasi 90 anni.

Ma perché la necessità del PRA e del Certificato?

Fino al 1927 l'assenza di specifica legislazione costringeva ai principi generali della proprietà dell'epoca, per i quali il semplice possesso equivaleva al titolo. In poche parole chi mostrava di essere il possessore, e ignorava di ledere diritti altrui, era considerato "dalla legge" proprietario a tutti gli effetti, senza necessità di documenti e pubblicità, e un terzo che avesse voluto acquistare l'auto da costui era certo di trattare col proprietario.

Pensate ai rischi di tale sistema e pensate se fosse così ancora oggi!

Senza entrare nel complesso giuridico del ruolo del PRA, è sostanziale sottolineare che con la sua nascita si affrontarono e risolsero questioni vitali, necessarie per dare stabilità e "spinta" al commercio dei veicoli a motore, destinato a diventare il primo mercato del mondo:

- Diventa certo e garantito il proprietario
- Diventa certo e tutelato il diritto di chi vende a rate o presta lecitamente somme per l'acquisto, attraverso la certificazione dell'ipoteca
- Si costituisce la base certa per la riscossione delle tasse automobilistiche

La certezza per questo mercato e l'impulso alle vendite furono la base essenziale anche per la crescita dei produttori nazionali, primi fra tutti FIAT, Lancia, Alfa Romeo e per il loro successivo ruolo europeo e mondiale.

E perché una funzione così delicata fu affidata all'ACI?

Non fu affatto casuale, avvenne affinché gli automobilisti diventassero amministratori di se stessi e gestori del servizio pubblico che li riguardava, mettendo in pratica l'utopica equazione delle democrazie moderne "Stato uguale Cittadini".

Ancora oggi il governo dell'ACI, divenuta nel frattempo un ente pubblico non economico, è l'espressione delle 106 ACI federate in rappresentanza di oltre un milione di associati, costituendo la più grande libera associazione di cittadini in Italia.

La responsabilità di ACI, che da un lato rappresenta gli automobilisti verso lo Stato e dall'altra è delegata dello Stato verso i cittadini, ha funzionato e funziona. Prova ne siano l'elevatissimo e riconosciuto livello di efficienza dei tre principali servizi a lei affidati: la gestione del PRA, la gestione della riscossione dell'IPT, la gestione delle tasse automobilistiche regionali.

Con questa duplice funzione ACI ha, costantemente nei decenni, stimolato il PRA ad evolvere con sempre maggiore attenzione al cittadino, come dimostra la sua evoluzione tecnologica dal 1962 ad oggi. E non a caso, proprio oggi arriva tra le prime Pubbliche Amministrazioni Centrali ad aver completamente de-materializzato e digitalizzato il suo servizio agli italiani con il Certificato di Proprietà digitale.

Per arrivare fin qui le evoluzioni/rivoluzione del PRA sono state costanti e numerose.

Partiti nel 1927 da volumi manuali compilati e ricopiati da centinaia di impiegati, dal 1962 con il primo boom di immatricolazioni inizia il processo di informatizzazione, pur solo a fini statistici e di gestione interna perché per legge avevano valore giuridico solo le registrazioni e archiviazioni sul volume cartaceo.

Con i primi anni '80 il processo di automazione evolve nell'informatizzazione con supporti magnetici e finalmente nel 1993 si completa la prima grande informatizzazione del PRA e del Certificato, grazie alla legge del 1990 che consegna al processo telematico la piena validità giuridica.

Nel 2002 parte il primo sportello telematico per l'automobilista e anche le 5.500 Agenzie di pratiche auto vengono collegate telematicamente al PRA con l'inerente stampa diretta da parte loro del Certificato, con un processo in tempo reale.

L'evoluzione tecnologica del PRA prosegue senza sosta e con il CdP digitale, dal 5 ottobre 2015, l'intero processo di de-materializzazione, rilascio e archiviazione su base informatica si compie, perchè anche i documenti necessari al rilascio del CdP sono digitalizzati così come l'intero archivio.

L'intera archiviazione divenuta digitale sarà custodita dal PRA, tramite ACI Informatica, nei suoi sistemi ad alta affidabilità (grazie alla ridondanza di tutte le componenti critiche e alla replica in tempo reale dei dati in un'altra Amministrazione Pubblica).

Solo una cosa resta solidamente immutata dal 1927 ed è il valore del CdP, unico documento che prova la proprietà di tutti i veicoli a motore che viaggiano su strada.

COSA ACCADE DAL 5 OTTOBRE 2015

A partire da tale data ogni nuova operazione effettuata dai cittadini al PRA sarà tutta digitale, senza il rilascio di alcun documento se non la ricevuta dell'avvenuta operazione stessa.

Non ci sarà più nulla da conservare e più nulla che possa essere perso o rubato.

Sulla ricevuta sarà impresso un Codice di Accesso per poter consultare i propri Certificati su www.aci.it.

Attualmente sono circa 50.000 le trascrizioni compiute dal PRA quotidianamente, per un totale di oltre 11 milioni all'anno.

Le formalità riguardano le iscrizioni, i trasferimenti di proprietà, le radiazioni e, in generale, le annotazioni relative alle vicende giuridiche degli autoveicoli, dei motoveicoli (a partire da 125 cc) e dei rimorchi oltre le 3.5 ton., "beni mobili registrati" secondo le norme previste dal Codice Civile.

Le circa 11 milioni formalità annue del PRA si compongono, indicativamente, da **1,8 milioni di nuove iscrizioni, da 6 di milioni trasferimenti di proprietà, da 1,7 milioni radiazioni, e circa 1,2 milioni di altre tipologie** (iscrizioni ipoteche, fermi amministrativi, perdite di possesso, duplicati CdP, ecc. ...). Ad esse, poi, sono da aggiungere circa 1,5 milioni di formalità d'ufficio.

Il costo totale per il cittadino della registrazione al PRA è la sommatoria di importi che vanno poi a soggetti diversi, in particolare:

- Una media di 300 euro alle Province come Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT) (l'importo varia in base al tipo di veicolo e in base alle tariffe stabilite dalle singole Province di competenza)
- 27,00 euro all' ACI (anche se in alcuni casi la tariffa è ridotta del 50% e in altri, come per i soggetti disabili, è pari a zero)
- 16,00 euro o multipli allo Stato a titolo di imposta di bollo (il tributo varia a seconda della tipologia di pratica)

Quindi è importante sottolineare che **il compenso percepito dal PRA per il suo servizio rappresenta in media solo il 5-7 % di quanto versato.**

Il nuovo CdP digitale, con i nuovi servizi connessi, non comporta alcun aumento di costo per i cittadini e al contempo produce numerosi e sostanziosi vantaggi, riconducibili a:

- Semplificazione dei processi
- Maggiore sicurezza delle transazioni di proprietà
- Risparmi per la collettività

I vantaggi indotti sono quindi moltissimi sia a beneficio dei singoli proprietari dei veicoli che della collettività, ad iniziare dal fatto che il nuovo Certificato dematerializzato **elimina tutte le categorie di frodi legate alla riproduzione fisica** del documento. Per esempio la sottrazione illegale del certificato o l'alterazione illecita dei dati in esso contenuti, vedi la "clonazione" del veicolo.

Altro **enorme vantaggio** riguarda i **circa 300.000 i cittadini che ogni anno smarriscono o subiscono il furto del CdP** e che, per la richiesta di duplicato, ad oggi devono denunciarne la perdita alle Autorità competenti, con tutto il disagio, il tempo e il costo che ciò comporta.

Per i CdP rilasciati dopo il 5 ottobre tutto questo non sarà più necessario: **un documento digitale non si perde, non si deteriora, né può essere sottratto illecitamente.**

In termini economici **per i cittadini il risparmio sarà di svariati milioni di euro ogni anno** (difficile un calcolo esatto) di cui circa 4.5 milioni di euro/anno solo di compenso al PRA per il duplicato.

Senza contare gli aspetti legati alla dimensione emotiva (preoccupazione, disagi, ecc.) e a quella pratica (tempi e spostamenti per i necessari adempimenti).

Ma non basta. Non è raro che il proprietario di un autoveicolo si renda conto di non essere in possesso del CdP perché rimasto “giacente” presso il Concessionario Auto o l’Agenzia di pratiche auto incaricati della registrazione al PRA. Parliamo di Concessionari o Agenzie che, magari, hanno chiuso l’attività o non sono più reperibili. **Tutti questi rischi sono, di fatto, superati con la digitalizzazione del CdP che potrà essere visualizzato, verificato e consultato online in ogni momento.**

In considerazione dell’impatto che questa innovazione digitale comporterà sull’intero settore, l’ACI ha già avviato un’azione di sensibilizzazione nei confronti delle Associazioni di categoria del settore automotive, condividendo con loro tutte le molteplici opportunità di maggiore rapidità e minor disagio per i cittadini.

Dal punto di vista del PRA, con l’avvio della digitalizzazione dei processi, si avrà un primo risparmio sulla modulistica che non verrà più utilizzata e conseguentemente si avrà **un abbattimento considerevole dei costi per l’archiviazione e la gestione documentale, nonché dei tempi necessari per la ricerca dei fascicoli in archivio. Di questa maggiore velocità si avvantaggiano tutte le altre Pubbliche Amministrazioni, dalle Forze dell’Ordine al Ministero dell’Economia, dalle Magistrature al Ministero dell’interno.**

Per intenderci sulle dimensioni dell’impatto innovativo ricordiamo le circa 11 milioni di formalità a richiesta di parte. Considerando che ogni pratica è formata da due o tre fogli, vengono archiviati, in un anno, circa 30 milioni di fogli che devono essere conservati, per legge, 10 anni: insomma a regime **spariranno 300 milioni di fogli di carta.**

30 milioni di fogli all’anno, se disposti uno dietro all’altro equivalgono a circa 9.000 km, la distanza tra Roma e Rio de Janeiro, o meglio **un bel bosco di oltre 400 alberi risparmiato ogni anno.**

Il dato è ancor più sconvolgente se proiettato alla fine del 2026, quando a distanza di 10 anni dalla smaterializzazione delle pratiche, saranno chiusi gli Archivi cartacei obbligatori: 300 milioni di fogli in meno da conservare, equivalenti a quasi 2 volte e mezzo il giro della Terra, che all’equatore è di 40.075 km.

Per altro, il processo di risparmio e di riduzione della carta utilizzata, il PRA l’ha iniziato già da qualche anno. Dal 2013, infatti, il Registro progressivo di tutte le operazioni relative al PRA, previsto dalla legge costitutiva, non viene più stampato, bensì conservato in formato digitale, risparmiando così 1 ulteriore milione di pagine annue.

Negli anni ’90, è stato anche microfilmato il contenuto dell’Archivio storico del PRA (dalla sua costituzione all’avvio della automazione del 1993) composto da 1,6 milioni volumi cartacei custoditi, oggi, in un “bunker” a Roma e nei quali erano **registrate le vicende giuridiche relative a 84 milioni di veicoli immatricolati sin dal 1927. A cui se ne sono aggiunti, da allora fino ad oggi, ulteriori 58 milioni per un totale di oltre 142 milioni di veicoli registrati.**

Non ultimo, al guadagno diretto di efficienza si aggiungeranno vantaggi generali per tutte le altre Pubbliche Amministrazioni che continueranno ad avere necessità di disporre di informazioni puntuali e immediate sui CdP, come le già citate Magistrature e le Forze dell’Ordine

A proposito di FF.OO, un risparmio considerevole e un vantaggio per la collettività tutta, riguarderà **il tempo liberato dalla presentazione di denunce** di smarrimento o furto del Certificato. Tempo non solo dei cittadini, (come già ricordato sono mediamente 300.000 l’anno quelli coinvolti da questa incombenza), e tempo degli **agli Ufficiali di PG** di Polizia, dei Carabinieri, della GdF.

Considerando che il tempo medio per la compilazione e presentazione di ogni denuncia è di almeno 30 minuti, la quantità di tempo recuperata è presto calcolata: 150.000 ore, o se preferite l'equivalente del lavoro di 86 persone ogni anno.

Infine una raccomandazione: **quando si acquista un veicolo, nuovo o usato, ricordiamoci sempre di farci subito dare dal venditore la ricevuta dell'avvenuta iscrizione/trascrizione.**

COSA ACCADRA' NEI PROSSIMI MESI DEL 2016

L'ACI e il PRA hanno imboccato la strada dell'**utilizzo degli strumenti tecnologici per agevolare e facilitare il rapporto con il cittadino** e vanno nella direzione presa dal Paese della sburocrattizzazione e velocizzazione delle procedure della P.A. .

L'ACI è, infatti, una delle prime P.A. centrali, con ramificazioni territoriali significative (106 Uffici PRA presenti in ogni Provincia), ad avere intrapreso una trasformazione così profonda ed imponente, nella direzione della digitalizzazione dei documenti e del miglioramento dell'efficienza delle procedure.

Gli aggiornamenti dei dati PRA avvengono già da anni in tempo reale, sono quindi immediatamente verificabili da parte dei cittadini e negli Uffici PRA non esiste arretrato da smaltire, il tempo medio per il disbrigo di una pratica è di 15 minuti.

L'ACI, oltre alle procedure legate al PRA, sta al contempo innovando profondamente il proprio approccio nei confronti del cittadino fruitore dei servizi. Grazie agli strumenti che la tecnologia mette a disposizione, la logica di interazione si modifica nel cosiddetto "da push a pull".

Nello specifico oltre a poter da subito consultare il proprio Certificato, già nel corso del 2016 sarà possibile registrarsi, su base volontaria, sul sito www.aci.it.

In tal modo ACI renderà fruibili per gli automobilisti alcune rilevanti e innovative funzioni quali:

- **Ricevere gli avvisi** relativi ad operazioni effettuate sui propri veicoli quali: la registrazione al PRA dell'atto di vendita, le eventuali annotazioni di fermi amministrativi sul veicolo di proprietà, la radiazione, ecc.;
- **Poter consultare lo storico** delle proprietà del passato, potendo scoprire mancate registrazioni (scoprendo così di essere ancora intestatario di un veicolo a suo tempo ceduto) o all'opposto di non risultare intestatario di un veicolo attualmente posseduto;
- **Poter consultare la situazione dei pagamento bolli** e verificare eventuali rilievi in arrivo;
- **Poter effettuare visure tramite dispositivi quali smartphone** e risalire al nome del proprietario di un veicolo (ad esempio in caso di incidente e fuga del responsabile). Al riguardo si ricorda che il PRA è un pubblico registro giuridico e pertanto i dati sono consultabili da tutti, previa identificazione del soggetto richiedente.

Altre novità corredo poi questa radicale trasformazione digitale, che saranno via via presentate e rese disponibili: ad esempio sempre dai primi mesi del 2016 l'ACI metterà a disposizione dei cittadini che si rivolgono agli sportelli del PRA il **nuovo servizio di wi-fi gratuito presso tutti gli Uffici Territoriali**.

Sono inoltre allo studio supporti per agevolare il rapporto e la interlocuzione con la popolazione straniera residente in Italia (oltre 4.5 milioni) e permettere la migliore e corretta effettuazione delle formalità PRA richieste.

Certificato digitale Cosa accade dal 5 ottobre

Dal 5 ottobre 2015, il Certificato di Proprietà sarà rilasciato dal PRA esclusivamente in modalità digitale e quindi non più in forma cartacea.

Cosa cambia:

- Ai nuovi acquirenti di veicoli e a chi effettuerà nuove trascrizioni o annotazioni sarà rilasciata unicamente la ricevuta dell'avvenuta registrazione
- Sulla ricevuta sarà presente il Codice di Accesso personale con il quale il proprietario del veicolo potrà visualizzare da subito il Certificato di Proprietà digitale su internet
- Il Certificato digitale sarà conservato presso i server del PRA: non ci sarà più il rischio di smarrimento, furto o deterioramento del Certificato.
- Ogni futura trascrizione al PRA (trasferimento di proprietà, radiazione, annotazioni) potrà essere effettuata utilizzando il certificato conservato sui server.
- Si eliminano le possibili truffe o frodi legate alla riproduzione fisica del Certificato
- Dai primi mesi del 2016 sarà possibile, per chi si registrerà presso il sito www.aci.it, avere informazioni sulle risultanze di Archivio dei veicoli posseduti
- A chi si registra, inoltre, saranno automaticamente inviati avvisi per ogni variazione di Archivio intervenuta sui propri veicoli, ad esempio come nel caso di annotazione di un Fermo amministrativo

Il Certificato di Proprietà in cifre

- 11 milioni di operazioni effettuate dal PRA ogni anno, ossia circa 50.000 ogni giorno
- 15 minuti il tempo medio per la maggior parte delle operazioni, tutto comunque è registrato in tempo reale e concluso entro la giornata, senza "sospesi" che si accumulano
- 1.800.000 circa le iscrizioni che hanno riguardato nel 2014 l'acquisto di nuovi veicoli (autovetture, autocarri, motocicli oltre i 125 cc, rimorchi oltre le 3.5 ton.)
- 6 milioni sono stati i trasferimenti di proprietà e 1.7 milioni le radiazioni
- Ben 1.2 milioni di trascrizioni riguardano ipoteche, fermi amministrativi, duplicati per smarrimento, ecc.
- Dal 5 al 7% è il valore medio degli emolumenti del PRA per lo svolgimento della pratica (da Euro 13.50 a 27, zero per i disabili) rispetto al totale dell'importo pagato, il restante sono imposte
- Oltre 300.000 gli smarrimenti ogni anno del Certificato, che si eliminano con la digitalizzazione
- 30.000.000 di fogli risparmiati ogni anno con la digitalizzazione, equivalenti a oltre 9.000 km di carta (come andare da Roma a Rio de Janeiro)
- 106 gli Uffici in tutta Italia del PRA e oltre 5.500 le Agenzie (Studi di Consulenza) collegate telematicamente al PRA

PRA - PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

Queste sono le principali disposizioni normative che regolamentano il PRA:

- **R.D.L. n. 436/1927** (istituzione del PRA e affidamento della gestione ad ACI)
- **R.D. n. 1814/1927** (disciplina di funzionamento del PRA)
- **D.M. n. 514/1992** (che ha introdotto il Certificato di Proprietà) in attuazione della L 187/90 che ha dato valore giuridico agli Archivi informatizzati e all'automazione (cd Riforma del PRA)
- **Art. 56 del D.Lgs. n. 446/1997** (viene istituita l'Imposta Provinciale di Trascrizione al PRA)
- **D.P.R. n. 358/2000** (che ha istituito lo Sportello Telematico dell'Automobilista)

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 confluisce 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 venne 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.

EVOLUZIONE TECNOLOGICA DI ACI INFORMATICA

1962-2015



La console di comando dell'Elea 9003. Da qui si lanciavano i programmi richiamandoli da un nastro che li conteneva tutti contraddistinti da un nome. Da qui era possibile controllare l'avanzamento delle elaborazioni ed essere avvisati degli eventuali errori sia di sistema che delle unità periferiche. Un piccolo altoparlante al di sotto della console emetteva un curioso segnale acustico continuo, risultante dell'attività elettrica degli innumerevoli circuiti elettronici, rendendo ancora più suggestivo l'ambiente di lavoro.

Giugno 1962, inizia la storia informatica di ACI e del PRA

“Chiamatelo calcolatore, chiamatelo elaboratore, chiamatelo se volete cervello elettronico, l'Elea 9003, che voi imparerete a programmare, è una macchina in grado di.....” Queste furono le prime parole che l'istruttore della Olivetti pronunciò per dare inizio al suo corso sull'Elea 9003, il settimo esemplare di elaboratore installato in Italia. L'informatica dell'ACI partì già all'avanguardia.

Il luogo fu Viale Somalia, una sede distaccata denominata Ufficio Statistica dell'ACI: l'ufficio ebbe il compito di realizzare le statistiche in campo automobilistico e per stampare mensilmente insieme gli elenchi di tutte le movimentazioni avvenute. Quindi non solo quanti autoveicoli sono stati acquistati nuovi, venduti usati, modificati o radiati nel mese, ma anche nome e cognome e residenza dei cittadini che hanno effettuato quelle operazioni. E' il caso di sottolineare il fatto che questo accade nel momento storico che vede il boom dell'automobile in Italia, ancora lontani però dal riconoscimento giuridico dei dati informatizzati.

L'ufficio statistica iniziò subito a creare il primo nucleo dell'archivio del PRA, oggi digitalizzato, caricando le 5 milioni di schede meccanografiche relative ai veicoli conservati dal 1927 a quel momento, e che consente ora di avere una buona visione storica sui circa 120 milioni di veicoli immatricolati in Italia fino ad oggi.

Nel 1970 arriva il primo vero archivio informatico per le sole autovetture, diventate nel frattempo già 15 milioni.

La mole di dati aumenta straordinariamente ogni mese e l'archivio ACI continua a crescere, aumentano i servizi da erogare, si avvia proprio in quegli anni il trattamento centralizzato delle tasse di circolazione. Nel 1979 inizia un'ulteriore grande evoluzione dei sistemi e dal 1984 al 1992 la potenza del mainframe utilizzato aumenta di ben 84 volte. Il numero dei servizi erogati viene gradualmente incrementato e

migliorato, soprattutto nei confronti delle sedi periferiche dell'ACI che iniziano ad essere attrezzate con macchine dipartimentali.

Gli anni '80 sono anche quelli dell'avvento dei PC per uso individuale e, come sempre, ACI Informatica è tra le prime imprese italiane a adottarli per tutti i suoi collaboratori.

Nel 1988 tutta la società si trasferisce nella nuova sede, quella attuale che oggi ospita circa seicento persone, dove tra il 1992 e il 1995 si raccoglie l'immenso lavoro di microfilmatura dei registri dei PRA provinciali da cui partirà l'archivio digitalizzato.

Difatti il processo di informatizzazione si completa ed esce dal solo valore statistico e di elaborazione interna perché nel 1993 la legge autorizza l'utilizzo a fini legali dei dati informatici. E siamo arrivati all'ACI Informatica contemporanea.

Nel 2002 prende vita lo Sportello Telematico dell'automobilista che vede ACI avviare una storica collaborazione con la Motorizzazione Civile. Per comprare un'auto basterà recarsi in una delle 5500 Agenzie di pratiche auto per completare subito l'acquisto e avere immediatamente le targhe e i documenti del veicolo. Questo grazie anche alle nuove reti telematiche di cui ACI è stato sempre pioniere e fautore, aderendo e contribuendo allo sviluppo della RUPA – Rete unificata della Pubblica Amministrazione che oggi è diventato SPC – Servizio Pubblico di Connettività.

Successivamente, tra il 2004 e il 2008, è la volta del rinnovamento del CED di ACI Informatica, che mettendo attenzione al concetto dei livelli di servizio sviluppa un nuovo Data Center dotato di una Control Room da cui si monitorizza il funzionamento di tutti i sistemi centrali e periferici in modo da intervenire ancora prima che si verifichino guasti garantendo così altissimi livelli di servizio.

Da un punto di vista elaborativo si passa progressivamente dal mainframe a nuove batterie di server che permettono di avere tutta la capacità di elaborazione necessaria al momento (on demand) grazie alla possibilità di spostare dinamicamente le applicazioni sulle macchine ormai virtualizzate. In pochi anni la capacità di archiviazione on line passa da 5 TeraByte del 2002 agli 80 TB del 2010. Attualmente ci sono 600 TB disponibili in linea con una capacità complessiva di archiviazione di 1.500 TB.

Sempre in questo periodo si avvia il piano di Disaster Recovery con la messa a punto di un Data Center secondario ospitato presso un'altra Pubblica Amministrazione per garantire la ripartenza in caso di "disastro". Successivamente per assicurare ulteriormente la continuità di servizio si è provveduto alla realizzazione di impianti elettrici, condizionamento e connettività in fibra ridondati per il Data Center di via Fiume delle Perle.

E siamo ai giorni nostri. De-materializzare e digitalizzare questa enorme massa di dati, utilizzarli in tempo reale, non solo da qualsiasi delle 106 sedi del PRA o dalle 5.500 agenzie indipendenti collegate ma anche dal nostro tablet comodamente seduti a casa, garantirne il pieno valore legale, è un lavoro costante, complesso e difficile reso possibile da questa storia.

Occorre ringraziare Vincenzo Stanco, assunto in quel giugno del 1962, che raccogliendo con passione memoria, foto, materiali di oltre 50 anni di lavoro ha permesso di ricostruire la prima parte della nostra storia. Usando una frase da lui pronunciata in ACI nel 1969 e quanto mai attuale: "Nei prossimi anni ne vedremo delle belle".