

E voglio ricordare le belle parole con le quali il camerata Emilio Bodrero, nove anni fa, salutava l'imminente Anno Santo del '25. Io con minore autorità, — ma non è minore la fede — mi auguro che oggi, gli stranieri tutti, veggano, in meridiano splendore, che il tesoro della fede comune, in tutto il mondo romana, è saldamente e lealissimamente custodito, e per tutti, dal senso di giustizia del popolo italiano.

Camerati, sulla Via dell'Impero, che si apre oggi alla nostra ammirazione e alle nostre speranze, è il Padre della Patria che vigila, è il Soldato Ignoto, incarnazione sacra della nuova giovine Italia; ma sulla colonna di Traiano è Pietro, che con ambo le chiavi stringe il segreto di quell'Impero, che Virgilio vaticinò senza fine e a Roma assegnò. (*Vivi applausi*).

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
BUTTAFOCHI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Parisio. Ne ha facoltà.

PARISIO. Onorevoli Camerati, mi permetterò pochissimi argomenti e brevi osservazioni. Forse a qualcuno può sembrare che la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno non sia la sede più adatta per trattare questioni relative alla legislazione automobilistica ed alle sue applicazioni.

È vero che della legge automobilistica più importante, e cioè del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179 (il così detto « Codice stradale ») curano l'applicazione il Ministero dei lavori pubblici per quanto si attiene alla tutela delle strade ed alle norme di circolazione, e quello delle comunicazioni per quanto concerne gli autoveicoli ed i loro conducenti, ma sta anche il fatto che l'applicazione delle norme più importanti per legittimare la circolazione degli autoveicoli, cioè l'immatricolazione di essi ed il rilascio delle patenti — esclusi i preventivi accertamenti tecnici ed i successivi controlli — è una funzione strettamente di polizia, perciò affidata dalla legge alle Prefetture, le quali sono andate sempre più sviluppando ed attrezzando i propri « Uffici speciali » parallelamente a quelli dei Circoli ferroviari.

Però man mano che l'uso dell'automobile nei suoi molteplici impieghi turistico-commerciale ingigantisce, la iniziale procedura di immatricolazione a sua volta divenne più complessa per l'aggiunta di altre formalità, esibizione di documenti, oneri a carico degli

interessati: ancora aumentarono per la istituzione del Pubblico registro automobilistico destinato a disciplinare giuridicamente la compravendita e la proprietà degli autoveicoli, ed a creare una decisa forma di garanzia sulla vendita con pagamento dilazionato.

Ma questo insieme vario di formalità ed oneri non fu coordinato ed armonizzato, come del pari, non furono coordinati l'Istituto della immatricolazione nei registri di Prefettura con quello della iscrizione al Pubblico registro automobilistico. Si ebbe così una stratificazione di disposizioni, di istituti e di formalità che finirono per moltiplicare gli atti, i documenti e gli oneri necessari per ogni iscrizione e per ogni trasferimento di autoveicoli.

In effetti, oggi, acquistare un'automobile, data la standardizzazione dei tipi, dei prezzi e perfino dei formulari di contratto, è una faccenda assai semplice; invece, per immatricolare un'automobile nuova di fabbrica ed acquistata a contanti occorre svolgere una lunga serie di formalità amministrative e fiscali ed esibire una congerie di documenti — diciassette in tutto — soggetti alle consuete tasse di bollo ed a diritti vari: ove si dovesse poi trasferire un'automobile usata o venderla a rate, le formalità si rendono più complicate, e gli oneri crescono ancora.

Tale sovrapposizione di istituti e di formalità non coordinate è derivata da un ingiustificato aumento degli obblighi e degli oneri imposti ai possessori di autoveicoli e da una inutile e dannosa duplicazione di registrazioni: ai fini di polizia l'una, a quelli giuridici, l'altra.

La prima, basata sulla denuncia unilaterale dell'acquirente, ha forza probatoria per stabilire una presunzione di proprietà, unicamente per gli effetti limitatissimi previsti dall'articolo 125 del Codice stradale, che stabilisce una responsabilità sussidiaria del proprietario dell'autoveicolo per il pagamento delle ammende inflitte ai conducenti e da costoro non soddisfatte per insolvenza.

All'incontro — per la seconda — le iscrizioni e le annotazioni sul Pubblico registro automobilistico, basate su note delle parti e specialmente su regolari atti e contratti bilaterali o su dichiarazione con sottoscrizione autenticata dal venditore, hanno una portata giuridica di gran lunga superiore a quella dei registri di prefettura e una forza probatoria quasi a tutti gli effetti civili.

Alcuni uffici di prefettura, cercarono di dare, di propria iniziativa, ai loro registri