

COMMISSIONE IV  
FINANZE E TESORO

CC.

SEDUTA DI VENERDÌ 13 FEBBRAIO 1953

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CASTELLI AVOLIO

INDI

DEL PRESIDENTE COCA

INDICE

	PAG.	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>		
Provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative. (2912) . . . . .	2313	
PRESIDENTE . . . . .	2313, 2314, 2315, 2316, 2317	
COSTA . . . . .	2314	
CAVALLARI . . . . .	2314, 2315, 2316	
CHIARAMELLO . . . . .	2314, 2315	
VICENTINI . . . . .	2316	
CAVINATO . . . . .	2316	
CASTELLI EDGARDO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	2317	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Interpretazione dell'articolo 5 della legge 29 dicembre 1949, n. 959, portante provvedimenti a favore del teatro. (3035) . . . . .	2317	
PRESIDENTE . . . . .	2317	
PONTI, <i>Relatore</i> . . . . .	2317	
<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>		
Facoltà agli appaltatori dei magazzini di vendita dei generi di monopolio di prestare cauzione mediante polizza fidejussoria o fideiussione bancaria. ( <i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i> ). (3142) . . . . .	2317	
PRESIDENTE . . . . .	2317	
<b>Proposte di legge (Rinvio della discussione):</b>		
BIANCHI BIANCA ed altri: Concessione di un assegno vitalizio di assistenza ai ciechi civili. (2645) . . . . .	2317	
PIERACCINI ed altri: Concessione di una pensione ai ciechi civili. (2935) . . . . .	2317	
PRESIDENTE . . . . .	2317	
<b>Votazione segreta:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	2318	
<b>La seduta comincia alle 9,30.</b>		
TROISI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. ( <i>E approvato</i> ).		
<b>Discussione del disegno di legge: Provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative. (2912).</b>		
PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative.		

Su questo disegno di legge riferirò io stesso.

La legge 14 marzo 1952, n. 128, assoggetta indiscriminatamente alla tassa di concessione governativa di lire 500 per chilometro-linea le concessioni, sia provvisorie che definitive, di autoservizi pubblici di linea per trasporto di persone. Ne è nata perciò una certa discrepanza fra i servizi ordinari, quelli provvisori, quelli per lavoratori e quelli delle grandi linee automobilistiche. Scopo del presente disegno di legge è appunto di operare una discriminazione la quale potrebbe giovare, come è chiarito nella stessa relazione al disegno di legge, ad incrementare questi servizi, riducendo proporzionalmente la tassa di concessione governativa, senza peraltro diminuire il gettito della tassa stessa.

Con l'articolo 1, si propone di ridurre ad un terzo la tassa ordinaria di lire 500 per chilometro-linea per la concessione di autoservizi con frequenza non superiore a due giorni per settimana e per la concessione di autoservizi di gran turismo il cui esercizio abbia durata superiore ai quattro mesi. Questa riduzione per i servizi automobilistici di gran turismo trova la sua ragione nella spesa elevata per detti servizi che hanno lo scopo, come è stabilito nell'articolo 12 della legge del 28 settembre 1939, n. 1822, di valorizzare le caratteristiche artistiche, panoramiche e storiche ed altre particolari attrattive dei luoghi da essi collegati. Poiché si tratta di servizi che richiedono un notevole investimento di capitale, si è sentita la necessità di apportare ad essi, che hanno una utilità nazionale, una congrua riduzione alla tassa di concessione.

Si propone poi la riduzione ad un quarto per la concessione di autoservizi, sia ordinari che di gran turismo, aventi carattere stagionale e frequenza giornaliera, la cui attuazione sia limitata ad un periodo non superiore a quattro mesi. Si propone altresì la riduzione ad un dodicesimo, qualora gli autoservizi di cui ho ora fatto cenno abbiano frequenza non superiore a due giorni alla settimana.

L'articolo 2, poi, è diretto ad operare una concessione per i servizi a carattere esclusivamente operaio, per i quali la tassa sarebbe stabilita nella misura di lire mille. A proposito di questa disposizione, io mi riprometto di proporre che tale agevolazione sia estesa anche ai servizi automobilistici per gli studenti.

COSTA. Vorrei chiedere all'onorevole relatore come può rimanere invariato il totale del gettito, come egli ha detto, se si applicano le accennate riduzioni.

PRESIDENTE. Lo spiegherò più tardi, onorevole Costa.

Vi sono poi gli autoservizi che vengono stabiliti occasionalmente, e il capoverso dell'articolo 2 stabilisce che per essi sia egualmente dovuta la tassa di lire mille per il primo giorno di validità e di lire 500 per ogni giorno di ulteriore validità.

L'articolo 3 — ultimo del disegno di legge — prevede infine che la legge entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, ma che abbia effetto dal 1° gennaio 1952. Tale retroattività si spiega con il fatto che il disegno di legge in esame risulta presentato alla Presidenza della Camera fino dal 16 settembre 1952. Tuttavia credo che non sia regolare dare tale decorrenza retroattiva alla legge e perciò vorrei proporre un emendamento nel senso che la data sia portata al 1° gennaio 1953 o, se vogliamo essere ancora più esatti, dicendo: « dal 1° del mese successivo alla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ».

Rispondendo infine all'obiezione mossa dall'onorevole Costa, dagli accertamenti che ho potuto fare presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile, posso affermare che non si avrebbe nessuna contrazione del gettito in quanto la riduzione stessa darebbe incremento a quelle linee di gran turismo di cui ho parlato, alle linee di carattere occasionale e a quelle corse operaie che hanno evidentemente un'importanza sociale.

Proponendo pertanto alla Commissione la approvazione del disegno di legge in esame, desidererei che ad esso fossero introdotti due emendamenti, quello di inserire all'articolo 2, dopo la parola « operaio », le parole « o per studenti » e poi quello ora accennato relativo alla decorrenza.

CAVALLARI. Qual'è il parere della Commissione dei trasporti?

PRESIDENTE. Non è pervenuto, ed ai sensi del regolamento, essendo trascorsi otto giorni dalla richiesta, si intende che vi abbia rinunciato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CHIARAMELLO. Sono d'accordo completamente con il relatore, anche per quello che riguarda l'agevolazione per gli studenti; ma mi pare esagerato stabilire una tassa di concessione di sole 1000 lire: tale cifra è assai tenue. È vero che questi autotrasporti servirebbero poi, in determinate occasioni, per delle concessioni speciali; ma, ripeto, 1000 lire rappresentano un valore modesto. Propongo pertanto di elevare tale cifra a 5 o 10 mila lire annue.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1953

PRESIDENTE. Onorevole Chiaramello, le posso subito rispondere che la tassa ordinaria è di 500 lire per chilometro-linea. Ora, qui si tratta di corse operaie, non di grandi servizi; di corse cioè che abbracciano pochi chilometri, 4, 5, 8 al massimo. Se si volesse quindi stabilire una tassa di 5-10 mila lire come ella ha accennato, rientreremmo nella tassazione ordinaria. Del resto, le 1000 lire hanno un valore ricognitivo.

CHIARAMELLO. Cito un caso, quello dei servizi automobilistici che fanno capo a Torino e che una volta erano espliciti da linee tramviarie, ora completamente abolite, e che trasportavano gli operai e gli impiegati con abbonamento settimanale. Questi servizi sono ora gestiti con linee automobilistiche e fanno dei percorsi molto più lunghi dei 7-8 chilometri cui ha accennato l'onorevole Presidente, perché nei grandi centri gli operai vengono presi da 30-40 chilometri di distanza. Mi sembra quindi assolutamente inadeguato di richiedere una tassa globale di mille lire in confronto alle altre concessioni per cui vengono richieste 500 lire a chilometro.

Insisto quindi nella proposta di elevare a 5 o a 10 mila lire la tassa di lire 1000 e presento il seguente emendamento all'articolo 2:

« *Alle parole:* nella misura di lire 1000, *sostituire le altre:* nella misura di lire 5000 ».

CAVALLARI. Io mi trovo perplesso nell'esprimere un voto sul disegno di legge in esame ed anche mi trovo perplesso nell'esprimere, puramente e semplicemente, un parere sull'emendamento presentato ora dal collega onorevole Chiaramello. Credo infatti che, effettivamente, la questione qui non sia quella delle 3 o delle 5 mila lire, ma sia una questione molto più grossa, quella cioè che riguarda tutta la politica che si deve seguire nei confronti degli interessi assai spesso divergenti e talvolta contrastanti fra le ferrovie dello Stato e le linee automobilistiche gestite dalle società che si prefiggono gli scopi di cui al presente disegno di legge.

In sostanza, come Commissione finanze e tesoro per esprimere il nostro parere non possiamo fare a meno del parere della Commissione dei trasporti, e ciò proprio per il motivo che ha detto il nostro Presidente, il quale ha dichiarato che, anche diminuendo la misura di tale tassa nei modi prescritti dal presente disegno di legge, il gettito non diminuirà, perché si prevede che, a seguito della citata agevolazione fiscale ci sarà un incremento nel traffico, per cui il gettito delle tasse di concessione non subirà alcuna diminuzione.

Sollevo tutti i miei dubbi intorno alla fondatezza di questa affermazione perché qui non si tratta di una imposta o di una tassa che sia in relazione con il numero effettivo dei chilometri che vengono percorsi, ma si tratta di una tassa di concessione governativa che viene pagata una volta tanto da coloro che intraprendono l'esercizio di una determinata linea ed io non credo che siano molti coloro che, a seguito dei benefici che verranno arrecati dal presente disegno di legge, penseranno oggi quello che non avevano pensato ieri, cioè di istituire una linea automobilistica.

Quindi, su questa questione formulo tutte le riserve. Ciò che però desidero mettere in maggiore rilievo è che se fosse vero quello che ci ha dichiarato il nostro relatore, vorrebbe dire che il numero delle linee nuove da istituire sarebbe notevolissimo, tanto da compensare le differenze rilevanti di gettito del tributo che verrebbero sancite dal presente disegno di legge fra il trattamento futuro e il trattamento passato derivanti dalla diversa misura della tassa di concessione governativa delle linee di cui trattasi.

In altre parole, per compensare la diminuzione del gettito tributario originato dal presente provvedimento dovrebbero sorgere moltissime nuove linee automobilistiche per gli operai, per gli studenti, di gran turismo, ecc.

Ora, di fronte a questo rigoglioso risorgere di linee, qual'è l'opinione della Commissione permanente trasporti? Quali sono gli effetti nei confronti del problema delle ferrovie? Se a noi deve interessare il problema della tassa di concessione per autoservizi, deve del pari — appunto perché componenti la Commissione finanze e tesoro — interessare l'andamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

Ora, quali effetti sulle ferrovie dello Stato avrà la diminuita misura della tassa di concessione governativa derivante dal disegno di legge in esame? Perché delle due l'una: o non aumentano affatto le linee, ed allora dovremmo essere contrari al provvedimento perché, evidentemente, dovremmo approvare un disegno di legge il quale porterebbe indubbiamente ad una notevolissima diminuzione del gettito di detta tassa; oppure tali linee, come ci ha detto il relatore, sorgerebbero così numerose da compensare il diminuito gettito della tassa di cui sopra. Ed allora da questo effetto riverbera anche l'altro di una più pronunciata concorrenza fra tali linee automobilistiche e le ferrovie dello Stato. Pertanto su questo punto abbiamo bisogno di avere dei dati abbastanza chiari e, soprattutto, di cono-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1953

scere il parere della Commissione permanente trasporti. In ambedue le ipotesi non possiamo deliberare se non dopo aver conosciuto il parere della Commissione stessa, la quale ci deve dare quel parere e quelle delucidazioni che sono attinenti al giudizio che siamo chiamati ad esprimere come Commissione finanze e tesoro.

**PRESIDENTE.** Risponderò anzitutto all'onorevole Chiaramello, che ha presentato un emendamento per portare la tassa di concessione automobilistica per le linee degli operai e subordinamento, qualora venisse accettato il mio emendamento, anche per gli studenti, da lire 1000 (come è detto nell'articolo 2) a lire 5000. Devo far notare all'onorevole Chiaramello che non si tratta tanto di un problema di natura fiscale, quanto di un problema sociale.

Circa poi l'osservazione che viene fatta dall'onorevole Cavallari, effettivamente sarebbe stato molto utile per la nostra Commissione avere il parere della Commissione trasporti competente per quanto riguarda il movimento e per quanto riguarda le varie relazioni che vi possono essere fra l'esercizio dei servizi pubblici automobilistici e l'esercizio delle ferrovie dello Stato o anche delle ferrovie secondarie, parere che — come è stato poco fa ricordato — è stato a suo tempo richiesto.

Ora, abbiamo anche una certa necessità di procedere nella discussione del presente disegno di legge perché, come i colleghi sanno, si sta compilando il testo unico in materia di concessioni amministrative. Quindi, è necessario che questo disegno di legge sia approvato dai due rami del Parlamento in modo che possa essere inserito nel testo unico che si sta elaborando.

Di fronte al fatto che la Commissione trasporti chiamata ad esprimere il proprio parere non l'ha ancora fatto pervenire, non so se le osservazioni dell'onorevole Cavallari siano di tale rilevanza da consigliare di rinviare l'esame del presente disegno di legge ad altra seduta.

Quanto poi alla contrazione del gettito della tassa di concessione, ho già chiarito che, in base alle indagini fatte dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dal Ministero delle finanze, sembra che tale contrazione non vi debba essere non tanto per effetto di un notevole moltiplicarsi di linee automobilistiche quanto dai calcoli complessivi.

Del resto, onorevoli colleghi, questo forma oggetto di una esplicita dichiarazione che

si trova nella stessa relazione che accompagna il disegno di legge, in quanto in essa si dice: « per quanto riguarda i possibili riflessi del provvedimento sulle entrate del bilancio, si dichiara che la prevedibile riduzione che, in mancanza delle mitigazioni proposte, si avrebbe, per i motivi suesposti, nel numero delle concessioni di linee turistiche, si ripercuoterebbe senza dubbio sul gettito del tributo in modo ben più sensibile delle consentite agevolazioni ».

Sicché sembra che il gettito maggiore verrebbe dato appunto dalla istituzione di tali linee turistiche, cioè delle grandi linee di autotrasporti che hanno quella importanza di carattere sociale e culturale cui ho già fatto cenno.

Quindi, non credo che sia il caso di ritardare oltre l'approvazione del disegno di legge in esame.

**VICENTINI.** Mi permetto di proporre un rinvio della discussione di questo provvedimento in attesa del parere della Commissione trasporti, e prego il Presidente di volerlo sollecitare proprio per le ragioni che ha addotto, cioè che è in corso di approvazione il testo unico sulle concessioni amministrative. Mi permetto anche di fare rilevare che, naturalmente, tale diritto di concessione deve essere messo in rapporto alle tasse di concessione vigenti per le linee giornaliera. Qui si tratta di linee operaie che sono vincolate a determinati percorsi mentre quelle di gran turismo hanno un carattere stagionale; non è giusto quindi che anche per il servizio temporaneo si abbiano delle tasse di concessione pari alle altre linee di carattere giornaliero.

**CAVINATO.** Ho avuto spesso occasione di trattare questioni che formano oggetto del presente disegno di legge.

Non conosco una linea automobilistica su cui non viaggino operai. Non vi sono poi linee che trasportino operai ufficialmente dove non si introducano tutti i viaggiatori in possesso del tesserino ad esempio della Fiat o della Pirelli, perché avere tale tesserino non costa nulla.

Non mi dilungo sulla questione, né in altre che meriterebbero di essere qui illustrate. Personalmente, vista la poca praticità della legge, dichiaro che voterò contro di essa.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cavallari insiste nella sua richiesta ?

**CAVALLARI.** Insisto perché prima di decidere sia conosciuto il parere della Commissione permanente trasporti in relazione alle ripercussioni che può avere il disegno di leg-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1953

ge in discussione sulla gestione delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie secondarie.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Mi rimetto alla decisione della Commissione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione del presente disegno di legge sia rinviata ad altra seduta. Intanto sarà nuovamente sollecitato il parere della Commissione permanente trasporti.

(Così rimane stabilito).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SCOCA

**Discussione del disegno di legge: Interpretazione dell'articolo 5 della legge 29 dicembre 1949, n. 959, portante provvedimenti a favore del teatro. (3035).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Interpretazione dell'articolo 5 della legge 29 dicembre 1949, n. 959, portante provvedimenti a favore del teatro.

Prego il relatore onorevole Ponti, di riferire sul provvedimento stesso.

PONTI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho avuto già l'onore di riferire su questo disegno di legge nella seduta della nostra Commissione, in sede referente, del 19 dicembre 1952 e la Commissione allora aderì alla mia proposta di approvare il provvedimento e accolse altresì l'altra mia proposta di chiedere alla Presidenza della Camera che tale disegno di legge fosse deferito al nostro esame in sede legislativa. Riterrei pertanto superfluo di ripetere quanto ho già detto nella precedente seduta. Riassumo quindi la mia relazione. Si tratta, in sostanza, di interpretare un articolo avente una dizione non troppo chiara, articolo che si trova nella legge 29 dicembre 1949, n. 959, emanata allo scadere del regio decreto legislativo 30 maggio 1946, n. 538 (portante analoga concessione triennale) nella quale legge n. 959, fu incluso un articolo che prorogava di 5 anni la concessione di abbuono nella misura del 10 per cento dell'introito lordo di ciascuna rappresentazione di lavoro di prosa originale di autore italiano.

Allora ripeto fu introdotta una dizione incerta per cui non si capiva se si dovesse ritenere che i 5 anni fossero comprensivi del periodo di 3 anni già concessi col citato regio decreto legislativo n. 538 del 1946, oppure no.

Attualmente, con il disegno di legge in esame, si propone che la decorrenza dei 5 anni abbia luogo dal 15 gennaio 1950 e abbia la scadenza il 14 gennaio 1955.

Aggiungo che la I Commissione permanente (Interni) ha espresso parere favorevole sul provvedimento. Prego i colleghi di voler approvare il disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico:

« Il termine di cinque anni, previsto dall'articolo 5 della legge 29 dicembre 1949, n. 959, concernente la proroga di provvidenze a favore del teatro, decorre dal 15 gennaio 1950 e scade il 14 gennaio 1955 ».

Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Rinvio della discussione del disegno: Facoltà agli appaltatori dei magazzini di vendita dei generi di monopolio di prestare cauzione mediante polizza fidejussoria o fidejussione bancaria. (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato). (3142).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Facoltà agli appaltatori dei magazzini di vendita dei generi di monopolio di prestare cauzione mediante polizza fidejussoria o fidejussione bancaria, già approvato dalla V Commissione finanze e tesoro del Senato.

Su analoga richiesta del relatore Tudisco, ritengo che la discussione del presente disegno di legge possa essere rinviata ad altra seduta.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Rinvio della discussione delle proposte di legge dei deputati Bianca Bianchi ed altri: Concessione di un assegno vitalizio di assistenza ai ciechi civili. (2645); e dei deputati Pieraccini ed altri: Concessione di una pensione ai ciechi civili. (2935).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge dei deputati Bianca Bianchi ed altri: « Concessione

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1953

di un' assegno vitalizio di assistenza ai ciechi civili.» e dei deputati Pieraccini ed altri: « Concessione di una pensione ai ciechi civili ».

Avendomi il relatore onorevole Biasutti espresso il desiderio che la discussione di queste proposte di legge sia rinviata ad altra seduta, se non vi sono osservazioni, può così rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Interpretazione dell'articolo 5 della legge 29 dicembre 1949, n. 959, portante provvedimenti a favore del teatro » (3035):

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	5

*(La Camera approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Amendola Pietro, Arcangeli, Balduzzi, Barbina, Biasutti, Casoni, Castelli Avolio, Chiaramello, Chini Coccoli Irene, Chiostergi, Cifaldi, Consiglio, Corbino, Costa, De Palma, Ferreri, Guggenberg, Longoni, Mannironi, Ponti, Ricci Giuseppe, Saggin, Salizzoni, Scoca, Tosi, Troisi, Turnaturi, Valsecchi, Vicentini, Walter.

**La seduta termina alle 11.**