

COMMISSIONE IV  
FINANZE E TESORO

XI.

SEDUTA DI MARTEDÌ 4 GENNAIO 1949

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PETRILLI

INDICE	PAG.		PAG.
<b>Congedo:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	176		
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Concessione del beneficio di cui al decreto legislativo 31 luglio 1947, n. 805, alla vedova di Francesco Rismondo (222).	176	Provvedimenti in materia di tasse di circolazione sugli autoveicoli; motocicli e velocipedi a motore (253) . . . . .	191
PRESIDENTE . . . . .	176	PRESIDENTE 191, 195, 197, 198, 199, 200, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 212, 214, 215	
BAVARO, <i>Relatore</i> . . . . .	176	ARCANGELI, <i>Relatore</i> 191, 194, 196, 197, 201, 202, 203, 205, 206, 210, 211, 212, 213	
DE PALMA . . . . .	176	VANONI, <i>Ministro delle finanze</i> 194, 195, 197, 199, 200, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 213, 214, 215	
VICENTINI . . . . .	176	DUGONI 194, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 211, 212, 213, 215	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		TAROZZI . . . . .	197
Provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata (252) . . . . .	176	CHIARAMELLO . . . . .	197
PRESIDENTE . . . . .	176, 177, 183, 186, 187, 188	SULLO . . . . .	198, 207, 208, 209
SCOCA, <i>Relatore</i> . . . . .	176, 188	CORBINO . . . . .	199, 208
DE PALMA . . . . .	178, 182	BAVARO . . . . .	199
PESENTI . . . . .	178, 182	SCOCA . . . . .	199, 205, 211
TURNATURI . . . . .	178, 182, 185, 186	PESENTI . . . . .	200, 202, 203, 205
DE MARTINO CARMINE . . . . .	179	COSTA . . . . .	205
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i> 179, 182, 185, 186, 187		MARTINELLI . . . . .	207, 208, 209
WALTER . . . . .	182	DE PALMA . . . . .	208
CHIARAMELLO . . . . .	183	GUGGENBERG . . . . .	209
BARBINA . . . . .	183, 187, 188	VICENTINI . . . . .	211, 212
SCHIRATTI . . . . .	184, 187, 188	FARINI . . . . .	212, 214
MARTINELLI . . . . .	184	<b>Votazione segreta:</b>	
DUGONI . . . . .	188	PRESIDENTE . . . . .	219
DE MARTINO FRANCESCO . . . . .	188		
<b>Votazione segreta:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	191		

La seduta comincia alle 10,15.

Sono presenti:

Amendola Giorgio, Arcaini, Arcangeli, Balduzzi, Barbina, Bavaro, Casoni, Castelli Avolio, Chiaramello, Corbino, Costa, De Mar-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

tino Carmine, De Martino Francesco, De Palma, Dugoni, Farini, Fiorentino Gaetano, Guggenberg, Martinelli, Massola, Nicoletto, Pesenti, Petrilli, Ponti, Proia, Schiratti, Scoca, Sullo, Tarozzi, Troisi, Tudisco, Turnaturi, Valenti, Vicentini, Walter e Zagari.

MARTINELLI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

### Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Menotti.

### Discussione del disegno di legge: Concessione del beneficio di cui al decreto legislativo 31 luglio 1947, n. 805, alla vedova di Francesco Rismondo. (222).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, reca la discussione del disegno di legge: « Concessione del beneficio di cui al decreto legislativo 31 luglio 1947, n. 805, alla vedova di Francesco Rismondo ».

Invito il relatore, onorevole Bavaro, a svolgere la sua relazione.

BAVARO, *Relatore*. Non sono necessarie molte parole per illustrare questo provvedimento, inteso ad estendere alla vedova di Francesco Rismondo lo stesso beneficio concesso col decreto legislativo 31 luglio 1947, n. 805, alle famiglie ed alle vedove degli altri tre martiri della guerra 1915-18, Cesare Battisti, Nazario Sauro e Damiano Chiesa: cioè un aumento, a decorrere dal 1° marzo 1947, di lire 100.000 annue sul trattamento economico complessivo da essa goduto.

Naturalmente, non possiamo che accogliere con gratitudine e con pensiero memore questo provvedimento, che mette sullo stesso piano la vedova di Francesco Rismondo, signora Lidia Bugliovaz, e le vedove e le famiglie degli altri martiri.

DE PALMA. Desidero un chiarimento: qual'è l'ammontare della pensione?

BAVARO, *Relatore*. Non lo conosco. Vi sono due provvedimenti distinti: il decreto 29 dicembre 1921, n. 1963, che concedeva una pensione annua straordinaria alle famiglie di Cesare Battisti, Nazario Sauro e Damiano Chiesa; ed il decreto 11 gennaio 1923, n. 30, che estendeva lo stesso trattamento alla vedova di Francesco Rismondo. Non saprei quale fosse in origine questo trattamento.

Intendo il valore del chiarimento chiesto dal collega: si tratta di adeguare le pensioni

ai mutato valore della lira. È un provvedimento che potremmo invocare a parte, estendendolo a tutte le famiglie.

DE PALMA. Vorrei che si facesse una raccomandazione, perché questo aumento giungesse veramente a costituire qualcosa di concreto e non solamente un riconoscimento ideale, in quanto le pensioni originarie sono irrisorie.

BAVARO, *Relatore*. Ritengo che le pensioni originarie siano state, in base ai provvedimenti di legge, intervenuti in varie epoche, adeguate a quelle di tutti gli altri pensionati.

Comunque, la raccomandazione del collega ha un valore morale altissimo ed io mi associo ad essa, sicuro di interpretare il sentimento della Commissione.

VICENTINI. Formulo anch'io il voto, già espresso in occasione della concessione di pensioni alle vedove di Grandi, Buoizzi e Montezemolo, che cioè, il valore di queste pensioni straordinarie sia adeguato al presente valore della lira.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge:

« L'aumento previsto dal decreto legislativo 31 luglio 1947, n. 805, è concesso anche, a decorrere dalla data fissata nel decreto stesso, alla signora Lidia Bugliovaz, vedova di Francesco Rismondo ».

Non essendovi altri oratori, il disegno di legge sarà posto successivamente in votazione a scrutinio segreto.

### Discussione del disegno di legge: Provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata. (252).

PRESIDENTE. Il secondo punto dell'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata ».

Invito l'onorevole Scoca, relatore, a svolgere la sua relazione.

SCOCA, *Relatore*. Questo disegno di legge si ispira ad un duplice criterio: da una parte vuole colpire coloro che manifestano una maggiore capacità contributiva, applicando nel campo delle imposte indirette un criterio vigente nel campo delle imposte dirette; dall'altro, cerca di venire incontro a necessità manifestatesi con l'esperienza, introducendo attenuazioni relativamente ad alcuni prodotti o ad alcuni negozi.

Al primo punto provvedono gli articoli dal 1° al 4.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

Coll'articolo 1 si aumenta all'8 per cento l'imposta sull'entrata sui proventi lordi conseguiti dai ristoranti, caffè, bar, sale da the, sale da ballo, circoli, club ed altri simili locali, compresi quelli esistenti negli alberghi, classificati di lusso; è portata invece al 6 per cento l'aliquota per gli esercizi di prima categoria, nonché per i barbieri e parrucchieri per uomo e per signora classificati di lusso.

L'articolo 2 dispone che le dette aliquote non si applicano alle entrate conseguite dai detti esercizi, allorchando essi tengono spettacoli, concerti, ed altri simili trattenimenti soggetti a diritti erariali.

L'articolo 3 contiene una norma di applicazione: l'autorità, che rilascia la licenza, deve dichiarare la categoria dell'esercizio.

L'articolo 4 si riferisce ad altre entrate, cioè agli atti economici relativi al commercio di pellicce, pietre preziose, lavori in oro e platino; l'aliquota in questi casi è dell'8 per cento perché, evidentemente, si tratta di spese di lusso.

Dall'articolo 5 in poi cessa questo profilo dei provvedimenti e ne comincia un altro, del tutto opposto: invece di aggravare, si riduce l'aliquota. Per quanto riguarda i fertilizzanti e gli anticrittogamici l'aliquota è ridotta al 2 per cento, al fine di favorire la produzione agricola, specialmente la produzione cerealicola, che tanta importanza ha per il nostro Paese.

Gli articoli 6 e 7 riguardano il regime fiscale per i tessuti; l'aliquota è ridotta al 2 per cento e si fissa un periodo entro il quale questa riduzione deve avvenire, perché il provvedimento ha carattere di esperimento, come si legge nella relazione ministeriale.

La riduzione dell'aliquota è giustificata qui non tanto dal fatto che si tratta di materie che esigono una particolare considerazione, ma per il fatto che i passaggi sono più numerosi di quelli di altre merci, nel cammino dal produttore al consumatore. D'altra parte, più che di una vera e propria riduzione, si tratta qui di una modificazione parziale, perché, mentre per questo provvedimento si ha la riduzione dell'aliquota, in altro provvedimento, che è all'ordine del giorno di questa seduta, si ha aumento di altra imposta.

Vorrei fare all'articolo 7 un'osservazione di carattere formale. In esso è detto: « Non costituisce entrata imponibile la vendita dei prodotti tessili ». Ma qui non si tratta di vendita, bensì dell'entrata derivante dalla vendita. Comunque, questa osservazione non ha grande importanza, tanto più che il provvedimento è stato già approvato dal Senato.

L'articolo 8 si riferisce al conferimento dei prodotti agricoli da parte dei soci diretti produttori in cooperative e consorzi di manipolazione o vendita collettiva.

A questo proposito è da osservare che una disposizione precedente attuava questo regime di esenzione, soltanto nel caso in cui gli enti fossero regolarmente costituiti; il che determinava una sperequazione, specialmente a danno delle popolazioni delle zone dove la costituzione regolare di consorzi e cooperative era molto difficile. Perciò si modifica la norma preesistente, in quanto si accorda l'esenzione anche ai conferimenti di prodotti agricoli fatti da enti, i quali non siano regolarmente costituiti. La sostanza del provvedimento è la stessa, e quindi, la forma non dovrebbe essere di ostacolo.

L'articolo 9 si riallaccia all'articolo 8, e stabilisce non costituire entrata imponibile il passaggio di merci che ha luogo tra consorzi di cooperative di esclusivo approvvigionamento e cooperative consorziate, quando i consorzi non svolgono alcuna attività di carattere industriale.

L'articolo 10 si riferisce alle vendite fatte nello Stato per merci che si trovano all'estero. Prima vi era l'esenzione, e poi, successivamente, furono sottoposte all'imposta anche queste vendite relative a merci che si trovano all'estero. Pare, però, che questo provvedimento abbia dato luogo ad inconvenienti; quindi, si ritorna alla disposizione della legge primitiva, cioè all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, che dichiarava esenti dall'imposta queste merci.

Con l'articolo 11 si accorda al Ministro delle finanze una facoltà che ha già per altri prodotti, quella cioè di determinare un regime speciale per le specialità medicinali.

Questa è la sostanza e, in breve, il contenuto del provvedimento, già approvato dal Senato, e che mi permetto raccomandare alla vostra approvazione.

PRESIDENTE. Apro, allora, la discussione generale su questo disegno di legge, osservando che esso può essere suddiviso in sei punti. Il primo riguarda le consumazioni nei bar e nei ristoranti; il secondo, gli atti economici del commercio di alcuni oggetti di lusso; il terzo la riduzione di aliquote d'imposta sui fertilizzanti; il quarto, la riduzione delle aliquote di imposta sui prodotti tessili. Vi è poi la norma che riguarda i conferimenti dei prodotti agricoli nelle cooperative, e fra queste e i consorzi di cooperative, ed, infine, vi sono gli articoli finali 10 e 11, che

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

riguardano disposizioni che erano già in vigore, alcune delle quali vengono abrogate.

DE PALMA. Vorrei chiedere agli onorevoli colleghi se non si ritenga opportuno fare includere in questo disegno di legge anche la voce « latte e suoi derivati ». Questa inclusione, a mio avviso, dovrebbe risolversi a vantaggio dell'erario, perché noi sappiamo che attraverso tutte le fasi in cui si viene a riscuotere l'imposta generale sull'entrata per il latte e i suoi derivati, si verifica una evasione rilevante che si inizia allorché il produttore consegna il latte all'industria. Sono di una provincia in cui esistono molti piccoli produttori di latte, i quali ogni mattina, consegnano il latte ai raccoglitori che a loro volta lo portano all'industria. È sicuro che essi non pagano, almeno per una buona metà, questa imposta generale sull'entrata. Successivamente, queste evasioni si hanno anche quando dall'industria si passa al commercio. Sappiamo che nei centri maggiori, settimanalmente o quindicinalmente, vi sono dei mercati in cui le partite vengono alienate da un grossista all'altro, prima che vengano immesse alla produzione. Si fanno così parecchi passaggi, quasi tutti sulla parola, e sui quali non può certo incidere l'imposta sull'entrata. Se si riuscisse, viceversa, a farla pagare, sia all'inizio che alla fine, cioè quando la produzione passa dalla fonte al consumo, si potrebbe ottenere un vantaggio rilevante per l'erario, perché si riuscirebbe a colpire tutta la produzione. Ecco perché domando alla Commissione se non ritenga opportuno che sia aggiunta questa voce del latte e dei suoi derivati.

PESENTI. Con questo provvedimento si propongono alcuni ritocchi all'imposta generale sull'entrata che non investono naturalmente il principio generale di questa imposta, per la quale ritengo sia allo studio una riforma. Riconosco che alcuni problemi sono stati risolti quale, ad esempio, quello delle cooperative. Osservo che viene pure ridotta l'imposta che riguarda i prodotti tessili, ma non viene ridotta, per esempio, l'imposta sull'attività editoriale. È una vecchia questione, che io sento di dover difendere, perché so quanto grave sia la situazione di questa attività, che non è affatto redditizia dal punto di vista economico. D'altra parte osservo che il disegno di legge è incompleto, perché segue il vecchio sistema di rispondere alle singole richieste che vengono presentate dagli interessati, senza naturalmente vedere con uno sguardo generale tutto il problema di questa imposta. Spero che il Mini-

stro dia assicurazione che una riforma dell'imposta sull'entrata è in corso. Non so poi se, nella dizione « cooperative », siano comprese le Università agrarie.

PRESIDENTE. Si parla di cooperative non regolarmente costituite.

TURNATURI. È da ritenere che il provvedimento porti ad una forte restrizione del gettito del tributo, particolarmente per le disposizioni di cui agli articoli 5, 6, 7 e 8, come dirò successivamente. Dall'articolo 1 al 4 non ho nulla da osservare. Per l'articolo 5 è opportuna la riduzione della aliquota al 2 per cento per i fertilizzanti ed anticrittogamici, ma tale riduzione dovrebbe essere limitata ai passaggi tra industriali e commercianti, escluse le vendite al minuto, dato che col 1° gennaio 1949 l'aliquota è già ridotta dal 4 per cento al 3 per cento. È opportuno che per le vendite al minuto l'aliquota sia unica.

All'articolo 6 osservo che anche per quanto riguarda i prodotti tessili, sui quali ora si riduce l'aliquota al 2 per cento, conviene escludere dall'agevolazione la vendita al minuto.

Il principio stabilito dall'articolo 7, e cioè l'esenzione dall'imposta per le materie prime occorrenti all'industria tessile, è di eccezionale gravità, perché sconvolge il principio fondamentale dell'imposta sull'entrata, e cioè la sua generalità. Può inoltre creare un precedente pericoloso, essendo facilmente invocabile da altri complessi industriali non meno bisognosi di protezione, per il loro sviluppo interno e per la possibilità di conquistare mercati esteri. Senza dire della difficoltà dei controlli e della larga possibilità di evasioni. Anche l'articolo 8, riguardante le cooperative, è una porta aperta all'evasione. Ammettere al beneficio della esenzione anche gli enti non legalmente costituiti, significa fomentare la costituzione di tali enti in forma fittizia, al solo scopo di conseguire il beneficio tributario. Già esistono in materia di lavorazione di prodotti agricoli grandi cooperative che nulla hanno da invidiare ad organismi industriali veri e propri. Anche qui va notato, perciò, che questa disposizione può essere pericolosa per il rendimento del tributo.

Opportuno è il provvedimento dell'articolo 9 che poteva anche essere adottato con semplice declaratoria ministeriale.

Quanto all'articolo 10, è giusta l'abrogazione dell'articolo 11 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 799, in esso disposta; occorre, però, riformare anche la norma del secondo comma dell'articolo 9 del citato de-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

creto, riguardante il passaggio di merci che, prodotte nel laboratorio, passano al comunicante negozio di vendita al pubblico. Il detto comma subordina l'esenzione al fatto che il laboratorio non fornisca altri negozi propri o di terzi. Perché? Per queste forniture si pagherà l'imposta: ma non c'è ragione che il laboratorio perda il beneficio della esenzione per quella parte di merci che passa al negozio comunicante. Per quanto riguarda l'articolo 11, la determinazione di speciali regimi d'imposizione per i passaggi di merci fra industriali e commercianti col pagamento di una aliquota condensata ad un dato passaggio, è molto utile applicata alle specialità medicinali, perché elimina sperequazioni e facilita i controlli. Mi riservo di intervenire partitamente sui singoli articoli.

DE MARTINO CARMINE. Siccome il disegno di legge è stato già approvato dal Senato, proporrei alla Commissione di approvarlo così com'è.

Nell'eventualità, però, che si dovessero introdurre modificazioni, mi riservo di intervenire sui singoli articoli.

VANONI, *Ministro delle finanze*. La difficoltà della materia è sottolineata dagli stessi interventi degli onorevoli Pesenti e Turnaturi, perché mentre l'onorevole Pesenti auspica una riorganizzazione rapida dell'imposta sull'entrata — evidentemente nel senso di avere un tributo che non crei ostacoli allo sviluppo economico del nostro Paese — l'onorevole Turnaturi ha considerato invece come pericolosa, e suscettibile di determinare una notevole diminuzione del gettito del tributo, l'adozione di alcune risoluzioni che segnano la linea della riforma.

La difficoltà sta proprio in questo: che l'imposta sull'entrata è il tributo di maggiore gettito su cui conta in questo momento il bilancio dello Stato. Ma è, nello stesso tempo, il tributo che dà luogo ai maggiori inconvenienti di carattere economico, dato che in determinate situazioni crea ostacoli o distorsioni allo svolgimento e alla libera organizzazione delle aziende produttive.

Non è quindi, secondo me, ancora possibile attuare una riforma sostanziale del tributo; soprattutto non è possibile finché il Tesoro non avrà una certa elasticità nelle sue disponibilità che gli consenta di correre l'alea di vedere questo tributo contrarsi nel suo gettito per un certo numero di mesi. Ma era però necessario che in tutte le soluzioni nelle quali, senza compromettere il gettito dell'imposta, si poteva fare un passo avanti nelle

razionalizzazioni, si procedesse sin da questo momento.

Come ho avuto occasione di osservare nel corso della discussione del bilancio delle finanze davanti alla Camera e al Senato, la linea della riforma verso la quale credo che convenga andare per questo tipo d'imposta, è quella di creare un sistema che colpisca la produzione in una sola fase della vita economica: e proprio in questa direzione si muove il provvedimento che riguarda la sistemazione dell'industria tessile.

Questo è un settore in cui esiste già un'imposta di fabbricazione: ho creduto opportuno sperimentare, per un settore estremamente importante della nostra economia, l'indirizzo di aggravare maggiormente l'imposta di fabbricazione e ridurre, in conseguenza, l'imposta sui singoli trasferimenti. È un esperimento che ho ragione di ritenere darà — nonostante la apparente riduzione delle aliquote — un incremento del gettito per l'amministrazione finanziaria, perché, trattandosi di un settore in cui i trasferimenti sono molto numerosi e spesse volte si verificano per una differenza di prezzo tra compratore e venditore estremamente limitata, una aliquota come quella che avevamo del 4 per cento — o anche un'altra del 3 per cento — corrisponde spesse volte all'utile dell'intermediario e quindi l'evasione è particolarmente elevata.

Non credo sia una illusione pensare che riducendo l'aliquota al 2 per cento si abbiano notevoli probabilità di evitare evasioni, o, per lo meno, di contenerle entro limiti tollerabili. Del resto, in relazione anche all'azione che è in corso da molti mesi per la repressione di evasioni proprio in questo settore, credo di poter dare assicurazioni alla Commissione che abbiamo tutte le prospettive perché i risultati siano raggiunti. Cioè attraverso la riduzione delle aliquote si tende ad ottenere un maggior gettito effettivo dell'imposta.

Forse qualche collega pensa che si sarebbe potuto fare di più: operare anche in altri settori. Ma, a dire il vero, settori così omogenei e in cui ci fosse un'imposta di fabbricazione che permettesse di trasferire una parte del peso in sede di fabbricazione, non mi è stato possibile riscontrarne in questa prima fase.

Così l'invito, che mi è venuto da molti settori interessati, di estendere fin da questo momento l'applicazione del criterio dell'*una tantum* a settori diversi — come le specialità medicinali — non ha potuto essere seguito, perché ho dovuto far sottoporre ad indagini

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

da parte dei miei uffici le singole situazioni di mercato di questi prodotti per vedere quali fossero le prospettive del gettito.

Per il settore latte e derivati in particolare, sto studiando se sia conveniente e possibile adottare il sistema dell'*una tantum* suggerito dall'onorevole De Palma. È possibile adottare il sistema dell'*una tantum* quando abbiamo un prodotto che passa in una certa fase della sua vita, o industriale o commerciale, attraverso una situazione che sia facilmente controllabile da parte degli organi dell'amministrazione finanziaria e, inoltre, un prodotto rispetto al quale la aliquota di applicazione non sia eccessivamente elevata. Perché quando l'aliquota fosse eccessivamente elevata giuoca ancora un'altra volta quello stimolo all'evasione contro il quale l'amministrazione finanziaria spesse volte è impotente. Nel caso del latte e derivati, il problema è molto delicato, perché l'organizzazione agricola del nostro Paese è diversa da regione a regione, da contrada a contrada: se l'applicazione del criterio *una tantum* può considerarsi facile in certe regioni dell'alta Italia o dell'Italia centrale, in cui gran parte del latte viene lavorato da imprese industriali bene organizzate e facilmente identificabili, dobbiamo considerare che in molte altre zone la lavorazione del latte avviene in maniera frazionata, spesse volte nell'ambito familiare, per cui si potrebbe arrivare addirittura ad un ampliamento delle evasioni.

Comunque, siccome io sono favorevole all'adozione del criterio *una tantum* dovunque fin da ora appare possibile adottarlo, vorrei pregare l'onorevole De Palma di non insistere, in questa fase, ad introdurre una modificazione che non è ancora sufficientemente preparata dal punto di vista tecnico ed amministrativo e di accontentarsi per ora dell'impegno che gli studi saranno affrettati e possibilmente concretati in un successivo provvedimento.

Così quando l'onorevole Pesenti chiede di ridurre fin da ora l'aliquota per le industrie librerie ed editoriali, io posso anche essere d'accordo con lui sulle ragioni di fondo che potrebbero giustificare una minor pressione fiscale. Però mi preoccupa della questione di principio, perché se cominciamo in un settore — che è certamente un settore industriale — ad adottare una aliquota minore senza che ci sia una giustificazione chiara (come nel settore dell'industria tessile) di un aumento dell'imposta di fabbricazione, potremmo veramente aprire una porta attraverso cui affluirebbero continuamente istanze

per ulteriori riduzioni di aliquote, contro le quali è difficile resistere.

Vorrei pregare l'onorevole Pesenti di rimandare al riordinamento definitivo del tributo — che nel volgere di pochi mesi è possibile sia presentato alla discussione delle Camere — anche la sistemazione di questo problema di una minor pressione sull'industria editoriale e libraria.

L'onorevole Turnaturi ha richiamato l'attenzione sul timore di un minor gettito dell'imposta. Ora, è difficile far previsioni in questa materia, evidentemente; ma l'esperienza che abbiamo fatto in questi ultimi anni e il paragone tra il gettito di questa imposta nel 1940-41-42 — quando le aliquote erano moderate perché non superavano il 2 per cento — e il gettito dell'imposta nel momento in cui le aliquote erano spinte all'altezza esasperata del 4 per cento, ci dimostrano che questi tipi d'imposte, corrisposte, ad ogni vendita o ad ogni passaggio, rendono di più quando sono applicati con aliquote moderate anziché con aliquote estremamente elevate.

Ed è questa la via nella quale il Ministero si sta muovendo in questo momento, la via della riduzione delle aliquote, nella persuasione che in questo modo non si compromette il gettito, ma questo si assida su una base più sicura, nella universale applicazione del tributo, che conferisce al bilancio una maggiore certezza.

L'articolo 5 — dice l'onorevole Turnaturi — introduce una aliquota indiscriminata. Ora, esistono già nel nostro ordinamento delle aliquote indiscriminate, che sono limitate generalmente al settore alimentare, e dei generi di prima necessità. È sembrato conveniente accettare la stessa aliquota per i prodotti fertilizzanti ed anticrittogamici, proprio perché il peso del tributo in questo settore incide sul costo di produzione dei generi di prima necessità.

D'altra parte non mi pare che vi possa essere difficoltà di applicazione del tributo perché nel settore degli anticrittogamici è ammesso il sistema dell'*una tantum* e sarà facile con la fissazione del nuovo tasso di aliquota condensata passare alla riscossione dell'imposta. Posso dire che, appena questa legge sarà approvata, sarà emanato il relativo decreto ministeriale di applicazione dell'*una tantum* con una aliquota che è stata determinata, anche con le categorie interessate, nella misura del 5 per cento.

L'onorevole Turnaturi si è soffermato sull'articolo 7. Per me quest'articolo ha un'importanza proprio programmatica. Tutti quei

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

passaggi i quali sono dovuti a particolari strutture di singole aziende e che quindi danno luogo ad una imposizione diversa, a seconda della organizzazione interna di una azienda, sono assolutamente ingiustificati come imposizione di questo tipo di tributi, se veramente noi vogliamo fare un'imposta logica. Nel settore dei tessili esistono, accanto a grandi aziende che hanno, nell'interno, dalla filatura fino alla produzione del tessuto finito, una organizzazione completamente accentrata, numerose aziende medie e piccole in cui dal momento della filatura fino al momento della consegna del prodotto finito si realizzano due, tre, talvolta anche quattro passaggi.

Una ripetuta imposizione a carico dei medi e dei piccoli ed a vantaggio dei grossi aggraverebbe questa situazione: della quale, proprio nell'occasione dell'imposta sui filati, ho votato tener conto facendo aumentare l'imposta di un'aliquota che tenga conto della esenzione che viene accordata e che, secondo me, ha il pregio di indicare la strada verso la quale noi intendiamo marciare e nello stesso tempo di mettere su un piede di parità, dove è possibile, le industrie piccole e medie con quelle grandi.

E dirò alla Commissione che anche in un altro settore, con un altro provvedimento che verrà presto all'esame della Camera, mi è stato possibile fare lo stesso trattamento. Questo settore è quello della editoria giornalistica in cui si realizzava una situazione di sperequazione: mentre le grandi aziende, che hanno la tipografia propria, non pagavano l'imposta sull'entrata se non al momento dell'acquisto delle materie prime e al momento della rivendita del giornale, invece tutte le aziende giornalistiche che dovevano far stampare i loro giornali presso tipografie di terzi dovevano pagare l'imposta sull'entrata per la fornitura della stampa.

Anche in questo settore mi è stato possibile eliminare questa disparità. Penso che si potrebbe continuare per questa strada ed arrivare alla riorganizzazione dell'intero tributo.

Per quanto riguarda il trattamento delle cooperative, vorrei far presente sia all'onorevole Pesenti, che mi ha dato lode per questo provvedimento, sia all'onorevole Turnaturi, che lo ha criticato, che non si tratta secondo me altro che di rendere ancora una volta chiaro legislativamente — era già chiaro nella legge del 1940 e poi il concetto è stato offuscato prima da un'interpretazione restrittiva dell'amministrazione e poi da un intervento legislativo — che quando dei produttori

si mettono insieme in qualsiasi forma per far procedere ad una prima manipolazione dei loro prodotti, o ad una trasformazione dei prodotti per una più agevole conservazione, e si restituiscono in natura i frutti di questa manipolazione, non si presentano gli elementi sostanziali per l'applicazione del tributo. Vorrei che fosse chiaro che qui non è una norma di favore per le cooperative, ma è il riconoscimento di una situazione economica obiettiva per cui quando il contadino, che ha possibilità larghe, si produce il suo burro e il suo formaggio e non paga nessuna imposta per questa produzione, lo stesso trattamento deve essere fatto ai piccolissimi proprietari che si mettono insieme per fare, come dicono al mio paese, un formaggio un po' più grande, e che non realizzano nessun utile commerciale o industriale, ma si ripartiscono in natura lo stesso prodotto che hanno ottenuto dalla manipolazione dei loro prodotti agricoli.

E la ragione per cui ho voluto introdurre la chiarificazione che non vi era bisogno della legale costituzione in regolare cooperativa, sta proprio nella interpretazione di questa situazione di fatto, che è ricorrente, sotto forme diverse, in tutte le regioni, e non soltanto nelle regioni che io conosco di più.

In realtà, era avvenuto questo: nella legge del 1940 si diceva chiaramente che quando si faceva conferimento di un prodotto per una prima lavorazione e si procedeva alla restituzione in natura del prodotto, questo non dava luogo ad entrate. Quando nel 1942 fu fatto il nuovo codice civile, il quale in sostanza esclude, almeno formalmente, la possibilità di vita di società di fatto, il legislatore finanziario credette di adeguarsi alla norma del codice civile, aggiungendo una disposizione dove diceva che questo beneficio competeva soltanto alle cooperative regolarmente costituite. Ora, è forse una mia fissazione scientifica quella di sostenere che le norme del diritto civile sono spesse volte irrilevanti per le leggi tributarie. E qui ho ancora avuto una riprova dell'esattezza dell'interpretazione che ho cercato di dare sempre a questo problema nella mia vita di studioso. L'introduzione di una norma che ha trasferito nel regolamento tributario del fenomeno delle cooperative i principi propri del diritto civile, ha fatto sì che quelle organizzazioni che più avevano bisogno che la legge tributaria fosse rigorosamente applicata secondo il criterio ispiratore della legge tributaria stessa, si sono trovate automaticamente escluse dall'ambito dell'applicazione della

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

regola particolare. Siamo arrivati all'assurdo che mentre le cooperative regolarmente costituite continuano a godere del vantaggio della non tassazione dei prodotti conferiti, le piccole latterie cooperative, le piccole cantine cooperative che non avevano forma legale proprio per la piccolezza della loro stessa organizzazione, e che proprio per questo loro carattere rientrano nello spirito della legge, in conseguenza delle disposizioni del 1943, si sono viste fatte oggetto da parte dell'Amministrazione finanziaria di accertamenti e di contravvenzioni perché non pagavano l'imposta sull'entrata sui prodotti conferiti.

Ora, l'articolo 8 ha la funzione di ristabilire quella che secondo me è la chiarezza dei rapporti e quindi di portare ad un'esatta applicazione della legge in relazione alle situazioni che si possono presentare in questi rapporti.

Mi pare di aver risposto grosso modo ai vari appunti che sono stati fatti. Comunque, vedremo, eventualmente, nell'esame delle varie disposizioni, di chiarire meglio la portata di queste norme. Mi permetto, nel concludere queste mie poche illustrazioni, di far mio il consiglio dato dall'onorevole De Martino Carmine, per una ragione molto evidente. Noi potremo insieme vedere quali aggiunte si possano o si debbano fare a questo provvedimento, e ne potremo fare oggetto di uno studio anche per un altro provvedimento. Ma poiché col 1° gennaio 1949 è entrato in vigore l'aggravio dell'imposta di fabbricazione sui filati, che ha come suo corrispondente il nuovo regime dell'imposta sull'entrata per il settore tessile, vorrei pregare gli onorevoli membri della Commissione di considerare l'opportunità che non vi sia un divario eccessivo fra l'applicazione dell'aggravio dell'imposta di produzione e l'applicazione del corrispettivo aggravio dell'imposta sulle vendite realizzato da questo provvedimento. Potremo vedere insieme quale altro provvedimento rapidamente studiare e presentare, ma se fosse possibile, se non vi fossero difficoltà insormontabili, sarei grato alla Commissione se accelerasse l'approvazione del provvedimento.

PESENTI. Riconosco la necessità prospettata dal Ministro di approvare il disegno di legge, nell'intesa, però, che si faccia luogo a quella completa riforma che dia una certa stabilità all'imposta sull'entrata.

Per quanto riguarda l'attività editoriale, vorrei vedere se, almeno per quello che riguarda i periodici, possano essere assimilati tutti, giornali ed altre pubblicazioni. Attualmente le riviste scientifiche sono tutte pas-

sive. La pubblicazione di un libro è già un'altra cosa perché il libro può anche non essere passivo: esso rimane, e può essere venduto successivamente. Invece, le riviste di carattere scientifico sono regolarmente passive, a meno che non siano finanziate in altro modo, come può essere per esempio nel campo delle riviste dell'industria.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Potremo esaminare questo argomento quando verrà in discussione il disegno di legge per il giornalismo in genere.

PESENTI. Sta bene.

WALTER. Desidero un chiarimento. Vi sono delle ditte che vendono dei prodotti alle commissioni aziendali, come ad esempio le ditte tessili che vendono dei prodotti agli operai appartenenti alle ditte stesse. Perché questi devono pagare l'imposta sull'entrata?

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non è possibile fare una differenziazione, perché trattasi di una vendita come un'altra. La differenza sta nel minor prezzo praticato dall'azienda. Una differenziazione si fa, invece, quando il salario è in natura: allora, se una parte di salario è corrisposta in danaro ed una parte in natura, non si applica l'imposta. Ma, quando si tratta di una vendita vera e propria, sia pure a condizione di favore, noi non possiamo applicare un trattamento differente dal punto di vista fiscale.

DE PALMA. Le ragioni di opportunità così chiaramente esposte dal Ministro mi inducono a non insistere sulle mie richieste; tuttavia prego l'onorevole Ministro di volere esaminare con una certa sollecitudine la possibilità di unificare queste imposte.

TURNATURI. Ringrazio anzitutto l'onorevole Ministro delle assicurazioni date. Desidero poi far presente che, per quanto riguarda i provvedimenti presi in materia di anticrittogamici, ecc., concordo in pieno sul provvedimento proposto, ma volevo chiarire il mio precedente pensiero: ho espresso un clogio in questo campo; tuttavia ho delle preoccupazioni circa le difficoltà di ordine tecnico-pratico che si possono determinare presso gli uffici competenti, quando questi debbono ad esempio discriminare l'imposta sull'entrata del 2 per cento dalle altre imposte. Lo stesso dicasi per quanto riguarda il provvedimento relativo alle cooperative. Sono lieto di questo provvedimento, anche perché sono un convinto cooperatore, tant'è vero che avevo già espresso anche il mio modesto plauso, specialmente per quanto riguarda la disposizione contemplata nell'articolo 9. Però non



## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

mi nascondo una preoccupazione: quella che si venga ad aprire una maglia alle evasioni. Per quanto riguarda il settore tessile, poiché il problema è molto più complesso, mi riservo di intervenire in sede di discussione degli articoli 6 e 7.

CHIARAMELLO. Per quanto si riferisce al settore dei mangimi, rilevo che noi abbiamo una zootecnia che è in pessime condizioni specialmente dopo la guerra, e che ha perciò bisogno di essere incoraggiata. Quindi prego il Ministro di ricordarsi anche di questa industria affinché ottenga la stessa riduzione che noi chiediamo per quanto riguarda i fertilizzanti. Questo dico sotto forma di raccomandazione, per quelle modifiche che verranno poi alla legge in generale.

Inoltre sono perfettamente d'accordo circa l'industria editoriale, sulla quale mi sono arrivati numerosi memoriali. Avevo fatto anche una interrogazione per quanto riguarda la tassa di entrata, che porta una forte variazione relativamente alla esportazione dei nostri libri in Svizzera. Mi sono già interessato anche presso il Ministro Merzagora di questo importante problema della esportazione italiana, soprattutto in relazione al settore editoriale librario.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame dei singoli articoli.

## ART. 1.

La imposta sull'entrata sui proventi lordi conseguiti dai ristoranti, caffè, bar, sale da tè, sale da ballo, circoli, club, ed altri simili locali, compresi quelli esistenti negli alberghi, è dovuta nella misura dell'8 per cento per gli esercizi classificati di lusso, del 6 per cento per gli esercizi di prima categoria.

Alla stessa imposta del 6 per cento sono assoggettati i proventi lordi conseguiti dai barbieri e parrucchieri per uomo e per signora classificati di lusso.

Le aliquote previste dai commi precedenti si applicano anche alle prestazioni accessorie effettuate negli esercizi medesimi.

BARBINA. La classificazione « esercizi di lusso » per i parrucchieri da chi viene fatta?

PRESIDENTE. Onorevole Barbina, questo è detto esplicitamente all'articolo 3. Pongo ora in votazione l'articolo 1 di cui è stata data lettura.

(E approvato).

## ART. 2.

Le aliquote d'imposta di cui al precedente articolo non si applicano alle entrate conseguite dagli esercizi in detto articolo contemplati in dipendenza di spettacoli, concerti ed altri simili trattenimenti soggetti a diritto erariale.

(E approvato).

## ART. 3.

Ai fini dell'applicazione dell'imposta sulla entrata delle aliquote stabilite dall'articolo 1, deve ritenersi valida la classificazione degli esercizi in detto articolo specificati, effettuata dalle competenti autorità.

È fatto obbligo all'autorità che rilascia la licenza di fare in essa menzione della categoria dell'esercizio.

(E approvato).

## ART. 4.

Per gli atti economici relativi al commercio dei prodotti sottoelencati l'imposta sull'entrata è dovuta nella misura dell'8 per cento della entrata imponibile:

pelli da pellicceria, grezze o comunque lavorate o confezionate e confezioni di pellicceria di ermellino, martora del Canada, zibellino, chinchilla, visone, castoro, faina, kolinski, lince, lontra scalskin (foca); lontra kamtschatka, pekans (fischer), puzzole, volpe argentata, volpe azzurra, petit-gris;

pietre preziose, comprese le pietre sintetiche e scientifiche, ed escluse le pietre preziose destinate ad uso industriale; perle naturali e coltivate e coralli, tanto allo stato grezzo che lavorato;

lavori in oro ed in platino, esclusi i lavori per uso industriale e di laboratorio; articoli con parti e guarnizioni di oro o di platino, compresi gli orologi con cassa in oro o in platino ed escluse le penne stilografiche col solo pennino di oro; prodotti e lavori fatti esclusivamente in argento o nei quali l'argento costituisce l'elemento di prezzo prevalente.

La stessa aliquota si applica per la importazione dall'estero dei prodotti sopra elencati.

(E approvato).

## ART. 5.

L'aliquota dell'imposta generale sull'entrata dovuta per il commercio dei seguenti prodotti fertilizzanti ed anticrittogamici di

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

produzione nazionale e per l'importazione degli stessi prodotti di provenienza estera è fissata nella misura del 2 per cento.

## FERTILIZZANTI:

a) *Azotati*: solfato ammonico; nitrato di calcio 13/14-15,50 per cento; nitrato ammonico 15/16-20/21-33/35 per cento; nitrato soda; fosfato biammonico; calciocianamide:

b) *Fosfatici*: superfosfato minerale; perfosfato organico con un contenuto di azoto non superiore al 3 per cento; scorie Thomas; fosforiti (fosfato minerale macinato);

c) *Potassici*: sale potassico 40/42-30/32 per cento; cloruro potassico 50/52-58/60 per cento; solfato potassico 48/50 per cento.

## ANTICRITTOGAMICI:

solfato di rame; ossicloruro di rame ed altri anticrittogamici al 64 per cento di solfato di rame; zolfo grezzo molito e anche ventilato; zolfo raffinato molito e anche ventilato; zolfo sublimato; minerale di zolfo molito e anche ventilato; gli stessi zolfi ramati; zolfo raffinato in pani e cannoli.

SCHIRATTI. Vorrei chiedere al Ministro perché sotto la voce « fosfati » siano state comprese tutte le materie prime ed i prodotti relativi a tale industria ed è stata esclusa invece una delle materie prime sostanziali, che è la pirite.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Faccio presente che qui si tratta di prodotti usati nell'agricoltura.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5.

(È approvato).

MARTINELLI. Chiedo che la discussione sugli articoli 6 e 7 sia abbinata, trattandosi di argomenti collegati.

(Così rimane stabilito).

PRESIDENTE. Passiamo ad esaminare congiuntamente gli articoli 6 e 7.

## ART. 6.

Per gli atti economici relativi al commercio dei prodotti tessili elencati nella tabella allegata A alla presente legge, l'imposta generale sull'entrata è dovuta fino al 31 dicembre 1949 nella misura del 2 per cento dell'entrata imponibile.

La stessa aliquota si applica per l'importazione dall'estero dei detti prodotti.

## ART. 7.

Non costituisce entrata imponibile la vendita dei prodotti tessili (filati) elencati nella tabella allegata B alla presente legge effettuata fino al 31 dicembre 1949 al fabbricante di tessuti che li impiega direttamente nella propria industria.

Le relative fatture di vendita, il cui rilascio è in ogni caso obbligatorio, sono soggette alla tassa ordinaria di bollo di cui all'articolo 52 della tariffa allegata A al regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3268, e successive modificazioni, e debbono contenere la specifica indicazione che trattasi di filati acquistati da fabbricanti di tessuti per il diretto impiego nella propria industria.

Analoga esenzione si applica per l'importazione dei detti prodotti direttamente acquistati all'estero dal fabbricante di tessuti per uso della propria industria.

Come i colleghi possono rilevare, in questi articoli sono stabiliti due principi essenziali: uno è un principio generale e normale, che cioè per gli atti economici riguardanti i tessili si applica il 2 per cento. L'articolo 7 riguarda invece una esenzione per il commercio di questi stessi prodotti e materie prime quando i filati sono impiegati direttamente nella propria industria. Poi sono enunciate le disposizioni di carattere procedurale in ordine alla applicazione di questi principi.

MARTINELLI. Mi permetto di far presente che vi è una viva attesa per questo provvedimento, e il Ministro non ignora che vi è un fermo nelle contrattazioni, in attesa che la legge venga pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*. Circa le osservazioni fatte dall'onorevole Turnaturi, faccio rilevare che non si tratta praticamente di approvare una riduzione del carico fiscale per l'industria tessile. Noi dobbiamo vedere questa disposizione, come ha detto il Ministro, legata al disegno di legge n. 256, che stabilisce un notevole aumento all'imposta di fabbricazione su taluni prodotti e, fra gli altri, i filati. Le maggiori entrate, secondo le previsioni molto prudenti del Ministro, esposte nella relazione al Senato, per l'imposta sulla fabbricazione dei filati, si aggirerebbero intorno ad una cifra non inferiore ai 15 miliardi annui. Noi, però, abbiamo ora in esame la riduzione dell'imposta sull'entrata sui prodotti tessili prevista dall'articolo 6, riduzione che va dal 3 al 2 per cento. Il volume delle vendite dei filati delle aziende non a produzione accentrata, è pre-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

sunta da taluni attorno ad una cifra di 100-150 miliardi; dunque, al 3 per cento, si avrebbe una minore entrata dai 3 ai 4 miliardi e mezzo; rimangono gli altri 10 o 12 miliardi di maggiore entrata in corrispondenza dell'aumento dell'imposta sulla fabbricazione dei filati. Quindi, è da ritenersi che lo sgravio concordato in sede di imposta generale sull'entrata, sia notevolmente compensato dall'aumento previsto dal disegno di legge n. 256, riguardante l'imposta sulla fabbricazione dei filati. Considerato questo, non solo io concordo con i criteri esposti nella relazione ministeriale ma mi permetto di far presente che l'applicazione di questi nuovi criteri ha pienamente salvaguardato quella che era la preoccupazione del Ministro, e cioè che non si introducessero provvedimenti che non migliorassero quella che è l'attuale situazione del Tesoro, in poche parole non si diminuissero le entrate. Vorrei, poi, esprimere un voto, che forse, aveva sede più idonea durante la discussione generale. L'imposta generale sull'entrata per questo settore sta assumendo, sotto un certo aspetto, la fisionomia di imposta di produzione. Il voto che esprimo è questo: che si semplifichino le norme. Il Ministro, infatti, in due punti della sua relazione parla della razionalizzazione della materia, in modo che non accada quanto si verificò prima del 1940, per la tassa scambi, la cui applicazione anche per i competenti presentava serie difficoltà di applicazione.

TURNATURI. Per quanto riguarda il provvedimento preso per i prodotti tessili, mi ero riservato di intervenire nella discussione degli articoli. Sono grato al collega Martinelli che mi ha dato occasione di esaminare con maggiore attenzione il problema. Mi rendo conto della giustificazione del provvedimento previsto dall'articolo 7 del disegno di legge, di mettere sullo stesso piano di parità le organizzazioni che ne beneficiano, specie per quanto riguarda i passaggi agli effetti della tassazione. Però, le piccole e medie industrie, che non hanno il ciclo di produzione accentrato, vengono senza dubbio, agli effetti dell'imposta, a trovarsi in condizioni di disagio rispetto ai grandi complessi industriali. Avevo delle preoccupazioni, in ordine alle evasioni che questo provvedimento può portare, perché ritengo che l'esenzione di alcuni passaggi in favore di quelle industrie che non hanno un ciclo accentrato per la fabbricazione di tessuti, possa portare ad eventuali evasioni: è infatti difficile effettuare il controllo della materia prima effettivamente impiegata anche se è richiesta l'emissione

della relativa fattura. È difficile credo, accertare il quantitativo di filati impiegato nella produzione dei tessuti rispetto al quantitativo dei tessuti effettivamente prodotti. Avrebbe risposto meglio agli interessi dell'erario, se noi avessimo adottato questo provvedimento dopo che l'onorevole Ministro avesse preparato una riforma generale del tributo, o, per lo meno, quando si fosse venuti all'applicazione dell'imposta di fabbricazione sul quantitativo effettivamente prodotto, mentre, secondo la legislazione vigente, l'imposta di fabbricazione colpisce soltanto il quantitativo stabilito forfaitariamente. Inoltre, bisogna tener conto che, accordando a questo particolare settore questo beneficio, si aprirebbe la strada ad altre industrie, che non hanno il ciclo di produzione accentuato, le quali potrebbero invocare l'estensione di questo provvedimento. Quindi, mi permetto di insistere, se l'onorevole Ministro non ha nulla in contrario che venga soppresso completamente l'articolo 6, salvo a rivedere il provvedimento, quando fra, pochi mesi, sarà riesaminata tutta la materia dell'imposta sull'entrata e quindi, in quella sede, si porteranno quelle modifiche che dovranno disciplinare i settori industriali.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Vorrei dire all'onorevole Turnaturi che, per quanto riguarda l'articolo 6, il timore di evasione non deve essere esagerato. Noi abbiamo già una certa esperienza, perché per una zona analoga a quella prevista dall'articolo 6 abbiamo l'esperienza di vecchie imposte, come quella sugli scambi, e si è visto che la zona di evasione è relativamente limitata. Vi dirò, inoltre, che le verifiche che dal mese di luglio si stanno conducendo per combattere le evasioni proprio nel settore tessile sono condotte con un criterio tecnico che è press'a poco questo: di rilevare la quantità di materia prima che entra in ogni singola azienda, e di richiedere la documentazione del corrispondente prodotto finito, che deve uscire dalla azienda alla fine del ciclo produttivo. Ora, se noi avessimo domani, per ipotesi, un contribuente che dichiara di acquistare del filato per uso tessile e poi lo destina ad altro uso soggetto ad imposta, questo contribuente non si troverebbe nella situazione di poter documentare una uscita di tessuto finito, soggetto all'imposta sull'entrata, corrispondente al quantitativo di filati che è entrato. E poiché l'imposta sui tessuti ha maggior peso, il contribuente che vendesse il filato finirebbe alla resa dei conti, con il fare un pessimo affare. Devo, dunque, ritenere che le evasioni saranno li-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

mitate ancor più ora di quello che non siano state per il passato, quando vigeva un regime analogo, a quello dell'imposta sugli scambi. L'onorevole Turnaturi, mi dice poi che il principio potrebbe essere invocato da altri settori; lo trovo logico, ma non si potrà estendere l'applicazione pratica di esso finché non avremo per altri settori uno strumento valido di controllo. E qui, può essere opportuno che io dica, che qualsiasi criterio o qualsiasi struttura finanziaria si finirà per adottare per l'imposta sull'entrata che assume per gran parte il carattere di un'imposta di fabbricazione, non sarà possibile fare un deciso progresso fino a che non si fissi l'obbligo che le aziende abbiano una apposita contabilità aggiornata. Nel settore dei tessili se non la contabilità, si hanno però elementi obbiettivi, che non sfuggono ad una verifica...

TURNATURI. Osservo che a causa del diverso titolo che possono avere i filati è difficile effettuare un controllo preciso che consenta di stabilire un rapporto esatto tra la materia prima impiegata e il quantitativo di tessuto effettivamente prodotto e tenendo anche conto della diversa potenzialità degli impianti.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non è esatto perché c'è un rapporto tecnico tra la quantità prodotta e il quantitativo impiegato per il tipo di filato.

Si capisce che un impianto nuovo ha efficienza maggiore di quello vecchio; dal punto di vista del fisco, ha valore la rilevazione media; al fisco interessa la tassazione globale; e la cifra che volevamo raggiungere, l'abbiamo sempre raggiunta. Questo è un settore in cui si prevede l'opportunità e la possibilità di sperimentare con tutta prudenza questo nuovo orientamento. Ritengo che il Ministero abbia fatto bene a iniziare questo esperimento: ne vedremo i risultati. E che si tratti di una situazione sperimentale risulta dallo stesso testo dell'articolo 6, in cui la riduzione dell'aliquota è limitata a un anno. Si tratta anche di un ammonimento alle varie categorie, perché collaborino con l'amministrazione finanziaria. Se il gettito del tributo non sarà quello che l'Amministrazione aspetta, dopo questo nuovo esperimento, nella ipotesi che la riorganizzazione del sistema tributario si possa realizzare prima della scadenza del periodo stabilito, della questione ne sarà investita la Camera la quale affronterà e risolverà la situazione.

Il raddoppio dell'imposta sui filati è già in vigore: trattandosi di un provvedimento attinente ad un'imposta di fabbricazione, si

è adottato mediante un decreto catenaccio. Un ritardo nella applicazione porterebbe ad uno squilibrio in un provvedimento così complicato.

Pertanto, mi permetto di insistere perché la Commissione voglia approvare il provvedimento nei termini nei quali è stato presentato.

TURNATURI. Le conclusioni dell'onorevole Ministro mi lasciano parzialmente soddisfatto; tuttavia, per non creare difficoltà tecniche al Ministro ed anche al settore tessile, non insisto nella mia proposta. Comunque, dichiaro di astenermi dalla votazione degli articoli sui quali ho parlato.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Desidero chiarire che non si tratta di un provvedimento per un determinato settore; quello di cui si è parlato ora è un settore in cui v'era possibilità di attuare una certa razionalizzazione. Forse abbiamo avuto la mano pesante per una certa frazione, nel senso che abbiamo fatto calcoli pessimistici per il gettito dell'imposta sui filati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo ministeriale.

TURNATURI. Dichiaro di astenermi.

(L'articolo 6 è approvato).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo ministeriale di cui precedentemente ho dato lettura.

TURNATURI. Dichiaro di astenermi.

(L'articolo 7 è approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 8:

« Non danno luogo ad entrata imponibile il conferimento di prodotti agricoli, anche se abbiano subito una prima lavorazione, da parte dei soci diretti produttori in cooperative o consorzi di manipolazione o vendita collettiva o associazioni similari a carattere cooperativo ancorché non regolarmente costituite, nonché la riconsegna ai soci del prodotto risultante dalla manipolazione o trasformazione.

« La imposta sull'entrata è dovuta sulla vendita dei prodotti conferiti o di quelli ottenuti dalla loro lavorazione o manipolazione da parte dei detti enti.

« In caso di conferimenti eseguiti in società cooperative, legalmente costituite, da parte degli enti previsti nel primo comma, loro associati, l'imposta sull'entrata non è applicabile limitatamente ai prodotti che furono ad essi apportati dai propri soci per essere ven-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

duti o manipolati anche se da parte dei detti enti abbiano subito una lavorazione.

« La disposizione di cui al primo e terzo comma non si applica nei confronti degli enti ivi menzionati ai quali i soci vendono i prodotti agricoli anziché effettuare il conferimento.

« I commi 2, 3 e 4 dell'articolo 11 del regio decreto-legge 3 giugno 1943, n. 452, sono abrogati ».

SCHIRATTI. Osservo che fra le migliaia di latterie esistenti nelle zone alpine, nell'Udinese, nel Bellunese e nel Friuli, una percentuale piuttosto elevata è costituita da cooperative non regolarmente costituite. Ora, se ai singoli conferenti venisse chiesta la documentazione della loro qualità di soci, in che situazione essi si troverebbero, ai fini della esenzione dalla imposta? L'onorevole Ministro, nel dare le direttive di applicazione, potrebbe disporre che l'accertamento della qualità di socio fosse fatto con criterio abbastanza largo; altrimenti, verrebbero escluse dal beneficio della esenzione numerose associazioni; il che sarebbe contrario allo spirito della legge.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Questo pericolo non esiste: non si chiederà per prova un atto notarile, che non esiste, ma l'elenco dei soci, l'elenco delle cariche sociali, che esiste sempre; è documento più che sufficiente.

SCHIRATTI. C'è, per esempio, il libretto della latteria.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non vorrei prendere un impegno troppo tassativo, che poi si tradurrebbe in un inceppo di interpretazione. Comunque, lo spirito della disposizione è questo.

SCHIRATTI. Né prendo atto.

BARBINA. Anche i soci di cooperative regolarmente costituite possono trovarsi nella difficoltà di non poter dare la prova legale della loro qualità; e quindi possono essere messi in contravvenzione.

Pertanto, propongo che invece di dire « da parte dei soci diretti produttori », si dica: « da parte dei diretti produttori ».

Osservo ancora che questo provvedimento sarà certamente accolto con senso di sollievo da migliaia di cooperative. Dall'interpretazione data prima dall'onorevole Ministro, in risposta ai colleghi intervenuti nella discussione generale, io non ho però ben capito se la disposizione ha carattere interpretativo o innovativo. La questione è molto importante: se si tratta di disposizione interpretativa, potrebbero cadere tutti gli accertamenti e le

contravvenzioni per centinaia di milioni di lire, che hanno colpito le nostre latterie; se la disposizione è invece innovativa, allora resterebbero in piedi tutte queste contravvenzioni.

Vorrei che l'onorevole Ministro esprimesse il suo pensiero, che resterà a verbale come interpretazione di questa disposizione.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Dichiaro di non potere accettare la proposta di estendere l'esenzione a tutti i diretti produttori; evidentemente verrebbe meno tutta la ragione tecnica della norma.

Noi diciamo che si fa questo trattamento a coloro che si associano per realizzare una migliore elaborazione, dal punto di vista tecnico, dei loro prodotti. Ma chi ricorre ad attrezzature esterne, per ottenere questa elaborazione, entra in una relazione economica di tutt'altro tipo, soggetta a trattamento fiscale completamente diverso.

Io chiedo che questa norma non venga modificata; altrimenti salterebbe tutta la disposizione e mancherebbe qualsiasi giustificazione a questo trattamento.

Riguardo alla questione se la norma dell'articolo 8 sia interpretativa o innovativa, io mi trovo molto imbarazzato. Le norme precedenti sono piuttosto confuse nella loro espressione; e l'articolo 8, all'ultimo comma, abroga le precedenti disposizioni, appunto al fine di evitare confusioni di applicazione e di interpretazione.

Preferirei rimandare al giudice lo stabilire se si tratti di norma interpretativa o innovativa. Per ora prendiamo atto che almeno dal 5 o dal 6 gennaio del 1949 in poi gli inconvenienti lamentati fin'oggi non dovrebbero più verificarsi.

BARBINA. Non posso essere soddisfatto, dato lo stato di incertezza in cui si lasciano le cooperative. Un pensiero espresso dall'onorevole Ministro avrebbe valore enorme: si potrebbero risolvere molte questioni, senza costringere questi enti ad azioni costosissime, il cui esito potrebbe essere molto incerto.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Barbina, se insiste nella sua proposta, a presentare un emendamento scritto, che io porrò in votazione.

BARBINA. Presenterei un ordine del giorno (che servirebbe da interpretazione della norma) da sottoporre alla Commissione. Ritiro, intanto, la proposta di emendamento al primo comma.

PRESIDENTE. Ritengo che per una interpretazione autentica l'ordine del giorno non sia lo strumento più idoneo.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

BARBINA. Io intendo formulare il mio ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Barbina di formulare il suo ordine del giorno.

Pongo, intanto, ai voti l'articolo 8.

(È approvato).

Passiamo all'ordine del giorno che l'onorevole Barbina ha formulato nei seguenti termini:

« La Commissione finanze e tesoro raccomanda che in sede di applicazione dell'articolo 8 della legge concernente provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata sia tenuto presente il valore interpretativo della norma stessa, e venga quindi applicata anche per le vertenze in corso ».

Faccio presente che l'onorevole Ministro ha comunicato che si astiene.

SCHIRATTI. Pregherei il collega Barbina, nell'interesse stesso della tesi che egli sostiene, di ritirare l'ordine del giorno; perché, se l'ordine del giorno non fosse approvato, questo semplice fatto precluderebbe con molta probabilità al giudice la possibilità di dare il valore interpretativo desiderato. Così si verrebbe a chiudere una strada e si determinerebbe una grave difficoltà, finendosi con l'ottenere l'effetto contrario a quello proposto.

SCOCA, *Relatore*. Mi pare che l'ordine del giorno non possa essere accolto; perché qui non si tratta di una norma interpretativa, ma innovativa: si vuole modificare la situazione preesistente.

Fare una raccomandazione al Governo perché nell'applicazione pratica del provvedimento tenga conto di queste raccomandazioni, sta bene; ma dire che si tratta di una norma interpretativa quando non lo è, mi pare assurdo e contraddittorio anche con quanto è stato dichiarato nella relazione del Ministro.

BARBINA. Per agevolare l'accoglimento della mia raccomandazione, potrei dire semplicemente che « la Commissione raccomanda che la norma stessa venga applicata anche per le vertenze in corso ».

DE MARTINO FRANCESCO. Dichiaro che mi asterrò dal voto poiché, se si volesse tener conto degli interessi prospettati dall'onorevole Barbina, bisognerebbe introdurre una norma che tenesse conto della legge precedente-

mente applicata dall'Amministrazione delle finanze. Non sono contrario agli interessi prospettati, ma ritengo che, con l'ordine del giorno, useremmo uno strumento inadeguato.

PRESIDENTE. Poiché, l'onorevole Barbina insiste nel suo ordine del giorno, dovrò porlo in votazione.

DUGONI. Dichiaro, che per le ragioni esposte dall'onorevole De Martino, voterò contro l'ordine del giorno.

SCHIRATTI. Dichiaro che mi asterrò, poiché ritengo lo strumento inadeguato allo scopo.

BARBINA. Dichiaro di ritirare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 9:

« Non costituisce entrata imponibile il passaggio di merci che ha luogo tra consorzi di cooperative di esclusivo approvvigionamento, e cooperative consorziate, quando i consorzi non svolgono alcuna attività di carattere industriale ».

(È approvato).

## ART. 10.

È abrogato l'articolo 11 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 799, e sono richiamate in vigore le disposizioni di cui al penultimo ed ultimo comma dell'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762.

(È approvato).

## ART. 11.

La facoltà prevista dall'articolo 10 del decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1944, n. 348, ai fini della determinazione degli speciali regimi d'imposizione dell'imposta sull'entrata ivi contemplati, è estesa anche alle entrate derivanti dal commercio delle specialità medicinali.

(È approvato).

## ART. 12.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(È approvato).

Passiamo ora agli allegati A e B:

TABELLA DEI PRODOTTI TESSILI SOGGETTI ALL'IMPOSTA SULLA ENTRATA  
IN BASE ALL'ALIQUOTA DEL 2 PER CENTO CON RIFERIMENTO ALLE VOCI  
DELLA TARIFFA DOGANALE

## CANAPA, LINO E JUTA.

- 152 - Filati di lino, semplici.
- 153 - Filati di canapa, semplici.
- 154 - Filati di lino e di canapa, ritorti.
- 155 - Filati di juta semplici e ritorti.
- 157 - Filati semplici di lino e di canapa, a lungo taglio e refe.
- 158 - Filati di lino e di canapa, da cucire.
- ex 160 - Tessuti di lino e di canapa, esclusi quelli pegamoidati.
- 161 - Tessuti di juta.
- 169 - Velluti di lino e di ramiè.
- 170 - Velluti di juta, esclusi i tappeti da pavimento, vellutati.
- 172 - Calze.
- 173 - Guanti.
- 174 - Maglie non nominate.

## COTONE.

- 183 - Filati semplici non mercerizzati.
- 184 - Filati ritorti non mercerizzati.
- 185 - Filati mercerizzati.
- 187 - Filati in matassine, in gomitoli, su rocchetti o comunque preparati per la vendita al minuto.
- 190 - Tessuti non mercerizzati o fatti con fili non mercerizzati.
- 191 - Tessuti mercerizzati o fatti con fili mercerizzati.
- 200 - Velluti.
- 201 - Calze e calzini.
- 202 - Guanti.
- 203 - Maglie non nominate.
- 210 - Tessuti misti.

## LANA.

- 216 - Filati di pura lana Mohair.
- 217 - Filati di lana, altri.
- 218 - Tessuti di lana.
- 219 - Tessuti di fili di lana stampati in nastro.
- 220 - Tessuti broccati.
- 223 - Tessuti misti di lana e di materia tessile e vegetale.
- 225 - Feltri.
- 226 - Coperte di lana o di borra di lana.
- 228 - Velluti di lana.
- 230 - Calze di lana.
- 231 - Guanti di lana.
- 232 - Maglie non nominate, di lana.
- 233 - Calze miste di lana e di materia tessile vegetale.
- 234 - Guanti misti di lana e di materia tessile vegetale.
- 235 - Maglie non nominate, miste di lana e di materia tessile vegetale.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

## SETA.

- 247 - Seta tratta.
- 249 - Filati di cascame di seta (chappe), in matassine, su tubi per spole, fusi e « cannettes », bobine, comprese le catene ordite, non preparati per la vendita al minuto.
- 250 - Filati di pettenuzzo o roccadino (bourrette).
- 251 - Filati da cucire, in matassine, in gomitoli, su rocchetti e simili, o comunque preparati per la vendita al minuto.
- 252 - Tessuti di seta.
- 253 - Tessuti misti con catena intieramente di seta e trama in tutto o in massima parte di altre materie tessili.
- 254 - Tessuti misti, nei quali la seta entra in misura di non meno di 12 ma non più del 50 per cento.
- 255 - Tessuti ordinari di cascame di seta, pesanti più di 200 grammi per metro quadrato e nei quali i cascami di seta entrano in misura di non meno di 12 per cento.
- 260 - Velluti di seta.
- 261 - Velluti misti.
- 262 - Maglie di seta (guanti, calze, anche miste, altre).
- 263 - Maglie miste, escluse le calze (guanti, altre).

## FIBRE ARTIFICIALI (RAYON E SIMILI).

- 247/bis - Fibre artificiali.
- ex 248/bis - Cascami di fibre artificiali (filati o torti ad uno o più fili).
- 251/bis - Filati da cucire, in matassine, in gomitoli, su rocchetti e simili o comunque preparati per la vendita al minuto.
- 252/bis - Tessuti di fibre artificiali.
- 253/bis - Tessuti misti con catena interamente di fibre artificiali e trama in tutto o in massima parte di altre materie tessili, ecc.
- 254/bis - Tessuti misti nei quali le fibre artificiali entrano in misura di non meno di 12, ma non più del 50 per cento.
- 255/bis - Tessuti ordinari di cascami di fibre artificiali pesanti più di 200 grammi per metro quadrato e nei quali i cascami di fibre artificiali entrano in misura di non meno il 12 per cento.
- 260/bis - Velluti di fibre artificiali.
- 261/bis - Velluti misti.
- 262/bis - Maglie di fibre artificiali (guanti, calze anche miste, altre).
- 263/bis - Maglie miste (escluse le calze).

Dato che è stato approvato l'articolo 6, che si richiama all'allegato A, questo s'intende approvato.

ALLEGATO B.

TABELLA DEI PRODOTTI TESSILI (FILATI) ESENTI DA IMPOSTA GENERALE SULLA ENTRATA LIMITATAMENTE ALLA VENDITA ALL'INDUSTRIALE TESSITORE, CON RIFERIMENTO ALLE VOCI DELLA TARIFFA DOGANALE

## CANAPA, LINO, JUTA.

- 152 - Filati di lino, semplici.
- 153 - Filati di canapa, semplici.
- 154 - Filati di lino e di canapa ritorti.
- 155 - Filati di juta semplici e ritorti.
- 157 - Filati semplici di lino e di canapa, a lungo taglio e refe.



## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

## COTONE.

- 183 — Filati semplici non mercerizzati.  
 184 — Filati ritorti non mercerizzati.  
 185 — Filati mercerizzati.

## LANA.

- 216 — Filati pura lana Mohair.  
 217 — Filati di lana, altri.

## SETA.

- 247 — Seta tratta.  
 249 — Filati di cascami di seta (chappe), in matassine, su tubi per spole, fusi e « cannettes », bobine, comprese le catene ordite, non preparati per la vendita al minuto.  
 250 — Filati di pettenuzzo o roccadino (bourrette).

## FIBRE ARTIFICIALI (RAYON E SIMILI).

- 247/bis — Fibre artificiali.  
 ex 248/bis — Cascami di fibre artificiali (filati o torti ad uno o più fili).

Essendo stato approvato l'articolo 7, che si richiama all'allegato B, questo s'intende approvato.

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

(Così rimane stabilito).

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

« Concessione del beneficio di cui al decreto legislativo 31 luglio 1947, n. 805, alla vedova di Francesco Rismondo ». (222).

« Provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata ». (252).

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

« Concessione del beneficio di cui al decreto legislativo 31 luglio 1947, n. 805, alla vedova di Francesco Rismondo ». (222):

Votanti . . . . .	32
Voti favorevoli . . . . .	31
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione è approvata).

« Provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata ». (252):

Votanti . . . . .	32
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	4

(La Commissione approva).

**Discussione del disegno di legge: Provvedimenti in materia di tasse di circolazione sugli autoveicoli, motocicli e velocipedi a motore. (253).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti in materia di tasse di circolazione sugli autoveicoli, motocicli e velocipedi a motore ».

In assenza del relatore onorevole Menotti, in congedo, prego l'onorevole Arcangeli di svolgere la relazione su questo provvedimento.

ARCANGELI, *Relatore*. Il disegno di legge è stato presentato al Senato con una relazione che nella sua prima parte dice: « L'aumento delle tasse di circolazione sugli autoveicoli e sui motocicli trova giustificazione nel fatto che bisogna procedere ad un migliore adeguamento delle tasse di circolazione sugli autoveicoli e sui motocicli trova giustifica-

zione nel fatto che bisogna procedere ad un migliore adeguamento delle tasse di circolazione, rispetto alle tariffe vigenti nel periodo pre-bellico, soprattutto in rapporto al mutato valore della moneta ».

Quindi, praticamente, questo progetto di legge avrebbe l'innocente scopo di trasformare quelle che erano le tariffe di allora in quelle che devono essere tariffe di oggi, in relazione al mutato valore della moneta. Tuttavia, però, il disegno di legge tiene presente alcune particolari situazioni. Per esempio, per quanto riguarda il trasporto delle cose; infatti, non si è creduto di portare delle innovazioni in materia di tassazioni in questo campo, per non gravare sugli oggetti di consumo, specie per quelli dell'alimentazione. Però, in questo progetto, vi sono delle innovazioni notevoli. Innovazioni, per esempio, che riguardano la tassazione dei cosiddetti micromotori, cioè dei motori applicati alle biciclette, motori che non superano le cilindrate di 125 centimetri cubi, che oggi si chiamano *motoscooter*, o, come viene detto nella legge, *motoleggere*. Fino ad oggi questi piccoli motocicli non erano soggetti a nessuna tassazione sulla circolazione. Francamente, da parte di alcuni osservatori del problema la cosa è sembrata non strana, perché si vedono girare per il territorio della Repubblica questi *motoscooter*, che trasportano una persona e talvolta due..., ma quando ci si addentra in un esame molto dettagliato del problema, quando noi esaminiamo, per esempio, i motori ausiliari che vengono applicati alle biciclette, e che hanno una cilindrata inferiore ai 50 centimetri cubi ci si domanda: quanti sono questi motori ausiliari oggi in circolazione in Italia, di cilindrata inferiore ai 50 centimetri cubi?

Da un'indagine un poco affrettata che ho potuto fare in questi giorni, questi micromotori non superano le 30 mila unità, tenendo conto anche di quelli che sono stati fabbricati in periodi precedenti, ma che non sono più in uso, dato che tali motori sono più soggetti al deterioramento. Queste 30 mila unità tassate a mille lire ciascuna, portano alla cifra di 30 milioni di entrata, al lordo delle spese di esazione e delle spese per il contrassegno. Questi 30 milioni vanno suddivisi, secondo il presente disegno di legge, in tale modo: 6 decimi allo Stato, e 4 decimi — cioè 12 milioni — da dividere fra le 90 provincie italiane. 12 milioni divisi per 90! Praticamente una cifra totale irrisoria, ma non irrisoria per chi possiede questi micromotori, poiché alle 1000 lire se ne debbono aggiungere al-

trettante da pagare per il contrassegno, determinato dalla legge, contrassegno analogo a quello delle biciclette prima della guerra. L'applicazione di questo contrassegno, che dovrebbe essere un disco di carta da applicarsi alla bicicletta, non risulterebbe facile.

Prego l'onorevole Ministro, e mi rivolgo alla sua comprensione, perché venga abolita questa parte riguardante i micromotori di cilindrata inferiore ai 50 centimetri cubi. Parlo cioè di quei motori che oggi si chiamano « Cucciolo » e « Mosquito »; non parlo del motociclo « Guzzi », né della « Vespa », né della « Lambretta ». Parlo dei micromotori applicati direttamente al telaio della bicicletta. Inoltre, affinché il contrassegno non sia rubato o adoperato da più persone, occorrerebbe un contrassegno metallico; non solo, ma questi micromotori che vengono applicati alle biciclette hanno una numerazione che si ripete sullo stesso modello e sullo stesso tipo. Per esempio molti sanno che i micromotori da 48 centimetri cubi vengono fabbricati da due ditte, una volta unite ed oggi separate: la S.I.A.T.A. e la Ducati. La numerazione della S.I.A.T.A. e quella della Ducati sono quindi identiche, non solo, ma nei primi modelli del « Cucciolo » manca addirittura la numerazione. Bisognerebbe procedere nientemeno che ad un punzonamento: e con quali numeri?

Io invoco, a nome di tutti coloro che adoperano questi micromotori, l'abolizione della tassa, mentre proporrei di fissare mille lire di tassa all'uscita dalla fabbrica di questi micromotori. Con questo avremo, evidentemente, una maggiore facilità di riscossione.

Non così invece per quanto riguarda i motocicli leggeri, per i quali riconosciamo giusta la tassazione. I motori in questo caso sono applicati su telai adeguati: si tratta di veri e propri motocicli con particolari caratteristiche, con motori a due tempi. Una « Vespa » di 125 centimetri cubi ha un consumo, tra olio e benzina, pari ad una 250 « Guzzi ». Comunque, quando andiamo nei motocicli leggeri, non trovo esagerato che questi siano sottoposti a tassazione, anche perché molto presto bisognerà arrivare ad una disciplina di questi motocicli leggeri, che percorrono 60 o 70 chilometri orari, come dei veri e propri autoveicoli e non più come biciclette cui venga applicato il motorino ausiliario.

Ma le cose che ci hanno meravigliato in questa legge sono di altra natura e ben più gravi. Per esempio, quando scendiamo alla tassazione delle autovetture adibite al trasporto di persone, vediamo che è tornato in vita

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

soltanto in Italia — fa eccezione la Turchia — il sistema di tassazione che identifica la potenza del motore attraverso i cosiddetti « cavalli fiscali » con una formula che è andata in disuso da molti anni in tutti i paesi del mondo. Questa formula è  $F=0,08782$  moltiplicato per il numero dei cilindri e moltiplicato ancora per il volume elevato alla potenza 0,6574; formula che non ha niente a che vedere con la potenza dell'autoveicolo. Una « Aprilia », per esempio, viene tassata per 16 cavalli, mentre ha una potenza di 48 e una « 1500 Fiat » è tassata per 19 cavalli, avendo una potenza di 45 e pure avendo una medesima cilindrata. In sostanza, secondo questa formula che aveva una ragion d'essere nei tempi andati, troviamo che una « Fiat 1500 » viene a pagare, secondo la tabella, lire 26.000 annue mentre una macchina di identica cilindrata paga lire 23.000, pure essendo più veloce ed avendo maggior pregio e maggior prezzo di listino.

Questa è un'incongruenza che non si riesce a concepire: perché per due ditte diverse, che fabbricano due macchine della stessa cilindrata, si debba adottare una diversa tassazione.

Una volta, invece, questa formula aveva una sua ragione d'essere in Italia, e non solo in Italia, e questa potenza fiscale si applicava per una ragione: i motori delle automobili italiane erano prevalentemente a 4 cilindri e i motori delle auto straniere, particolarmente americane, erano da 6 a 8 cilindri. Si proteggeva dunque, oltre che con le barriere doganali, anche con questa formula fiscale la macchina italiana che era prevalentemente a 4 cilindri. In tal modo veniva ad essere colpita maggiormente, a parità di cilindrata, l'automobile straniera di 6, 8, 12 cilindri. Ma oggi che in Italia — e non solo in Italia — si fabbricano macchine a 6 cilindri, come la « Fiat 1500 » (e in questo momento anche la Fiat sta progettando una macchina piccola di 6 cilindri per fare concorrenza all'« Ardea ») oggi che è stato riconosciuto che il motore a 6 cilindri è il tipo di motore che ha maggior resa per consumo unitario di benzina, per l'elasticità del motore stesso, specie per l'uso in città, evidentemente questa formula non ha più ragion d'essere.

Adottiamo una progressività della tassa secondo la cilindrata e in tal modo noi saremo abbastanza salvaguardati senza avere d'altro lato queste sperequazioni che avvalorano le dicerie secondo le quali, attraverso questa legge, si vuole addirittura proteggere la tale fabbrica invece dell'altra, per cui due mac-

chine della stessa cilindrata sono tassate diversamente: con minor pressione quella più costosa e con maggior pressione, invece, proprio l'altra più comune, di modello antiquato e più diffusa.

Tutto questo non può non preoccupare, tanto più quando esaminiamo questa tabella in confronto a quella dei motocicli e motocarrozzette in cui troviamo che i motocicli da 10 a 11 cavalli, senza carrozzetta, vengono tassati con 5000 lire, cioè come la « Fiat 500 » (abusivamente è chiamata « 500 », perché la sua cilindrata è realmente di 570 centimetri cubi). Cioè viene usata la stessa tassazione di un'automobile, sia pure di minima cilindrata, per i motocicli di 10-11 cavalli.

Questa sperequazione non è, tuttavia, molto grave data l'esiguità del numero di questi motocicli in circolazione che per lo più sono residuati di guerra: « B.M.V. » tedesche, alcune « Harley Davidson », « F.M. », ecc.; ma quando passiamo alle motocarrozzette di 10-11 cavalli vediamo che la tassazione ammonta a 6000 lire, cioè 1000 lire di più in confronto alla « Fiat 500 ».

Questa mi sembra una cosa non adeguata, onorevole Ministro.

In concreto, si fanno le seguenti proposte:

1°) abolizione della tassa per i micromotori di cilindrata inferiore a 50 centimetri cubi applicati su telai di biciclette;

2°) che la tabella per autovetture adibite al trasporto di persone venga modificata, tenendo conto esclusivamente della cilindrata degli autoveicoli divisi in classi: per le macchine utilitarie da 600 a 1100 di cilindrata, partendo da lire 5000 si dovrebbe adottare un coefficiente di proporzionalità pari a lire 1000 ogni 100 centimetri cubi. In tal modo fino alla cilindrata di 600 centimetri cubi la tassa sarebbe di lire 5000; fino a 700, lire 6000, fino a 800, lire 7000 ecc.

Quando passiamo alle vetture medie da 1100 a 1500 centimetri cubi il coefficiente di proporzionalità sarà di 2000 lire ogni 100 centimetri cubi e, per le cilindrature ancora superiori il coefficiente sarà di 3000 lire ogni 100 centimetri cubi, per arrivare a 4000 lire ogni 100 centimetri cubi per le vetture di grossa cilindrata.

Solo con questo sistema colpiremo effettivamente la potenza dell'autoveicolo attraverso la cilindrata e solo con questo sistema daremo un criterio di proporzionalità nelle classi ed una progressività tra le classi delle macchine utilitarie, medie e di grossa cilindrata.

Del resto questo sistema non è nuovo; sarebbe nuovo in Italia, ma non negli altri

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

Paesi, onorevole Ministro, dove lo si è abbandonato da lungo tempo. Anche in Italia a un certo momento fu tolta la tassa di circolazione ed aumentato il prezzo della benzina: qui si dice che ci si riporta a quello che avveniva prima della guerra; ma prima della guerra v'era un diritto fisso.

Orbene, mi sembra che la mia proposta si adegui ad un criterio di modernità di tassazione degli autoveicoli, ad un criterio di progressività necessaria per colpire gli autoveicoli che hanno un eccesso di potenza al solo scopo di esibizionismo o di lusso, facilitando però le piccole cilindrate, che vengono a beneficiare di una riduzione di tassazione per modo che sia possibile a tutti possedere un autoveicolo non di lusso, per il disimpegno del lavoro professionale, ecc.

Infine si propone, per la celerità del provvedimento, che le tabelle così modificate siano studiate da tre o cinque componenti di questa Commissione affinché sia possibile riportarle al Senato al massimo fra 7 o 10 giorni. Si è già prorogata fino al 10 di questo mese l'esazione e non sarà un danno prorogarla per qualche altro giorno ancora; ma evitiamo questa enormità per cui macchine di eguale cilindrata e solo di diversa fabbricazione vengono tassate in misura diversa, che colpisce maggiormente il tipo meno costoso, di minore potenza e più diffuso.

Oltre a questo, onorevole Ministro, è noto ormai a tutti che vi sono state in questo ultimo periodo lamentele da parte degli autonomi, quelli da rimessa e quelli cosiddetti di piazza.

Invero, per quel che riguarda i noleggiatori da rimessa, non sono perfettamente convinto delle proteste da essi avanzate. Tuttavia si può sempre studiare una mitigazione della pressione fiscale, se mai, attraverso la variazione dell'aliquota cioè del ribasso che il Ministero ha concesso a questi noleggiatori rispetto alla tassa ordinaria.

Per quanto riguarda i tassisti la cosa merita una particolare attenzione, perché costoro chiedono che sia adeguata la tassa di circolazione dei vari veicoli al veicolo tipo — chiamiamolo così — in circolazione, veicolo tipo che sarebbe diventato unico se non ci fosse stata in questo periodo qualche difficoltà di carattere tecnico e nella costruzione e nell'acquisto di questo tipo di tassi, che è il Fiat 1100 lungo.

Vi sono in circolazione vetture di notevole potenza come la « Lambda » di 24 cavalli fiscali, 2000 di cilindrata, come l'« Arfena » di 19 cavalli, alcune « Bianchi », al-

cune « Alfa Romeo » e, purtroppo, « Fiat 503 » in numero di 264, solo a Roma.

La « 503 », è una macchina di 35 anni fa che ancora compie il suo servizio. Ora domando: se la richiesta dei tassisti non può proprio esser presa in considerazione, la si prenda almeno parzialmente in considerazione e si dica che per le macchine superiori ai 1100 centimetri cubi che vengono adibite al servizio di piazza la tassa è ridotta del 30 o del 20 per cento, in modo da accostarla a quella della macchina tipo « 1100 ».

Stando così le cose, evidentemente non mi sento di poter approvare questa legge, neppure data l'urgenza e neppure dato il fatto che il Senato l'abbia già approvata. Queste tabelle devono essere riviste in questa Commissione, insieme con lei, onorevole Ministro. Ne riparleremo insieme, e poi con tutta rapidità pregheremo i colleghi del Senato di riesaminare il provvedimento. E se invece del 10 le tasse saranno riscosse il 15 o il 18, credo che non cadrà il mondo, ma eviteremo delle dicerie. Devo dire che sono venuti da me dei fabbricanti che mi hanno detto che questa legge intende colpire determinate vetture.

Qual'è la proporzionalità di questa tassazione? La relazione parla di proporzionalità. Noi vediamo che da 10 cavalli a 11 vi sono 2000 lire, da 11 a 12 cavalli ugualmente 2000 lire, e così da 12 a 13; ma quando passiamo da 13 a 14 cavalli abbiamo che la tassa è di lire 2500, che poi aumenta a lire 4500 da 14 a 15 cavalli. Da 15 a 16 cavalli la tassa è di lire 5000, mentre da 16 a 17 cavalli è di lire 1500, cioè in senso inverso.

VANONI, *Ministro delle finanze*. I miei tecnici mi hanno riferito che le macchine da 16 a 17 cavalli corrispondono a due tipi di « Apulia » con lieve differenza.

ARCANGELI, *Relatore*. Non è esatto quanto hanno detto i suoi funzionari.

Comunque, questa progressività e questa proporzionalità devono essere ben decise. Non è possibile spostare in senso inverso il coefficiente di progressività, aumentando la cilindrata delle vetture.

Ora, stando così le cose, io penso che, anche tenendo presente quello che hanno fatto i Paesi stranieri in questo campo, sia il caso di utilizzare questi giorni che ancora vi sono per riesaminare le tabelle e rimandare il provvedimento al Senato.

DUGONI. Dirò poche parole perché l'esposizione del collega Arcangeli è stata precisa ed esauriente. Io chiedo al Ministro di voler accettare la proposta Arcangeli secondo la quale il provvedimento debba essere riesa-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

minato, perché effettivamente ci rendiamo conto che vi sono deficienze tecniche e sperquazioni sociali in questo provvedimento. Quando noi pensiamo che si è stabilita una tassa per motori fino a 50 centimetri c.c.hi, per cui si va effettivamente ad incidere sulla possibilità di uso e di miglioramento dei trasporti delle classi meno abbienti, credo che la miglior cosa sia quella di nominare un ristretto comitato di membri di questa Commissione per l'esame, nel più breve tempo possibile, del provvedimento. Questo comitato renderà conto dei suoi lavori alla Commissione e questa, in collaborazione con l'Amministrazione, cercherà di risolvere il problema su una via nuova e più moderna.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Ministro di dire il suo pensiero in ordine alla proposta di carattere pregiudiziale che è stata avanzata, di rinviare cioè l'approvazione del disegno di legge, nominando un comitato ristretto perché, insieme con il Ministro, riveda sul piano tecnico il disegno di legge in esame.

**VANONI, Ministro delle finanze.** Innanzi tutto, bisogna inquadrare il progetto che è all'esame della Commissione. Qui non si tratta evidentemente di regolare *ex novo* questa materia o di regolarla secondo una nuova logica. Confesso che la mia competenza tecnica in materia di automobilismo è così limitata che mi trovo veramente imbarazzato ad entrare nelle questioni che sono state sollevate. Ma, dal mio punto di vista, mi corre l'obbligo di sottolineare che il provvedimento che è al vostro esame è sostanzialmente un semplice provvedimento di adeguamento delle tariffe attualmente vigenti alle nuove condizioni monetarie.

Non si è creduto opportuno di riprendere in esame tutta la materia perché è sempre aperto il problema se sia conveniente mantenere una duplice tassazione della circolazione, attraverso sia la tassazione del carburante sia quella delle macchine, o se non sia più conveniente ritornare al criterio che era stato accolto in Italia dopo il 1936 dell'abolizione totale della imposta di circolazione.

Il nostro, vuole essere un semplice adeguamento delle tariffe vigenti in attesa di una soluzione definitiva. Si capisce che, aumentando le tariffe, alcuni dei difetti del sistema in vigore sono diventati più evidenti, come quello di una notevole differenza di tassazione fra macchine dello stesso valore commerciale, e talvolta addirittura di una inversione per cui la tassazione era maggiore per macchine meno attrezzate, come nel caso del

rapporto fra l'« Aprilia » e la « 1500 ». A questo si è creduto di ovviare incominciando ad applicare per la prima volta il criterio di riunire le tassazioni secondo scaglioni nei quali si comprendono macchine che hanno le stesse caratteristiche da un punto di vista che non è certamente quello tecnico.

Se questa è la portata del provvedimento, se si tratta di realizzare un incremento delle entrate, lasciando gli schemi attualmente vigenti, io credo che sia mio dovere di pregare i membri della Commissione di riflettere prima di venire nella determinazione di modificare sostanzialmente il sistema attualmente in vigore.

Possiamo ancora, continuando su una strada che non garantisco, prorogare questi termini, ma la proroga non può essere molto larga. Dall'esperienza che ho fatto io, credo di poter dire alla Commissione che è un'illusione ritenere che in due o tre giorni si possa preparare una nuova tabella che parta da concetti tecnici diversi da quelli adottati. Voi avrete un tale affollarsi di consigli tecnici, fatti in buona fede, vi presenteranno tali e tanti problemi in rapporto fra i diversi tipi di automobili, che credo di non essere fuori del reale dicendovi che non risolveremo il problema. Il provvedimento era stato elaborato dal mio Ministero in collegamento con i due Ministeri tecnici dei trasporti e dell'industria fin dal mese di ottobre scorso. È stato possibile portarlo avanti in dicembre proprio per vagliare tutte le obiezioni che sono state mosse.

E così mi cade l'opportunità di dire perché si è arrivati alla tassazione dei cosiddetti « Cuccioli », che il mio Ministero in un primo momento non aveva proposta. È stata una richiesta dell'industria, suffragata con argomentazioni tecniche, dettata dalla preoccupazione di uno sviamento della domanda, ove si fosse evitata la tassazione di questi micromotori e delle motociclette leggere immediatamente legate con questa categoria di motori. Le obiezioni di carattere tecnico (difficoltà e scarso rendimento della tassazione) evidentemente ce le siamo rappresentate anche noi. Uno speciale contrassegno metallico è stato deciso proprio per la ragione di rendere più facile l'applicazione dell'imposta a queste categorie. Evidentemente, un contrassegno metallico diminuisce ancora il gettito dell'imposta. Ma è stata proprio la considerazione di carattere tecnico di ottenere una certa equiparazione fra tipi di motori che sono fra di loro convergenti che ha indotto ad accettare questo provvedimento.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

Mi permetto quindi di chiedere alla Commissione questo: di esaminare il provvedimento così com'è, pur essendo io stesso persuaso che il sistema che abbiamo attualmente di imposizione non è un sistema logico. È un sistema che dà luogo ad una serie di inconvenienti e che si cerca di limitare, mentre noi, vorremmo risolvere il problema della tassazione degli autoveicoli secondo criteri logici. Non credo, come ha affermato l'onorevole Arcangeli, che possano essere sufficienti pochi giorni per giungere alla conclusione del problema. Attendere ancora significherebbe applicare per il momento le tariffe vigenti, e poi richiedere le compensazioni secondo la legge che sarà stata fatta. Forse la soluzione più pratica sarebbe quella di accettare, per ora, il provvedimento così com'è e di metterci contemporaneamente allo studio per risolvere tutto il problema della tassazione, che non è soltanto il problema della tassazione delle vetture per il trasporto di persona, ma è anche il problema della tassazione delle vetture, degli automezzi per il trasporto di cose. Questione che qui non si è voluta trattare perché non è sembrato conveniente in questo momento gravare il peso fiscale in questo settore. Evidentemente, dovrebbero essere adottati per queste macchine criteri tecnici diversi, ed allora dovremmo andare incontro ad una completa elaborazione della materia. Il che è auspicabile ed io sono d'accordo, ma un ritardo dell'entrata in vigore di questo provvedimento, ci porterebbe fino al 1950.

Chiedo all'onorevole Arcangeli se egli non ritenga opportuno di suggerire alla Commissione di approvare il provvedimento per quest'anno, prendendo contemporaneamente impegno di cominciare lo studio della nuova legislazione che dovrebbe andare in vigore l'anno prossimo e che il Governo potrebbe proporre, previa intesa con la Commissione, a tempo opportuno al Parlamento. Reputo che ci voglia molto tempo per discutere tutti i particolari tecnici di questa nuova tassazione, nonché per sentire intorno a questo argomento l'opinione pubblica la quale è molto vivace più di quanto non meriti il contenuto effettivo, dal punto di vista tributario della materia. Mi corre, per il momento, l'obbligo di sottolineare che, se non si approva questo provvedimento, noi, per quest'anno, dovremmo applicare le tariffe vigenti, col risultato di applicare in alcuni casi tariffe veramente basse ad alcune macchine; tariffe irrisorie rispetto al contenuto di carattere sociale che presenta il possesso di queste macchine. Dunque, in attesa di avere per l'anno pros-

simo un sistema più logico di imposta, vi prego di considerare questo provvedimento quale è effettivamente nella sua sostanza, ossia un ritocco di tariffe di una imposta che, in un secondo tempo, potrà essere esaminata e convenientemente considerata.

ARCANGELI, *Relatore*. Da oltre quindici anni io mi occupo di questo problema, e ho scritto intorno all'argomento sia nei giornali italiani che in quelli stranieri, e pertanto conosco perfettamente le difficoltà cui va incontro il legislatore per rimediare in qualche modo con delle norme. Ammetto anche che sia esagerato dire che si può arrivare a capo di questo problema in due o tre giorni, ma credo che con un po' di buona volontà, in sette, otto o al massimo dieci giorni forse noi potremo andare incontro alla soluzione del problema. Tuttavia non mi sentirei del tutto alieno, qualora la Commissione l'approvasse, di accettare la proposta dell'onorevole Ministro, purché però si soprasseda alla tassazione dei micromotori. Evidentemente bisognerebbe rinviare al Senato la legge almeno per questa parte che rappresenta, secondo me, una delle enormità meno appariscenti ma sostanzialmente e socialmente più rilevanti. Per quanto riguarda il contrassegno metallico che il Ministro preparerebbe per i micromotori, faccio presente che vi sono delle cose in contrasto. Il contrassegno metallico esclude la possibilità — a meno che non sia un disco di zinco — di porvi il numero di matricola del micromotore, il quale, ripeto, oggi, non ha un numero certo di matricola. E questo è molto grave. Quale numero si deve scrivere? Vi sono migliaia di micromotori che non hanno numero, onorevole Ministro. Direi di mantenere la vecchia norma, cioè di non includere questa nuova categoria nella tassazione. Inoltre, bisogna tener presente che la costruzione di un disco di contrassegno, sia pure di zinco, è sempre costosa, considerando anche il personale che lo deve distribuire; e tutto questo per una tassa di mille lire.

Vi è poi la questione delle macchine fuori serie. Oggi vediamo in giro macchine che costano 7 od 8 milioni, le quali fanno certamente lavorare l'industria, ma tuttavia sono macchine che vanno tassate ben diversamente dalle altre. Perché non si contrassegnano con un secondo bollo queste macchine fuori serie, aventi speciali carrozzerie e che costano milioni? Bisogna distinguere le macchine che sono adoperate per lavoro e per una professione da quelle che invece sono indice di lusso...

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

VANONI, *Ministro delle finanze*. In questa materia della tassazione delle macchine fuori serie, nessuno dei tecnici ha saputo darmi suggerimenti accettabili. Sarei particolarmente grato se ella volesse fornirmeli.

TAROZZI. Insisto sulla pregiudiziale sollevata dall'onorevole Arcangeli, poiché ho la consapevolezza, dato che conosco molto bene l'argomento, che in pochi giorni si possa addivenire a una conclusione buona e definitiva, senza arrivare ad una nuova manipolazione del provvedimento che porterebbe ad approvarlo tra sei mesi.

DUGONI. Se l'onorevole Arcangeli sostanzialmente ritirasse la sua proposta, noi la faremmo nostra. Eventualmente, se la Commissione rinunciasse alla proposta di rinvio da noi ripresa, noi ci associeremmo alla subordinata, cioè a non tassare i micromotori e a concretare modifiche alla tassazione per i tassi.

CHIARAMELLO. Dichiaro di essere favorevole al rinvio.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Io mi rimetto alla Commissione, ma faccio presente che non esiste alcun potere di sospendere l'esazione dell'imposta. L'imposta deve essere pagata entro il 10 gennaio 1949 con le tariffe vigenti in questo momento, voi potrete nel progetto stabilire che si dovrà pagare in seguito il conguaglio di imposta, ma se la classificazione sarà diversa, noi avremo certamente una serie di difficoltà pratiche. Faccio, inoltre, presente un altro aspetto della questione: nel momento stesso in cui si ponesse il problema di passare ad un nuovo criterio di tassazione, si aprirebbe tutta una serie di provvedimenti che sono oggi momentaneamente in disparte, in rapporto ai diversi tipi di produzione, e in relazione alla produzione nazionale e a quella estera. L'onorevole Arcangeli certamente conosce molto meglio di me la materia, in base ai suoi lunghi studi, ed è sicuro di avere una formula che può risolvere questo problema; ma se questa formula non fosse accettata da altri, noi avremmo una discussione di carattere tecnico che potrebbe richiedere ancora un certo periodo di tempo. Insisto su questa considerazione di tempestività, ma non credo che una soluzione possa essere trovata in pochi giorni. Per esperienza diretta, quando invitai i tecnici di tre Ministeri a discutere, ognuno aveva pronta una formula diversa, e poi si è finito per concludere che il meglio era di restare su quella antica. Credo, dunque, che uno studio approfondito della questione non possa farsi in due o tre giorni e neppure in due o tre settimane.

Quanto ai micromotori, faccio presente di avere avuto dei « pro memoria » dagli stessi ambienti produttori e quando il Ministro dell'industria e commercio ha fatto sue le richieste degli industriali io, investito del compito di sintetizzare queste esigenze di carattere tecnico, ho acceduto; anche se la cosa dal punto di vista fiscale è quasi trascurabile. In realtà si fa valere il fatto che il confine dei micromotori montati su biciclette tende a spostarsi in modo tale che è difficile poi arrivare ad una netta separazione fra i micromotori e taluni tipi di motoleggere.

Dirò che chi soprattutto ha fatto presente l'urgenza della tassazione dei micromotori, per evitare lo sconfinamento dei motori montati su biciclette normali verso motori fabbricati per biciclette costruite all'uopo, è un'industria italiana che si sta affermando per la costruzione di tipi di motoleggere largamente esportati. Ed è un'industria a cui dobbiamo essere grati perché ha ridotto in pochi mesi il costo del prodotto nella misura del 20 per cento e prevede di ridurre, a breve scadenza, di un ulteriore 10-15 per cento, mettendo a disposizione del consumatore italiano un tipo di motocicletta del costo non superiore a 100-110 mila lire.

Per questa ragione debbo insistere e non tanto per l'aspetto fiscale; insisto prevalentemente per l'aspetto industriale.

PRESIDENTE. Rimane l'altro punto della subordinata in materia di tassi. L'onorevole Arcangeli aveva proposto anche una riserva in ordine alla tassazione dei tassi.

ARCANGELI, *Relatore*. Per quelli superiori alla cilindrata 1100.

In parole povere, direi che per i tassi oltre la categoria 1100 si potrebbe applicare un coefficiente di riduzione, per esempio del 10 per cento, e venire così incontro a quanto ha detto il Ministro.

Si tratterebbe di rimandare questa legge al Senato, se mai, precisando che nel disegno di legge si è eliminata la tassazione dei micromotori, e si è ridotta la tassazione per i tassi aventi oltre 1100 di cilindrata.

CHIARAMELLO. Proporrei una tassazione unica.

ARCANGELI, *Relatore*. Ma porterebbe ad una diminuzione del gettito. Se la questione potesse essere superata, certo la cosa migliore sarebbe la tassa unica.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Quello dei tassi è un problema delicato, perché questa categoria si trova oggi in una situazione di crisi, e come sempre, quando avviene una

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

crisi in una categoria, la colpa è dei Ministri del tesoro e delle finanze.

Ma in realtà la situazione dei tassi è dovuta al fatto che le categorie che normalmente usavano dei tassi non hanno più la disponibilità di servirsi di questo tipo di locomozione. Secondo me, gli eventuali ritocchi fiscali non risolvono la cosa. Però la richiesta fatta di tassare nello stesso modo tutti i vari tipi di tassi, secondo me, non ha un contenuto tecnico efficace, perché sappiamo che le tariffe dei tassi sono in relazione al numero degli occupanti: c'è una tariffa che varia a seconda delle persone che sono trasportate e i tipi corrispondono a queste possibilità di impiego.

Qui piuttosto la vera questione che per conto mio, dal punto di vista sociale, si sarebbe dovuto fare è la tassazione delle vetture, tassi o non tassi, che hanno una certa età. Perché, in realtà, con questo tipo di imposta noi vogliamo colpire una certa manifestazione, non di lusso, ma di agiatezza. Ci sono vecchie vetture che hanno una cilindrata anche molto elevata, ma che in realtà hanno un valore commerciale molto limitato e potrebbero essere soggette ad una imposizione molto ridotta. Se fossimo andati per questa strada, anche il problema dei tassi si sarebbe risolto automaticamente; però, rendendomi conto di questo fatto, abbiamo cercato di venire incontro ai proprietari di tassi e a tutti coloro che lo usano, riducendo l'imposta. Mentre precedentemente l'imposta era ridotta ad un terzo, qui l'abbiamo ridotta ad un quarto. Quindi c'è stato quell'andare incontro alle richieste delle categorie interessate che l'onorevole Arcangeli oggi suggerisce. Può darsi che non sia considerato sufficiente, ma anche qui è una questione di linea estetica, perché è bensì vero che il gettito dell'imposta ridotta ad un quarto ammonterà probabilmente per tutti i tassi italiani a poche decine di milioni; ma sono le poche decine di milioni che fanno i miliardi e sono i miliardi che fanno le centinaia di miliardi, di cui abbiamo bisogno.

Se intendiamo che tutti i tassi non sono uguali, credo che sia difficile andare lontano da questi criteri. Ma, una volta che vi mettete sulla via degli emendamenti, è una questione tecnica che potremo risolvere di volta in volta.

SULLO. Dato che si entra nella via degli emendamenti, vorrei fare osservare agli onorevoli colleghi che con questa legge si innova il sistema di ripartizione della tassa di circolazione fra lo Stato e le provincie.

Mentre prima col decreto del 29 marzo 1947, n. 177, la percentuale era del 50 per cento a favore dello Stato e del 50 per cento a favore delle provincie, con l'articolo 5 noi modifichiamo questa ripartizione e diamo alla provincia i quattro decimi, mentre i sei decimi rimangono, invece, al Ministero del tesoro.

Ora, è esatto quello che dice la relazione ministeriale al Senato, che in sostanza, siccome c'è un aumento globale, probabilmente le provincie avranno uguale somma. Ma è anche esatto questo: che dalla discussione alla Camera e dalla discussione al Senato sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, è emersa la questione delle strade provinciali che sono in una situazione penosa ed oggi lo sono relativamente rispetto a quanto saranno fra poco, giacché finora hanno avuto una spesa di manutenzione attraverso i lavori eseguiti per danni bellici; domani questi lavori non li avranno più e quando la provincia diminuisce le sue entrate, in genere la prima cosa che fa è quella di diminuire la manutenzione delle strade, in quanto non potrà diminuire le spese per il personale. Le strade sono quelle che fanno le spese.

Ora, mentre aumentiamo questi proventi è bene che si conservi la percentuale di ripartizione del 50 per cento per le provincie e del 50 per lo Stato; ciò s'intende se la Commissione è d'avviso di emendare il progetto governativo. Mi sembra giusto che si tenga presente il danno diretto che viene all'economia del Paese quando esistono delle strade in condizioni di non buona manutenzione.

Pregherci, quindi, di considerare benevolmente questo emendamento.

PRESIDENTE. Prego i colleghi che hanno proposto il rinvio di dichiarare esplicitamente se insistono oppure se, in seguito alle dichiarazioni del Ministro, accettano il suo punto di vista.

DUGONI. Noi insistiamo per la proposta di rinvio. Presento, in proposito, il seguente ordine del giorno:

« La IV Commissione, a conclusione della discussione preliminare sul disegno di legge n. 253, portante provvedimenti in materia di tasse di circolazione sugli autoveicoli, motocicli e velocipedi a motore, delibera di soprassedere all'esame del progetto stesso, onde dar tempo ad un Comitato di pochi membri di proporre gli emendamenti che tengano conto degli elementi emersi nel corso della discussione generale, che sconsigliano l'accoglimento puro e semplice del provvedimento come proveniente dal Senato ».



## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

PRESIDENTE. Faccio presente all'onorevole Dugoni che noi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge governativo. Che cosa può fare la nostra Commissione in sede legislativa? Approvare o non approvare, oppure approvare il provvedimento con emendamenti; ma, preparare un nuovo schema legislativo da parte della Commissione, non è una richiesta da fare, perché la Commissione non prepara. Dovrebbe formularsi un' apposita proposta d'iniziativa parlamentare.

Credo che la formulazione dell'ordine del giorno dovrebbe essere questa: proporre puramente e semplicemente un rinvio della discussione. Nelle more di questo rinvio i colleghi che in modo particolare si sono resi interpreti della necessità di proporre emendamenti potranno avere dei contatti col Ministro delle finanze per trovare un accordo su tale materia.

DUGONI. Sono pronto a ritirare il mio ordine del giorno, rimettendomi ad una semplice proposta di rinvio.

PRESIDENTE. La proposta di rinvio dovrebbe, comunque, essere stabilita con una certa data, perché non sia una proposta generica.

VANONI, *Ministro delle finanze*. A scampo di responsabilità mia e del Governo debbo avvertire che, se venisse accolta questa sospensiva, sia pure per una sola settimana, una conseguenza potrebbe essere questa: che la nota di variazioni presentata per far fronte alle spese riguardanti il provvedimento relativo agli impiegati statali dovrebbe essere decurtata di un miliardo e mezzo. Altra conseguenza: l'Amministrazione si troverebbe in una situazione estremamente imbarazzante, perché dovrebbe applicare la legge vigente, e quindi riscuotere agli ultimi di questo mese le tariffe attualmente in vigore, salvo poi a trovare un accorgimento per agganciare la vecchia tariffa alla nuova e procedere ad eventuali conguagli.

Quindi il mio dovere è quello di dire che insisto per una discussione immediata del provvedimento in considerazione dei motivi che ho esposti.

CORBINO. In sostanza, mi pare che la questione si possa riassumere così: siamo tutti d'accordo che queste tasse di circolazione devono essere riscosse; sarebbe bene che si riscuotessero con le nuove aliquote, in attesa di risolvere il problema più vasto della tassazione degli autoveicoli. Ed allora, anche per non compromettere il termine del 10 gennaio, noi potremmo fare un rinvio, apparente in questo senso: che noi accettiamo cioè di di-

scutere la legge, forse anche entro oggi, in maniera che il Ministro possa prorogare, per il tempo necessario, la riscossione dei canoni del 1949. Così non compromettiamo la nota di variazioni dell'entrata, che è collegata con i miglioramenti economici da concedere agli statali, e se non ci si potesse arrivare oggi, potremmo approvare il provvedimento anche il giorno 13. Potrebbe darsi che questo accorgimento di procedura consenta di applicare le nuove aliquote e di escogitare nel frattempo gli opportuni emendamenti.

BAVARO. Dichiaro che voterò contro la sospensiva o il rinvio. Il Ministro ha messo in chiaro che questo provvedimento ha un carattere eminentemente fiscale. D'altra parte le osservazioni fatte per quanto riguarda i micromotori hanno messo in luce che si tratta di un gettito trascurabile. Ma c'è anche una questione di principio: che il bilancio deve incassare quelle entrate entro un termine stabilito.

SCOCA. Condivido il parere espresso dall'onorevole Bavaro. Per quanto riguarda la tesi del collega onorevole Arcangeli, capisco perfettamente che egli abbia sposato questa causa e abbia colto l'occasione per far valere la tesi che, secondo lui, è giusta in questa materia. Non ho competenza specifica per dichiarare se ciò che l'onorevole Arcangeli ha detto è fondato; ammetto senz'altro che sia fondato. Noi ci siamo già trovati in condizioni per cui abbiamo approvato dei disegni di legge che non soddisfacevano completamente alle nostre esigenze, ma si imponevano per necessità contingenti, salvo a doverli riesaminare entro breve tempo. Ora, noi ci troviamo di fronte al termine del 10 gennaio entro cui l'imposta dev'essere riscossa. Il Ministro non può impedire questa riscossione, perché egli deve evidentemente eseguire la legge e non può rendersi personalmente responsabile di sospendere il disposto della legge con un provvedimento amministrativo, cioè non può sospendere la riscossione dell'imposta in attesa che si applichi la legge.

Ora, dico io: in fondo, se noi sdrammatizziamo e riduciamo il problema nei limiti effettivi e concreti, credo che con tranquillità possiamo approvare per adesso questo provvedimento e dare tempo allo studio, che non è semplice, dato che c'è un contrasto fra i vari tecnici e fra coloro che pure hanno studiato il problema da sei mesi.

Propongo, quindi, di respingere qualunque proposta di sospensiva, di approvare il provvedimento così com'è, perché abbia esecuzione, anche perché esso è legato con le

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

variazioni di bilancio necessarie per mantenere l'impegno assunto dal Governo. E frattanto prego l'onorevole Ministro di mettere allo studio il problema, utilizzando la competenza dei membri della Commissione, in modo che il sistema possa essere modificato per l'anno venturo.

Il provvedimento è stato già esaminato dal Senato; se noi adesso lo rinviemo per modifiche, dovrà trascorrere un periodo di tempo non breve, per venire ad un accordo fra noi, per mandare il disegno di legge al Senato, il quale potrà fare delle nuove variazioni: non saprei quando la nuova imposta potrebbe essere riscossa.

DUGONI. Qui si pongono due problemi. In primo luogo la Commissione non può, per considerazioni puramente di fatto, rinunciare alla propria opera di critica e di revisione di un provvedimento; in secondo luogo, vi è una questione di principio, che l'onorevole Scoca non ha affrontato: nella subordinata posta da me e dall'onorevole Arcangeli c'è il problema dei micromotori, cioè di una nuova tassazione, introdotta per la prima volta, che non possiamo prima far pagare e poi rimborsare.

Mi pare che la Commissione, nella sua stragrande maggioranza, sia convinta della ingiustizia e del danno derivante dalla tassazione dei micromotori e della necessità di togliere dal disegno di legge la parte ad essa relativa. Se siamo tutti convinti di questo, mi pare che valga la pena aspettare tre giorni, riportando l'argomento al Senato, il quale credo che non avrà difficoltà a pronunciarsi.

Siamo contrari alla tassazione dei micromotori per una questione di principio.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ho già dichiarato che mi impegno di mettere allo studio la revisione di tutta questa materia, compreso il problema dei trasporti delle cose. E tutto sarà portato davanti al Parlamento, in modo che si possa svolgersi una discussione tranquilla e approfondita.

Sono spiacente che in questa tornata e nella precedente abbia dovuto insistere perché i provvedimenti fossero approvati con le minori variazioni possibili. Credo che i membri di questa Commissione possano dare atto che ciò è avvenuto non per gelosa difesa degli elaborati del mio Ministero, ma perché si trattava quasi sempre di ritocchi, intesi ad aumentare il gettito delle imposte e solo incidentalmente a correggere alcuni difetti del sistema, e perché l'urgenza stessa di aumentare il gettito mi spingeva ad insistere per la rapida approvazione.

Spero prossimamente di poter cominciare a discutere in Parlamento provvedimenti di maggiore portata sostanziale; e le discussioni potranno e dovranno essere più profonde, con l'esame di tutti i dettagli.

PRESIDENTE. Se non si insiste più nella pregiudiziale di una sospensiva di tutto il provvedimento, si potrebbe passare all'esame degli articoli, ed in questa sede potrebbero essere proposti gli eventuali emendamenti.

DUGONI. Vorrei sapere se l'onorevole Ministro accetta la proposta di abolizione della tassazione dei micromotori e la revisione nel problema dei tassisti.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Se ci mettiamo sulla strada indicata or ora dall'onorevole Presidente, vedremo i due problemi in sede di discussione degli articoli.

DUGONI. Noi ci impegniamo a discutere e a proporre emendamenti esclusivamente su questi due punti; vi diamo un ponte di passaggio, perché al massimo in poche ore il disegno di legge possa essere approvato.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ho espresso il mio punto di vista quando ho detto che non ho posto in nessun caso né questione impegnativa né di fiducia o altro; è problema di carattere tecnico. Per i micromotori si tratta di impostazione fatta da un altro Dicastero; pertanto è mio dovere difendere questa impostazione di tassazione. Se la Commissione sarà di opinione diversa, certamente non potrò oppormi.

PRESIDENTE. Resta allora inteso che si passerà all'esame dei singoli articoli.

Propongo di sospendere la seduta e di riprenderla alle ore 16.30.

(Così rimane stabilito).

(La seduta sospesa alle ore 14, è ripresa alle ore 16.50).

PRESIDENTE. Riepilogando la discussione svolta finora sul disegno di legge, ricordo che si era raggiunta l'intesa sul passaggio all'esame degli articoli.

PESENTI. Penso che dopo quello che ha detto il Ministro non vi siano che queste soluzioni: o dire che si è tutti d'accordo nel ritenere che questo provvedimento abbia parecchi difetti, e che quindi per ragioni di opportunità lo si accetta, salvo a modificarlo quanto prima; oppure, se si entra nel vivo della discussione, è chiaro che non si può togliere un difetto e lasciarne un altro, tanto più che questo stesso provvedimento dovrà essere poi rimesso al Senato. Quindi, occorrerà un certo tempo prima che sia approvato, e ciò a mio parere, potrebbe essere un'altra pregiu-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

diziale. Non sono forse sufficientemente competente a giudicare se siano giusti i dubbi sollevati dall'onorevole Arcangeli, che peraltro sono molto vasti, e volendo entrare nel merito, impegnano per un esame più approfondito. Non ho molte cognizioni, soprattutto per quanto riguarda la distinzione della tabella ai fini del criterio della tassazione; ho soltanto alcuni criteri di carattere generale, e mi pare che possano essere, caso mai, esaminati, come ad esempio la questione delle motoleggere e quella dei motori fino a 125 centimetri cubi, che fino adesso non erano tassati.

Il secondo problema, intorno al quale abbiamo sentito parlare è quello riguardante i noleggiatori.

Ripeto, se entriamo nel merito, a me pare che per ragioni di opportunità non sia conveniente fare una distinzione fra micromotori e motocicli leggeri, e ciò non per la ragione che sono stato io ad insistere per l'abolizione della tassa sulle biciclette, che era un assurdo, ma perché penso che lo stesso criterio si dovrebbe adottare per i velocipedi con motore ausiliario, in quanto si tratta di biciclette che hanno aggiunto sul telaio un motore; infatti i motocicli leggeri hanno caratteristiche diverse. È vero però, che i due tipi non si differenziano gran che, specie nei modelli più recenti, per cui gli stessi velocipedi con motori ausiliari tendono a trasformarsi logicamente quasi in motocicli leggeri. Quindi, la differenza tende in parte a scomparire tecnicamente e convengo che non sia il caso di creare eccessive differenze fra i due tipi dei micromotori, tanto più che a quanto mi risulta questi motocicli leggeri, stanno sempre più affermandosi sul mercato italiano.

Ora, proprio in questo momento, mentre un'industria nazionale sta imponendosi, non mi pare convenga metterla in situazione di difficoltà; mi pare che converrebbe invece mantenere l'esenzione o, almeno, accettare il suggerimento dell'onorevole Arcangeli e cioè vedere se non convenga trasformare quelle noiosissime tasse di circolazione in un'imposta di fabbricazione che possa colpire il veicolo all'atto in cui esce dalla fabbrica.

È chiaro che lo stesso criterio si potrebbe suggerire anche per le automobili; ma qui si tratta, anche, di particolari garanzie che deve avere la circolazione di queste autovetture; perciò se applichiamo un criterio per i piccoli motori ed un altro per i grandi, non mi pare che questo possa portare ad uno squilibrio, anche da un punto di vista di costruzione logica.

Quindi, per quel che riguarda il merito, mi pare che si potrebbe sopprimere l'articolo 2, e la relativa tariffa, oppure trasformarlo in un altro articolo che dica che per questi tipi si istituisce un'imposta di fabbricazione.

DUGONI. Ma un articolo di questo genere non si potrebbe mettere nella legge che stiamo esaminando.

PESENTI. Vedremo come si potrà fare.

Altro problema è quello dei noleggiatori che mi sembra debba essere considerato. Ci potrebbe essere anche il problema delle vetture di lusso; ma io cerco di limitarmi ai due problemi fondamentali accennati perché, se si entra nel merito di tutto il provvedimento, è chiaro che bisogna rinviarlo o almeno dare il tempo necessario per renderci conto delle sue deficienze e dei suoi difetti, onde suggerire tutti quei mutamenti che si riterranno opportuni.

ARCANGELI, *Relatore*. In linea generale non dissento da quanto ha detto l'onorevole Pesenti. Devo fare però una distinzione di carattere tecnico ed una di carattere pratico.

La prima è questa: in effetti una profonda distinzione tra i motori inferiori ai 50 centimetri cubi e i cosiddetti *moto-scooter* esiste. Non si tratta soltanto di un motore che viene applicato ad un telaio, ma la differenza è che uno è un motore ausiliario e richiede un telaio pedalabile, cioè che conservi la trazione a pedali l'altro, invece, abolisce completamente tale trazione. Questa è la vera differenza di carattere tecnico e per questo il *moto-scooter* ha trovato un particolare favore tra gli utenti dopo che, per la prima volta, venne introdotto in Italia attraverso le motociclette lanciate coi paracadute dagli alleati, durante la guerra.

Ma, a parte questa distinzione di carattere tecnico, ce n'è una di carattere pratico. È giustissimo che, invece di adottare contrassegni di carta o di metallo e di destinare agenti al controllo, sarebbe molto più logico applicare questa tassazione sotto forma di imposta di fabbricazione, dato anche il fatto che il ciclo di logoramento di questi micromotori è molto sensibile. Non si vedono più in circolazione le « Vespa » di 98 centimetri cubi, ad esempio, né i micromotori « cucciolo » di primo modello: quindi una tassazione nell'atto in cui il motociclo esce dalla fabbrica sarebbe più comoda. Però, allo stato attuale delle cose, trattandosi di una tassazione transitoria per questo solo anno — avendo il Ministro dichiarato che sottoporrà ad una Commissione tutte queste norme — potremmo accedere a questa

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

esclusione dalla tassazione dei motori più piccoli, lasciando la tassa per il *moto-scooter*.

Mi si dirà che in questo modo potremmo favorire quelle ditte che fabbricano motori più piccoli: si tratta di motori che costano da 38 a 56 mila lire, mentre i *moto-scooter* costano oltre 100.000 lire e quindi non credo che ci sia, per un anno, da preoccuparsi eccessivamente di queste situazioni.

Ho dato in visione al Ministro un giornale di carattere automobilistico che annuncia che la « Guzzi », che prima fabbricava il « Guzzino » 65 centimetri cubi a due tempi, abolirà quel modello per fabbricarne uno simile alla « Vespa »; e quindi non sono le 2000 lire, ma, se mai, la concorrenza fra le varie ditte che può determinare qualche difficoltà in queste costruzioni.

Pertanto rimarrei sulla proposta di abolire semplicemente le mille lire di tassa per i micromotori ausiliari, presentando così tre distinti emendamenti che si completano e che mi permetto di presentare all'onorevole Presidente, a proposito dell'articolo 2, articolo 4 e tariffa AA.

Negli articoli 2 e 4 si dovrebbero abolire le parole che riguardano particolarmente questi micromotori e nella tariffa AA verrebbe abolito il primo riquadro a sinistra.

PRESIDENTE. Preciso che gli emendamenti consistono nel togliere dall'articolo 2 alla riga prima, seconda e terza le parole « dei velocipedi provvisti di motore ausiliario avente cilindrata fino a centimetri cubi 50 » (e conseguentemente modificare in tal senso la tariffa AA sopprimendo la parte sinistra della tabella contenente la tariffa stessa): nell'ultimo comma le parole « per i velocipedi a motore »; nell'articolo 4 le parole « i velocipedi a motore o con ».

Si tratta, in sostanza, di una sola proposta che trova i suoi sviluppi in queste modificazioni.

PRESENTI. Presento un emendamento soppressivo degli articoli 2 e 4, nonché della tariffa AA e mi riservo di parlare poi anche dei motofurgonemi leggeri, trattandosi di questione un po' collegata a quella dei micromotori.

PRESIDENTE. Credo che sia più pratico passare all'esame dei singoli articoli, vedendo tutto quello che si può fare in ordine ad un miglioramento del disegno di legge, salva sempre ed inpregiudicata la questione di rivedere interamente tutta la materia ai fini fiscali, e presentare un disegno di legge che

sia più adeguato alle esigenze dell'attuale situazione automobilistica.

(Così rimane stabilito).

Esaminiamo dunque il primo articolo:

## ART. 1.

« Le tariffe A, B, C ed E allegate al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058 e relative alle tasse di circolazione sugli autoveicoli, sono sostituite dalle tariffe A, B, C ed E, allegate alla presente legge e vistate dal Ministro per le finanze.

« Gli autobus sono soggetti alla tassa di circolazione prevista dalla tabella allegato BB, la quale sostituisce, per questi autoveicoli, la tariffa allegato B al decreto legislativo sopra citato ».

A questo articolo non sono stati proposti emendamenti.

DUGONI. Mi pare che sulla disapprovazione delle tabelle contenenti le tariffe B, C, ed E siamo tutti d'accòrdo; siamo anche d'accòrdo nell'approvarle provvisoriamente per le ragioni già dette. Una volta che si è dato atto che accettiamo queste tariffe per necessità, pur non corrispondendo esse alle attuali esigenze del mercato automobilistico italiano e del fisco, non abbiamo su questo articolo altro da aggiungere, salvo la questione di cui alla nota seconda contenuta nelle tariffe stesse.

ARCANGELI, *Relatore*. Qui bisogna chiarire bene: vogliamo lasciare inalterate in tutto e per tutto le tariffe, con le sperequazioni stamani illustrate, per necessità di immediatezza di approvazione, o possiamo portare qualche lieve modifica alle tariffe stesse senza compromettere né l'incasso né la prontezza dell'approvazione?

Penso che con due emendamenti relativi alla tariffa B potremmo ottenere qualche vantaggio.

Proporrei che alla tariffa B, cioè quella che riguarda le automobili in servizio privato le parole: « fino a 16, lire 23.000 » fossero sostituite con le altre: « dal 16 a 19, lire 24.000 ».

Inoltre abolirei le successive tre righe e precisamente:

17 . . . . .	L. 24.500
18 . . . . .	» 25.000
19 . . . . .	» 26.000

Ripeto, non c'è da allarmarsi se alcune categorie in questo modo verrebbero maggiormente gravate anziché sgravate.

Vorrei aggiungere nella nota di quella stessa tariffa un quarto paragrafo in cui sia detto: « Per le vetture immatricolate per la

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

prima volta anteriormente al 1935, riduzione del 20 per cento ». Le vetture di 16 cavalli quali sono? Sono la 501 Fiat, la 503, la 514, la 515 e la Bianchi S-5, tutte modello vecchio che rientrerebbero in questa riduzione del 20 per cento, per cui non risentirebbero delle mille lire in più che abbiamo loro addossato. Rimarrebbero in lizza tre macchine, l'« Aprilia » 1500 di cilindrata e qualche sporadica « Ardita » di 1750 di cilindrata che è residua. Ora, evidentemente, quell'aumento di mille lire, e quello sgravio che io farei alle cilindrate maggiori, ridurrebbero sullo stesso piano due macchine della stessa cilindrata: la « Fiat » e l'« Aprilia » 1500. Risolveremmo con questo anche la questione dei tassi e la questione degli automezzi da noleggio perché per tutte le macchine di vecchio modello, che sono quelle dei tassisti e per le quali i tassisti si preoccupano maggiormente, noi abbiamo automaticamente applicato la riduzione del 20 per cento.

Penso quindi che con questi due emendamenti alla tariffa B) porteremmo qualche perequazione sui due tipi di macchine di diversa fabbrica di modo che le macchine 1500, l'una « Fiat » e l'altra « Aprilia », paghino la stessa tariffa. Per l'Erario in seguito a questo primo emendamento non avviene nessun apprezzabile cambiamento perché con un conto rapido che ho potuto fare, ho visto che non si ha un gettito preoccupante in più o in meno. Il secondo emendamento ridurrebbe del 20 per cento le tariffe di tutti gli automezzi a servizio privato costruiti prima del 1935, ed evidentemente questo 20 per cento rappresenta una diminuzione rispetto a quanto l'Erario intendeva percepire. Non si può dire in cifra assoluta in che cosa si concreterebbe tale diminuzione perché non sappiamo i dati delle costruzioni del 1935. Certo la cifra è notevole; però con questo risolveremmo in parte quella che può essere una sperequazione piuttosto grave determinata da questa tariffa. Potremmo limitare anche questo 20 per cento alle sole macchine da noleggio ed escludere quelle in servizio privato.

Ma quello su cui insisto è il primo emendamento, con il quale, raggruppando tre categorie diverse di macchine fiscalmente considerate di potenza diversa, ma in realtà della stessa potenza (e se mai di potenza in senso inverso), possiamo ottenere con egual gettito una maggiore perequazione fiscale.

Quindi o ci limitiamo a quelle due grandi questioni, che non sono soltanto tecniche, oppure demandiamo ad una commissione più ristretta l'esame della questione.

DUGONI. Sono, sostanzialmente, anch'io dell'opinione che se noi entriamo nella discussione della tariffa, in queste condizioni, prima di tutto faremmo opera affrettata e poi presterebbero il fianco ad una nuova discussione in Senato nell'intervallo della quale verrebbero fuori una serie di interessi. Se invece noi ci atteniamo puramente e semplicemente alle due proposte di cui si era parlato questa mattina, avremo il vantaggio di essere tutti praticamente d'accordo, tolta la questione se abolire tutta la tariffa A) o abolirne metà, cosa sulla quale faremo presto a metterci d'accordo; non rischieremo così di far naufragare tutto il progetto in una nuova ampia discussione al Senato.

PESENTI. Esprimo per ora solo il mio pensiero personale. Ho sentito le argomentazioni dell'onorevole Arcangeli che mi paiono sensate; ma siccome non conosco la materia, non posso esprimere un giudizio che rischierebbe di dover essere modificato. Perciò ritengo che decidendo ora, in fretta, si vada incontro al pericolo di fare una nuova tariffa che potrebbe presentare altri difetti.

Ritengo opportuno che tre o quattro colleghi si mettano a studiare la questione: l'onorevole Arcangeli potrà convincermi in pieno che la tesi da lui sostenuta è giusta, ma così, immediatamente, non mi sento di aderirvi. Quindi divento difensore di ufficio del progetto governativo.

PRESIDENTE. L'onorevole Arcangeli insiste nella sua proposta?

ARCANGELI, *Relatore*. Sulla prima parte non insisto. Insisto per quanto riguarda l'articolo 1 alla tariffa B), per i tassi.

DUGONI. Su questo siamo d'accordo.

ARCANGELI, *Relatore*. Vorrei che almeno si accettasse lo sgravio del 20 per cento sulle macchine di immatricolazione antecedente al 1935 per quanto riguarda le automobili adibite a servizio.

PRESIDENTE. La proposta Arcangeli è questa: per tutte le autovetture immatricolate per la prima volta anteriormente al 1935, riduzione del 20 per cento. Faccio rilevare che se mettiamo in votazione l'emendamento Arcangeli relativo alla riduzione del 20 per cento per tutte le autovetture immatricolate per la prima volta anteriormente al 1935, le cose sono ben diverse, anche dal punto di vista del gettito tributario, che il non aderire all'emendamento Dugoni il quale si limitava esclusivamente ai tassi.

ARCANGELI, *Relatore*. Accederei alla proposta dell'onorevole Dugoni, purché questi

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

non la limitasse ai soli tassi ma la estendesse anche agli automezzi da noleggio.

DUGONI. D'accordo. Restando inteso però che l'agevolazione va applicata così: tariffa meno 20 per cento, ridotta di un quarto.

PRESIDENTE. Avverto che l'onorevole Arcangeli, unitamente all'onorevole Chiaramello, ha così formulato i suoi emendamenti aggiuntivi alla tariffa B, di cui all'articolo 1:

All'annotazione N. B., dopo il numero 1° aggiungere « per le autovetture immatricolate prima del 1935 la riduzione è del 60 per cento » e dopo il numero 2° della stessa annotazione aggiungere « per le autovetture immatricolate prima del 1935 la riduzione è ad un quinto (1/5) ».

L'onorevole Ministro ha dichiarato di rimettersi alla Commissione per questi emendamenti.

Pongo, dunque, in votazione l'articolo 1 con gli emendamenti proposti alla tariffa B.

(E approvato).

Passiamo all'articolo 2.

« La circolazione dei velocipedi provvisti di motore ausiliario avente cilindrata fino a centimetri cubi 50 e dei motocicli leggeri, provvisti di motore avente cilindrata oltre i centimetri cubi 50 e non superiore a centimetri cubi 125 è soggetta alla tassa nella misura di cui alla tabella allegato AA ».

« La circolazione dei motofurgoncini leggeri, provvisti di motore avente le caratteristiche di cui al precedente comma, è soggetta alla tassa stabilita dalla tariffa allegato D al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058.

« Per i velocipedi a motore, i motocicli leggeri ed i motofurgoncini leggeri già in circolazione alla data del 1° gennaio 1949, la tassa come sopra determinata dovrà essere corrisposta entro il 31 marzo 1949 ».

A questo articolo sono stati proposti vari emendamenti. Anzitutto, l'onorevole Pesenti propone la soppressione dell'intero articolo; l'onorevole Arcangeli propone di sopprimere al primo comma le parole « dei velocipedi provvisti di motore ausiliario avente cilindrata fino a centimetri cubi 50 e (con conseguente modificazione soppressiva della parte sinistra della tariffa AA) ed all'ultimo comma le parole « i velocipedi a motore ».

Prego l'onorevole Ministro di esprimere il suo parere su questi emendamenti.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ho già espresso nella seduta di stamani il mio parere; non ho difficoltà a riconfermare che, se-

condo me, sarebbe opportuno lasciare il progetto nei termini nei quali è stato presentato.

La proposta dell'onorevole Pesenti di sopprimere tutta la tariffa, di cui alla tabella AA, mostra evidente il pericolo, cui si va incontro: lasciar fuori queste moto-leggere, che arrivano fino a 125 centimetri cubi ed intorno a cui sta lavorando la tecnica dei costruttori, significa mettere in pericolo anche la tassazione dei motocicli, perché diventerà sempre più difficile stabilire una linea di demarcazione fra i motocicli di poca potenza e questi motocicli leggeri. Anzi, devo dire che se non proprio carattere di lusso, certi tipi di motocicli leggeri attualmente in circolazione hanno un carattere di superfluità, carattere che non hanno le motociclette, che sono strumenti di lavoro.

Mi pare difficile mantenere la tassazione dei motocicli fino a tre cavalli di potenza e non tassare queste « Vespe » e queste « Lambrette ».

In secondo luogo, per quello che riguarda l'emendamento proposto dall'onorevole Arcangeli, mi limiterò a leggervi la lettera con cui il Ministero dell'industria ha insistito per la tassazione anche dei motori ausiliari. Dice dunque la lettera:

« È palese che una discriminazione ai fini della tassazione tra velocipedi micromotori con cilindrata inferiore ai 70 centimetri cubi e motori da 60-125 non sarebbe giustificata da esigenze tecniche. Appare evidente che la progettata disparità di trattamento si risolverebbe in una sperequazione tributaria a tutto danno di un determinato settore di questi veicoli ».

Posso inoltre aggiungere che la preoccupazione del Ministero dell'industria appare anche sostenuta dal fatto che sono state già sperimentate delle biciclette con telai speciali con applicazione di motori ausiliari, così da rendere sempre più difficile una distinzione al riguardo.

Era quindi sembrato logico proporre la soluzione che è espressa nel testo sottoposto alla vostra attenzione e su cui quindi io debbo insistere.

Osservo infine che non è poi così trascurabile come potrebbe sembrare il numero dei motori ausiliari che sono stati costruiti e venduti, in quanto risulta che, nel breve periodo di due anni, tale numero è salito sino a 60.000; debbo soggiungere che la costruzione procede alacremente perché si hanno ragioni di prevedere che motori di questo tipo siano ancora notevolmente richiesti nel prossimo futuro. Il gettito quindi sarebbe tutt'altro che diprezzabile.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

PRESIDENTE. L'onorevole Pesenti mantiene il suo emendamento?

PESENTI. Onorevole Presidente, riconosco che sarebbe un progresso abolire il bollo soprattutto nei confronti di questi mezzi di comunicazione più piccoli, che dovranno diventare nel futuro sempre più diffusi. Evidentemente, se uno sfaldamento si dovesse cominciare a determinare, se cioè si dovesse incominciare con l'esclusione dei micromotori, allora sarebbe opportuno estendere questa esenzione anche alle moto-leggere. Se invece non si dovesse accogliere l'emendamento che ha presentato in questo senso l'onorevole Arcangeli, allora insisterei per la soppressione.

CORBINO. In sostanza, i sessanta milioni noi probabilmente li verremo a impiegare in spese di esazione. Vorrei quindi raccomandare all'onorevole Ministro di dare istruzioni affinché la tassa di questi micromotori sia riscossa in maniera da creare il minimo fastidio possibile agli interessati, giacché appare veramente inconcepibile che, per pagare questa imposta, si debba fare la fila alla Camera di commercio per avere i buoni di autorizzazione, si debba andare successivamente all'A. C. I. Non è cioè possibile ammettere che un operaio, per pagare queste tremila lire, ne debba perdere altrettante essendo costretto a rinunciare a tre giornate di lavoro.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ma il sistema di esazione adesso è molto più semplice, onorevole Corbino: la carta carburanti è stata soppressa.

PRESIDENTE. L'onorevole Arcangeli mantiene il suo emendamento?

ARCANGELI, *Relatore*. Onorevole Presidente, debbo in primo luogo non convenire con l'onorevole Ministro circa la statistica che egli ci ha recata relativa al numero di questi automezzi che egli ha definito essere stati prodotti sino ad oggi nel numero di 60.000. Si tratta invece di circa 38.000: sono sicuro della cifra.

Se si pensa inoltre che una buona parte di questi automezzi era costituita da tipi, quali, ad esempio, il micromotore alpino, che oggi non si vedono più, ne viene di conseguenza che i mezzi in circolazione non dovranno, *grosso modo*, superare i 30.000.

Si tratterebbe quindi di un gettito di non più di trenta milioni, di cui, come è noto, i quattro decimi andrebbero devoluti alle novanta province della Repubblica, le quali vedete bene quale modesta cifra verrebbero ad introitare. Con la parte restante, poi, che verrebbe incamerata dall'Erario, si dovrebbe

provvedere al bollo, cioè al pezzo metallico da applicare sul retro di ciascuna macchina; e voi tutti certamente ricordate quando, c'erano i pezzi metallici, con quanta facilità venivano asportati. Inoltre, si è pensato al costo di questi pezzi metallici? Oggi il metallo più economico per noi è l'alluminio, ma sull'alluminio ancora non si è trovato il mezzo di scrivere con l'inchiostro, e quindi il numero di matricola dovrebbe essere inciso; di qui altra spesa. Vedete dunque quanti inconvenienti: una spesa che assorbirebbe tutto o pressoché tutto l'introito, per non parlare poi dell'enorme fastidio, per il sistema di controllo da parte dei vigili e via discorrendo. Domando quindi, se valga veramente la pena di far ciò, in considerazione del fatto che con il « Cucciolo » non si va certo a fare la vita elegante; non si tratta dell'automobile fuori serie che sosta davanti ai ritrovi di lusso, ma si tratta di piccoli veicoli utilitari con i quali i lavoratori vanno all'officina o con i quali anche gli uomini del pensiero vanno al proprio lavoro.

PRESIDENTE. L'onorevole Arcangeli insiste dunque nel suo emendamento, al quale è collegato quello dell'onorevole Pesenti, che ha subordinato il mantenimento o meno di esso all'accoglimento di quello dell'onorevole Arcangeli.

Porrò pertanto in votazione l'emendamento dell'onorevole Arcangeli.

COSTA. Onorevole Presidente, poiché l'emendamento dell'onorevole Pesenti è quello che più si discosta dal testo trasmessoci dal Senato, mi permetto osservare che dovrebbe essere posto in votazione per primo.

SCOCA. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Costa.

PRESIDENTE. Faccio osservare all'onorevole Costa e all'onorevole Scoca che l'onorevole Pesenti ha inteso dare al proprio emendamento un valore ed un significato eminentemente pratici, al di là da ogni questione di carattere formale; e pertanto l'onorevole Pesenti ha subordinato il mantenimento del proprio emendamento suppressivo all'eventuale accoglimento dell'emendamento dell'onorevole Arcangeli. Stando così le cose, non v'è che porre in votazione senz'altro l'emendamento dell'onorevole Arcangeli.

ARCANGELI, *Relatore*. Desidererei osservare che, indipendentemente dal fatto che siano approvati o meno il mio emendamento e quello dell'onorevole Pesenti, il disegno di legge dovrà in ogni modo ritornare al Senato essendosi già proceduto ad una sostanziale modificazione dell'articolo 1.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

PRESIDENTE. Su ciò siamo già d'accordo.

Pongo in votazione la proposta di emendamento dell'onorevole Arcangeli tendente a togliere alle righe prima, seconda e terza dell'articolo 2 le parole: « dei velocipedi provvisti di motore ausiliario avente cilindrata fino a centimetri cubi 50 » (con conseguente modificazione soppressiva della tariffa A.4) nonché a togliere alla prima riga dell'ultimo comma dello stesso articolo le parole: « velocipedi a motore ». Faccio presente che l'emendamento non è accolto dal Governo.

(Non è approvato).

Rimane così assorbita la proposta dell'onorevole Pesenti.

Pongo allora in votazione l'articolo 2 nel testo governativo.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3, che è del seguente tenore:

« Il pagamento della tassa di cui al precedente articolo 2 deve essere effettuato prima che il motoveicolo entri in circolazione, presso gli uffici esattori dell'Automobile Club d'Italia, i quali rilasciano l'ordinario disco-contrassegno in uso per i motocicli.

« Il disco-contrassegno deve contenere l'indicazione del numero di individuazione del motore del motoveicolo.

« Per i motoveicoli di cui all'articolo 2 è data facoltà al Ministro per le finanze di istituire con proprio decreto un apposito contrassegno metallico in sostituzione di detto disco-contrassegno ».

ARCANGELI, *Relatore*. Nella tassazione di questi piccoli motori vi sono due fasi distinte. Nella prima fase, il contribuente si reca agli uffici dell'A. C. I. e riceve un contrassegno uguale a quello dei motocicli, cioè un disco di carta di ampiezza tale che deve essere introdotto in uno speciale porta-bollo, il quale secondo informazioni un po' rapide che ho attinto stamane, costa dalle 800 alle 1200 lire. Evidentemente, dovremo tassare questi utenti di micromotori di altre 1000 lire circa, perché possano acquistare l'oggetto che dovrà portare il contrassegno, allorquando autorizzeremo il Ministro per le finanze a istituire con proprio decreto un apposito contrassegno metallico in sostituzione del disco-contrassegno.

VANONI, *Ministro delle finanze*. L'articolo 3 dice che il modo normale di pagamento di questa imposta è quello di ritirare il disco-

contrassegno; però è data facoltà al Ministro per le finanze, con suo decreto, di sostituire questo disco con altro contrassegno. Ed allora quando il Ministro per le finanze fa uso di questa facoltà, non c'è bisogno di ritirare l'altro contrassegno, ma semplicemente quello fissato. Se poi l'onorevole Arcangeli vorrà tener presente che per il primo anno di applicazione l'articolo 2 dice che fino al 31 marzo 1949 si circola senza pagamento della particolare imposta, mi potrà dare atto che il Ministro per le finanze ha tempo fino al 31 marzo 1949 per mettere in circolazione speciali contrassegni in maniera da evitare inconvenienti.

In sostanza, qui abbiamo il modo normale di corresponsione dell'imposta nonché la facoltà del Ministro per le finanze di sostituire questo modo normale con altro sistema. E siccome ho avuto la possibilità di accertare che per questo provvedimento vi sono già diversi progetti, ritengo che per il marzo del 1949 avremo il contrassegno metallico.

ARCANGELI, *Relatore*. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro e mi auguro che quanto egli ha affermato induca l'Amministrazione a provvedere veramente per il 31 marzo 1949.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 3 nel testo governativo.

(È approvato).

Segue l'articolo 4:

« Chiunque è sorpreso a circolare con i velocipedi a motore o con i motoveicoli leggeri di cui all'articolo 2 senza aver effettuato il pagamento delle tasse previste dallo stesso articolo incorre nella pena pecuniaria da un minimo pari alla tassa dovuta ad un massimo del doppio di essa.

« Per quanto non contemplato dal presente articolo ed in particolare per ogni altra trasgressione o disposizione non richiamata, per l'accertamento delle contravvenzioni e per la definizione delle controversie, si applicano le norme vigenti per le tasse di circolazione sugli autoveicoli, di cui al regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3283, e successive modificazioni ».

ARCANGELI, *Relatore*. Non capisco quale differenza di gravità vi sia nei vari casi in cui la macchina non porti il bollo. La gravità di non portare il bollo è sempre quella!

VANONI, *Ministro delle finanze*. La pena pecuniaria è commisurata alla tassa da pagare.

PRESIDENTE. Vi è, anche per questo articolo, un emendamento dell'onorevole Pe-



## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

senti il quale chiede la soppressione dell'articolo, in relazione alla soppressione dell'articolo 2. Data l'approvazione del precedente articolo 2, questo emendamento si intende assorbito. Pongo quindi in votazione l'articolo 4 nel testo governativo.

(È approvato).

## ART. 5.

L'articolo 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 marzo 1947, n. 177, è sostituito dal seguente:

« Con effetto dal 1° gennaio 1949 il provento delle tasse di circolazione è versato ad apposito capitolo dello stato di previsione della entrata.

« In relazione a tale versamento, con decreto del Ministro del tesoro sarà quadrimestralmente provveduto ad assegnare ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze un fondo pari a quattro decimi dell'importo dei versamenti stessi.

« Con decreto del Ministro per le finanze tale fondo sarà ripartito a favore delle Province, per metà in proporzione della superficie e per l'altra metà in proporzione della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna Provincia ».

SULLO. Su questo articolo ho presentato un emendamento soppressivo e ne spiego la ragione. Con decreto legislativo 29 marzo 1947, n. 177, vennero stabiliti provvedimenti finanziari a favore delle province e dei comuni. All'articolo 19 di quel decreto legislativo, che aveva un carattere appunto di regolamento della finanza locale, era detto che a decorrere dal 1° gennaio 1947 l'addizionale della tassa automobilistica era soppressa. E parallelamente a questa soppressione all'articolo 24 veniva detto che dal 1° gennaio 1947 in poi il provento netto di tutte le tasse automobilistiche, sia la tassa unica per il trasporto di cose, sia la tassa per autovetture, sarebbe stato diviso in due parti di cui una metà sarebbe andata alle province e l'altra metà sarebbe rimasta al Tesoro. Adesso noi, in una legge che viene a regolare la circolazione, modifichiamo questo provvedimento che — è bene lo si tenga presente da parte dei colleghi — era un provvedimento non soltanto relativo alla distribuzione di questi proventi, ma relativo alla finanza locale in genere; veniamo, dunque, a modificare, di soppiatto, un articolo di quella legge che regolava la finanza locale.

È esatto che con questo provvedimento, che riduce dal 50 per cento al 40 per cento il provento netto delle province, queste avranno ugualmente un certo sollievo finanziario. Infatti, dal bilancio che noi abbiamo approvato col 1948-49 risulta che l'entrata generale sarebbe in un anno di tre miliardi e cento milioni, di modo che le province dovrebbero avere un miliardo e 550 milioni. Considerando che questo provvedimento che stiamo approvando rappresenti un aumento di un miliardo e 500 milioni, le province anziché avere 1550 milioni avranno 1820 milioni, il che significherebbe che le province avrebbero un aumento di 270 milioni, e quindi è esatto quello che la relazione dice e cioè che le province o rimarranno sullo stesso piano o avranno un leggero aumento.

Ma è anche vero questo: che noi veniamo ad innovare una serie di provvedimenti che erano stati presi organicamente, ed a modificare una certa struttura di questa ripartizione. Le province hanno veduto aumentare i loro bisogni e le loro necessità, e noi non possiamo scambiare la provincia con un ente estraneo. In fondo tutti i colleghi conoscono le situazioni che si sono verificate nelle varie province d'Italia in seguito agli aumenti, alle sovrimposte, ecc.

Propongo, in sostanza, che si sopprima questo articolo, e cioè si lasci immutato l'articolo 24 del decreto legislativo 29 marzo 1947.

Se, come l'onorevole Ministro ha accennato, egli ha intenzione di modificare molte disposizioni inerenti alla finanza locale, allora potrà fare anche queste modifiche, coordinando anche questo settore, come già avvenne per la finanza locale.

MARTINELLI. Mi associo alla richiesta fatta dall'onorevole Sullo. Allargherò un po' le considerazioni che egli ha esposto sulle condizioni dei bilanci delle Amministrazioni provinciali. Si tratta di bilanci che sono notoriamente in disavanzo e il loro pareggio cagiona non poche preoccupazioni.

Anche recentemente il Ministero delle finanze ebbe occasione, in sede di discussione di altri provvedimenti di legge, di dichiarare che, nella riforma in corso, avrebbe posto un limite alle sovrimposte che le province ed i comuni gravano sui redditi di ricchezza mobile, allo scopo di incrementare le entrate.

Io quindi dico: se c'è una possibilità per le Amministrazioni provinciali di ottenere un maggior provento, conserviamo l'aliquota attuale del 50 per cento e rimandiamo a quella nuova regolamentazione fiscale, che sarà certamente studiata e realizzata in sede

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

di determinazione dell'ordinamento provinciale le modificazioni relative.

Non mi sembra opportuno togliere oggi alle provincie un importo di 300, 400 milioni, pari all'aumento di imposizione inerente alla circolazione stradale che ad esse proverrebbe dal provvedimento in esame.

DE PALMA. Sono anch'io favorevole all'emendamento proposto dall'onorevole Sullo, per una considerazione pratica in quanto, naturalmente, il maggior traffico che si viene a svolgere sulle strade provinciali affidate per la manutenzione soltanto alle provincie, mette in condizioni le provincie stesse di non poter sopperire al completo fabbisogno della manutenzione. Ed allora cerchiamo di andare incontro nel miglior modo possibile a queste provincie, riferendoci anche a quella ripartizione che in questa materia era già stata creata precedentemente.

CORBINO. Le argomentazioni del collega Sullo hanno indubbiamente un certo valore; però noi non dobbiamo dimenticare che questo provvedimento ha un fine specifico ed immediato: quello di fornire allo Stato i mezzi di carattere straordinario occorrenti per le spese maggiori. Non so se, turbando la distribuzione del maggiore gettito, che era stata calcolato, noi veniamo ad intaccare quella tale cifra sulla quale si conta per far fronte, dal punto di vista immediato, alle maggiori esigenze dell'Amministrazione dello Stato.

SULLO. Sono 350, 400 milioni.

CORBINO. Non è una cifra da trascurare. Se noi arrivassimo alla conclusione che, dando il 50 per cento alle provincie, si potrà ridurre di altrettanto il contributo integrativo dello Stato alle provincie, ci sarebbe una economia da una parte e dall'altra; ma se questo non si può fare, io sarei del parere di lasciare le cose come sono state proposte dal Governo, per non turbare tutta l'armonia delle altre disposizioni collegate con questa, cioè a dire con tutto quel complesso di maggiori entrate del bilancio dello Stato che sono necessarie per fronteggiare maggiori spese già deliberate e sulle quali ci dovremo pronunciare tra poco.

Vuol dire che, in seguito, vedremo se sarà il caso di conservare questa aliquota del 40 per cento a favore delle provincie, o se non sarà anche il caso, per esempio, di portarla al 60 per cento; ma non vorrei che si pregiudicasse ora un problema che è immediato. Pertanto, pur riconoscendo fondate le argomentazioni del collega Sullo, sarei per conservare il testo governativo.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Dirò subito che non posso accettare l'emendamento.

Quando col decreto 29 marzo 1947, n. 177, si è fatta quella ripartizione del 50 per cento fra provincie e Stato, si è provveduto in questo modo perché si consolidava, in una partecipazione al gettito delle imposte erariali, quella che precedentemente era stata una imposta addizionale per le provincie sullo stesso gettito.

Proponendosi ora questo provvedimento, che ha come scopo principale quello di aumentare il gettito di una fonte a nostra disposizione per far fronte a spese ben determinate che la Commissione conosce, io, dandomi carico proprio delle preoccupazioni che oggi ha fatte presenti l'onorevole Sullo, ho espresso l'opinione che si potesse ridurre al 40 per cento la partecipazione anziché al 30 per cento, come avrebbe portato un rigido calcolo. Secondo le nostre previsioni, questo 10 per cento in più dava un gettito di almeno 400 milioni all'anno.

Ora, se questa è la situazione, con la partecipazione del 40 per cento, le provincie avranno dai 350 ai 400 milioni in più del gettito passato, e questo senza toccare i problemi in corso di definizione, in una sistemazione, sia pure provvisoria, della finanza locale.

Se oggi noi portassimo al 50 per cento la partecipazione delle provincie, evidentemente la previsione di un miliardo e mezzo di cui alla nota di variazioni dovrebbe ridursi ad un miliardo e 100 milioni, cosicché avremmo 400 milioni di minore entrata per quelle determinate spese.

D'altra parte il suggerimento dell'onorevole Corbino di ridurre la integrazione a favore delle provincie non è accettabile, perché su 92 provincie soltanto 37 hanno la integrazione e quindi si dovrebbe far gravare tutto su queste.

Per trovare un equilibrio rigidamente economico nei bilanci dei comuni e delle provincie, io spero di portare tra giorni un progetto alla Camera, ed in quella occasione discuteremo più a fondo di questi problemi.

L'onorevole Sullo ha anche detto: non ritengo che sia impossibile, ma credo che non sia comunque opportuno, modificare in una sede particolare una disposizione presa nel quadro di una sistemazione della finanza locale. Ora, io non credo che questa obiezione sia molto fondata. Vorrei dire di più: il criterio che oggi pare più moderno della tecnica finanziaria della partecipazione degli enti diversi dallo Stato al gettito delle imposte statali, porta come sua conseguenza proprio questa: che tutte le volte che si rimaneggia il sistema dell'imposta statale, si debba anche

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

portare l'attenzione sulla partecipazione dell'ente locale al gettito di queste imposte; sia perché, se si aumenta l'aliquota questo aumento dà luogo a determinati provvedimenti sia per il fatto che, se si ha un vuoto, questo pone il problema di colmarlo, e questi sono appunto i problemi che si presentano nel bilancio degli enti locali. Perciò bisogna considerare anche le conseguenze che derivano a questi enti dalle partecipazioni al gettito delle imposte statali.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole Sullo di prendere atto che le province avranno un beneficio da questo provvedimento, anche se, forse, non proprio tutto il beneficio che poteva essere desiderato.

PRESIDENTE. Onorevole Sullo, insiste?

SULLO. Insisto, in quanto la ragione fondamentale per non insistere sarebbe: come trovare i 400 milioni per gli statali? Noi ci troviamo su cifre piuttosto indicative e i 400 milioni rispetto a 40 miliardi circa rappresentano un complesso centesimale. Data la difficoltà nello stabilire se saranno 1500 milioni o qualcosa di più o di meno, io ritengo che sia opportuno di mettere in votazione il mio emendamento, ed invito l'onorevole Presidente ad aderire a questa mia preghiera.

MARTINELLI. Dato l'annuncio dato dal Ministro dell'imminente presentazione di un provvedimento per migliorare le condizioni delle province, accedo alle considerazioni dell'onorevole Ministro e ritiro l'adesione all'emendamento.

GUGGENBERG. In tema di discussione di emendamenti vorrei chiedere un chiarimento concernente l'ultimo comma dell'articolo 5. Questo articolo fissa due criteri per il conteggio del fondo derivante dalle tasse di circolazione: il criterio della superficie e quello della lunghezza delle strade di ciascuna provincia. Mi pare che questi criteri non siano giusti e sarebbe più equo applicare il criterio del gettito effettivo che questa tassa dà in ogni singola provincia. Non comprendo perché si siano fissati quei due criteri.

VANONI, *Ministro delle finanze*. È facile fornire un chiarimento in proposito. Si immagina che quanti circolano con autoveicoli abbiano interesse a mantenere la viabilità esistente o a migliorarla. Per quanto riguarda il mantenimento della viabilità esistente si impone il criterio dello sviluppo delle strade esistenti in ciascuna provincia. Per migliorare la viabilità, è giusto che si sia introdotto il criterio di favorire le zone più povere del nostro Paese. Il criterio di prendere una parte del gettito dei tributi delle zone più ricche e

di versarla a favore delle più povere mi pare commendevole, considerata l'attuale situazione.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento Sullo soppressivo dell'articolo 5.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo sottoposto al nostro esame.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 6:

« Il n. 1° dell'articolo 12 del decreto legislativo 28 giugno 1866, n. 3022, riportato nell'articolo 14 della legge 30 dicembre 1923, n. 3283, è modificato come segue:

« 1°) Gli autoveicoli del Presidente della Repubblica e quelli in dotazione permanente delle Sue Case civile e militare ».

Lo pongo ai voti.

(*È approvato*).

## ART. 7.

« La tassa fissa per la circolazione di prova, stabilita dall'articolo 2 del regio decreto-legge 19 dicembre 1936, n. 2168 e successive modificazioni, è elevata a lire 30.000 per le autovetture, gli autocarri ed i rimorchi; a lire 5000 per i motocicli, le motocarrozzette ed i motocarri ed a lire 2000 per gli autoscafi.

« Per le motoleggere ed i motofurgoncini leggeri di cui all'articolo 2 della presente legge, la predetta tassa è stabilita nella misura di lire 5000.

« È abrogato l'articolo 3 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058, riguardante la circolazione di prova ».

(*È approvato*).

## ART. 8.

« L'abbuono del 60 per cento stabilito dall'articolo 4, lettera a) del regio decreto-legge 10 marzo 1943, n. 94, a favore degli autoveicoli a solo, delle motocarrozzette, dei motofurgoncini e dei rimorchi che abbiano una portata non superiore a chilogrammi 350 è abrogato ».

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 9:

« Il trasporto di autovetture nuove di fabbrica e di parti di ricambio su autocarri pure nuovi di fabbrica, muniti di regolare foglio

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

di via rilasciato dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ai sensi dell'articolo 74 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è soggetto ad una tassa fissa di lire 1000, da corrisponderci presso il competente ufficio esattore dell'Automobile Club d'Italia per ogni singolo trasporto, dietro esibizione del relativo foglio di via, sul quale debbono essere sommariamente elencate le parti di ricambio trasportate ».

ARCANGELI, *Relatore*. Non sono favorevole a questo articolo, anzitutto perché esso si presta ad una frode continua ed in secondo luogo perché l'esiguità della tassa stabilita è tale che determina per lo Stato una perdita veramente notevole, in quanto queste macchine altrimenti e normalmente sono trasportate per ferrovia.

Ho detto frode continua perché questo articolo (che sembra sollecitato dalle ditte fabbricatrici di parti di ricambio) stabilisce che il giorno in cui, ad esempio, la Fiat dovesse trasportare dalla sede di Torino alla filiale di Roma le macchine nuove da consegnare ai clienti, anziché trasportarle per ferrovia, le trasporterà sugli autocarri nuovi che anch'essi debbono essere consegnati a Roma; e, uguale trattamento avranno le parti di ricambio che vengono caricate sugli autocarri, senza che le ditte si servano della ferrovia o di un altro mezzo dal quale lo Stato ricava qualche utile. È molto conveniente per la ditta costruttrice pagare una tassa fissa di lire mille per ogni trasporto: basti pensare che il cliente per il trasporto di una 1100 paga, per trasferire la macchina dall'Italia settentrionale all'Italia centrale, circa 30.000 lire; si capisce facilmente che le residue 29.000 lire sono molto bene accettate alla ditta costruttrice. Infatti la ditta prende un autocarro nuovo, non ancora immatricolato, si fa rilasciare il regolare foglio di via dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile dei trasporti (il che è molto facile) e durante tutti quei cinque giorni l'automezzo può servire per trasportare le autovetture e i pezzi di ricambio.

Penso comunque che, se non si vuole sopprimere l'articolo, la somma di lire 1000 debba essere elevata ad almeno 5000 lire.

VANONI, *Ministro delle finanze*. L'emendamento soppressivo non mi pare giustificato: non è questo il modo di incrementare il gettito delle ferrovie. Ricordiamo quanto accadeva durante la guerra: vi erano alcune fabbriche di autocarri che si trovavano nella situazione di mandare lo « chassis » da uno sta-

bilimento all'altro per completarlo nelle parti della carrozzeria e, in applicazione della disposizione che proibiva a tutti i veicoli che circolavano prima dell'immatricolazione, di trasportare merci, si elevavano contravvenzioni ogni volta che si rinvenivano delle merci su questi automezzi. Accadeva che, mentre per evidenti ragioni si faceva la massima economia di carburante, d'altro canto si pretendeva che questi automezzi circolassero senza trasportare assolutamente nulla. Questa era una situazione veramente insostenibile, una situazione di emergenza. Il problema però, dal punto di vista economico, è identico anche in tempi normali e costituisce una esasperazione del concetto fiscale il voler obbligare questi automezzi a circolare completamente vuoti, per il solo fatto che non sono ancora immatricolati. La finanza si deve preoccupare che non vi siano abusi e che non si possa prolungare indefinitamente il periodo della circolazione senza l'immatricolazione.

Ma, quando si tratta di un trasporto di autovetture, quale quello indicato nell'articolo 9, che si riferisce ad un'unica circolazione, si deve tener presente che l'autoveicolo deve essere munito di regolare foglio di via rilasciato dagli Ispettori compartimentali della motorizzazione civile, proprio per il percorso dalla fabbrica al luogo di destinazione. Non mi risulta che vi siano possibilità di abusi in questa circolazione.

ARCANGELI, *Relatore*. Non vi è un modulo speciale per condurre queste macchine dal luogo di fabbrica al luogo di destinazione, ed il modulo rilasciato serve per poter girare durante i cinque giorni che occorrono per prominarsi l'indispensabile carteggio.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Se si tratta di fare un foglio speciale lo faremo.

Per quanto riguarda la tassa vi è la proposta di aumentarla ed io non posso che accettarla. Prego, però, gli onorevoli colleghi di tener presente i trasporti che avvengono per brevi tratti. Se l'aumento può essere non rilevante per le lunghe distanze, per cinquanta chilometri, ad esempio, può incidere in modo tale da non rendere conveniente il trasporto stesso. Mi rimetto, comunque, alla competenza tecnica degli onorevoli componenti la Commissione per quanto riguarda l'aumento.

ARCANGELI, *Relatore*. Insisto, perché venga aumentata l'imposta che senza dubbio è irrisoria, specie per quanto riguarda gli autocarri i quali, tra l'altro, saranno sempre in numero ridotto rispetto agli altri autoveicoli.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento proposto dall'onorevole Arcangeli:

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

« elevare la misura della tassa da lire 1000 a lire 5.000 ».

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 9 nel testo ministeriale.

(È approvato).

Segue l'articolo 10:

« Le autovetture nuove di fabbrica di produzione nazionale adibite al trasporto di persone sono esentate dalla tassa di circolazione per un semestre a decorrere dalla data della prima immatricolazione.

« Il periodo di esenzione è ragguagliato a tre bimestri, compreso quello dell'entrata in circolazione.

« Le autovetture ammesse al predetto beneficio per poter circolare nel periodo di esenzione debbono munirsi, mediante il pagamento del diritto fisso di lire 50, di un apposito disco-contrassegno, che sarà istituito con decreto del Ministro per le finanze ».

ARCANGELI, *Relatore*. Questo articolo ridotto in termini monetari porta, per fare un esempio, ad uno sgravio di tassa di lire 25.000 per le « Alfa Romeo »; ciò significa che la maggiore agevolazione l'hanno proprio quei tipi di macchine su cui maggiormente desideriamo gravare la mano, mentre invece vengono ad avere un'agevolazione minima le piccole e medie cilindrate. Non mi sembra giusto che le « Alfa Romeo » debbano avere 25.000 lire di esenzione mentre le « Fiat 500 » ne hanno solo 500.

VICENTINI. Propongo di elevare il diritto fisso da 50 a 500 lire e di limitarci solamente a questo, perché bisogna tener conto che dopo sei mesi la macchina diventa materia imponible.

DUGONI. Noi abbiamo un certo interesse ad ampliare la materia imponible, ed ampliare significa mettere in circolazione il maggiore numero di vetture; dobbiamo quindi, entro certi limiti, favorire le piccole cilindrate, in quanto sono le macchine più impiegate per ragioni di lavoro o di professione. Invece noi siamo indifferenti al fatto che chi compera una « Dodge » e la paga 4 milioni e 550 mila lire debba poi pagare 125 mila lire di tassa. Comunque, proporrei di lasciare immutata la questione e di non dare nessuna esenzione al di sopra dei 14 cavalli, cioè escluderei le due macchine minori che attualmente circolano in Italia: la « Topolino » e la « Ardea ».

VICENTINI. Le ragioni addotte dall'onorevole Dugoni sono giuste, ma dobbiamo pur

considerare che l'industria automobilistica ha anche una sua suddivisione, perché vi sono le fabbriche che costruiscono dei tipi di cilindrate piccole e delle fabbriche che costruiscono macchine con cilindrate grosse, e dietro queste fabbriche vi sono delle masse operaie che lavorano, come per la « Alfa Romeo », così per le « Topolino ». Ora non capisco perché noi dobbiamo impedire un qualsiasi sviluppo dell'industria trattandosi in fondo di una esenzione che scade ad un termine fisso e quindi non ha nessun valore agli effetti fiscali. Mi permetto di insistere sulla mia proposta di limitarci ad elevare a 500 lire la tassa fissa.

VANONI, *Ministro delle finanze*. È opportuno che io chiarisca la genesi di questo articolo, premettendo che sono personalmente contrario a qualsiasi forma di esenzione. Quando è stato proposto questo articolo da un altro Ministero, io ho resistito a lungo, e se è stato poi accettato ciò è avvenuto per evitare un isterilimento della produzione delle macchine. Dovrei dire che dal punto di vista economico è più giustificata l'esenzione delle grosse cilindrate che non delle piccole. Inoltre si tenga presente l'inizio dell'articolo 10:

« Le autovetture nuove di fabbrica e di produzione nazionale adibite al trasporto di persone sono esentate, ecc. ».

Se l'esenzione deve avere la funzione di sostenere l'industria è proprio questo il caso.

Comunque, mi rimetto alla Commissione, ma ripeto che se si vuole sostenere l'industria nazionale mi sembra che la logica porti a lasciare il provvedimento così come è stato proposto.

SCOCA. Non ritengo che l'esenzione della tassa di circolazione per sei mesi possa costituire un incentivo all'acquisto: non credo che una persona si induca a comprare una macchina perché non paga l'imposta per sei mesi.

Per questa ragione propongo la soppressione dell'articolo.

ARCANGELI, *Relatore*. Visto che le proposte tendono a peggiorare le cose invece di migliorarle, ritengo opportuno lasciare l'articolo così come è.

PRESIDENTE. L'onorevole Scoca ha presentato una proposta di soppressione dell'articolo 10. Il Ministro ha dichiarato di rimettersi alla Commissione. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Scoca.

(Non è approvata).

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

VICENTINI. Dopo le dichiarazioni del Ministro, ritiro la mia proposta e voterò l'articolo 10 nel testo originario.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 10.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 11:

« Il trasporto di persone su autocarri assoggettati alla tassa stabilita per l'esclusivo trasporto di cose, previsto dagli articoli 27 e 28 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3283, è autorizzato dall'Autorità politica, ai fini dell'ordine pubblico, con speciale permesso di durata non superiore a cinque giorni.

« L'autorizzazione è subordinata al nulla osta dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale, provveduto ad accertare anche l'efficienza dell'autocarro a trasportare senza pericolo persone sull'itinerario indicato nella domanda, rilascia il certificato, previo pagamento della tassa di concessione governativa di cui all'articolo 184 della tabella, allegato A, al decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 604 ».

DUGONI. Domando la soppressione dell'intervento dell'autorità politica per il rilascio dei permessi di circolazione degli autocarri: l'autorità politica non ha niente a che vedere in questo. Esiste un Ispettorato compartimentale della motorizzazione che esamina se l'autocarro è in condizioni che diano garanzia di sicurezza; se ha pagato la tassa, ha diritto di circolare.

Mi sembra che non si debba lasciare all'autorità politica l'arbitrio di decidere su questo: o c'è il diritto di far circolare gli autocarri, quando siano in condizioni di circolabilità e previe le formalità stabilite, oppure questo diritto non esiste e allora non deve esistere per nessuno.

Un prefetto — parlo per esperienza diretta — quando si è trattato di determinate manifestazioni che riguardavano Padre Lombardi, ha dato tutti i permessi; ma quando si è trattato di comizi di chi vi parla, o di altri, non è stato possibile avere il permesso di muovere neppure un autocarro.

Questo, consentitemi, è veramente un abuso di autorità che si legittima attraverso questa disposizione. Io chiedo quindi, per una questione di libertà, che questo articolo sia modificato nel senso che il problema della circolazione degli autocarri resti un problema che riguarda l'Ispettorato della motorizzazione.

Se il fatto di adoperare un autocarro costituisce violazione dell'ordine pubblico, vi potrà essere un intervento del prefetto; ma allora si tratta di un atto positivo dell'autorità di pubblica sicurezza e non può avvenire che essa si trincerò dietro la disposizione che vieta agli autocarri di circolare. Questo è un modo per intervenire nella vita politica dei cittadini, che devono avere uguali diritti.

Per questo io chiedo che, in occasione dell'approvazione di questa legge, questa norma venga finalmente soppressa.

ARCANGELI, *Relatore*. Mi preoccupa di un'altra cosa nei riguardi di questo articolo. Si dice che l'autorità politica — lecito o non lecito che sia, non entro nell'argomento — per motivi di ordine pubblico può rilasciare il permesso che vale per cinque giorni.

DUGONI. No: può non rilasciarlo.

ARCANGELI, *Relatore*. In altri termini, l'autocarro può essere autorizzato dall'autorità politica a trasportare persone per un periodo di cinque giorni, sempre che questo autocarro abbia ottenuto dall'Ispettorato compartimentale l'autorizzazione sul piano tecnico ed abbia pagato quella determinata tassa. Orbene, se il motivo per cui l'autorizzazione è rilasciata è di ordine pubblico, si tratta di qualche cosa che può improvvisamente manifestarsi e risolversi e non possiamo dire: aspettiamo. Un esempio: da Ascoli si dovrebbe portare l'autocarro ad Ancona, farlo sottoporre a prova e pagare la tassa prima di ottenere il permesso. Tutte queste cose dovrebbero essere superate qualora ricorressero motivi di ordine pubblico; il provvedimento deve essere semplificato in modo che l'autorità politica possa intervenire senza perdite di tempo e senza far percorrere a questo autocarro 240 chilometri.

In altre parole, se il motivo è di carattere pubblico, non ci possono essere intoppi di carattere fiscale.

Io dico che in quei casi l'autorità politica può immediatamente sopperire, con una visita, ad esempio dell'ingegnere del Genio civile, il quale è in grado di giudicare se il veicolo può, oppure no, trasportare persone. Non possiamo vincolare l'autorità politica fino al punto di dover sottostare a determinate preventive formalità.

Proporrei, quindi, di sopprimere la seconda parte dell'articolo.

FARINI. Francamente la formulazione di questo articolo non riesce molto chiara. Qui si parla di autorizzazione dell'autorità politica: desidererei che il Ministro spiegasse il significato di questa norma, perché anche a

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

me pare che, se vi sono motivi di ordine pubblico, non occorra alcuna autorizzazione, né il nulla osta dell'Ispettorato.

In secondo luogo, qui c'è un problema pratico: se una organizzazione qualsiasi — come avviene sovente — ha bisogno di trasportare persone da una località all'altra, e quindi deve ottenere tutte queste autorizzazioni e questi nulla osta, dovrà fare la domanda almeno quattro o cinque giorni prima, per poter poi rivolgersi all'autorità di pubblica sicurezza. Questo vuol dire, in pratica, impedire la circolazione dei cittadini sul territorio della Repubblica. Non vi possono essere motivi tecnici per questo: quando c'è un autocarro che già trasporta merci ed è autorizzato al trasporto, può trasportare anche persone.

Vi sarà una responsabilità civile del proprietario del veicolo o dell'azienda da cui questo veicolo dipende; ma questa è un'altra cosa.

Penso, quindi, che questo articolo non si giustifichi in nessun modo, a meno che non vogliamo impedire il libero movimento di cittadini sul territorio della Repubblica.

Data l'estrema importanza del problema, insisto nel chiedere la soppressione dell'articolo.

VANONI, *Ministro delle finanze*. L'articolo 11 vuole risolvere esclusivamente un piccolo problema di natura finanziaria. Siamo passati da considerazioni di ordine pubblico da un lato a questioni di ordine tecnico di diverso tipo dall'altro, questioni che riguardano il controllo degli automezzi che circolano sul territorio dello Stato. In realtà l'articolo 11 non fa altro che riprendere le norme già esistenti nel nostro ordinamento positivo, disciplinando esclusivamente una limitazione nell'interesse fiscale.

Noi abbiamo una disposizione che dice che gli automezzi adibiti al trasporto di persone pagano una determinata tassa, mentre gli automezzi adibiti a trasporto di cose ne pagano un'altra. Abbiamo cioè voluto stabilire questa regola: quando un automezzo, che ha pagato la tassa esclusivamente per il trasporto di cose, venga usato, in virtù di disposizioni diverse da quelle fiscali, per il trasporto di persone, questo uso non può essere concesso per più di cinque giorni al fine di evitare un abuso di carattere fiscale. Questa è la portata della norma. Voi potrete discutere, se volete, anche in questa sede (benché io non abbia particolare competenza su questo argomento ed altra sarebbe la sede competente), se è giustificato che il permesso per il trasporto di persone su automezzi che trasportano cose possa essere dato dall'una o dall'altra

autorità; ma il nostro problema è esclusivamente quello di evitare che, attraverso una norma che autorizza in determinate condizioni eccezionali il trasporto di persone su automezzi che paghino imposta per il trasporto di cose, ci sia una evasione fiscale.

Quanto alla questione se debba essere la autorità politica o l'autorità tecnica a dare il permesso per il trasporto di persone su mezzi che normalmente trasportano soltanto cose, faccio presente che la norma fa riferimento ad una disposizione precedente contenuta nel decreto 30 dicembre 1923.

DUGONI. Legislazione fascista!

VANONI, *Ministro delle finanze*. La legislazione tecnica di 20 anni non si può annullare.

DUGONI. Sì, ma questa è materia politica.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Ripeto, per il trasporto di persone, ci vogliono certi apprestamenti che i trasporti di cose non richiedono. È giusto che si richieda un collaudo speciale. Ma che il permesso, che deve essere dato di volta in volta, sia rilasciato dall'autorità politica (prefetto o questore) piuttosto che dall'ispettore compartimentale della motorizzazione civile, è questione di comodità per i cittadini perché il prefetto od il questore sono più vicini al cittadino che non l'ispettore compartimentale.

Comunque voglio richiamare l'attenzione su questo punto: che l'innovazione che si apporta oggi è esclusivamente quella di dire espressamente quanto già risultava dall'interpretazione implicita di altre norme di legge e cioè che per poter trasportare delle persone su automezzi che pagano l'imposta per il trasporto di cose, è sufficiente il pagamento della tassa di concessione governativa al momento del collaudo dell'automezzo per questo scopo; in secondo luogo, che il permesso per il trasporto delle persone non può essere dato per più di cinque giorni per evitare abusi ed evasioni di natura fiscale. Questo è il contenuto della norma che oggi esaminiamo.

Naturalmente, per poterla inserire tecnicamente, si sono riprodotti i testi precedenti che hanno quei difetti formali che tutti avete sottolineato.

ARCANGELI, *Relatore*. Ritengo necessario scendere ad alcuni particolari di carattere tecnico. Come viene effettuato il collaudo di un veicolo, o, meglio, cosa si richiede per il collaudo di un veicolo per il trasporto di persone e cosa si richiede per il collaudo di un veicolo per il trasporto di merci? Questa è la distinzione. Ora, evidentemente, quando l'ingegnere dell'Ispettorato compartimentale del-

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

la motorizzazione viene chiamato per stabilire se quel determinato veicolo può essere adibito al trasporto di persone, non guarda certo alle panche che possono essere applicate sopra, né ai freni perché evidentemente un carico di persone, per quanto accentuato, sarà sempre minore come peso del carico delle merci che vengono poste su quel veicolo, ma guarda che le persone possano viaggiare sul veicolo senza pericolo. La considerazione di carattere tecnico, nel caso particolare in cui si richiede questo permesso, previsto dall'articolo, non può sussistere o per lo meno non può sussistere in una forma così vincolante, con l'obbligo di andare al Circolo compartimentale. Basterebbe dire che l'autorità che dà questo permesso deve sentire un qualunque perito che sia capace di giudicare.

La norma di carattere fiscale qui ha una portata molto relativa e quindi, se l'onorevole Ministro crede di poter accedere all'esclusione di questa norma fiscale, si semplificherebbero molto le operazioni, anche perché questa norma dà un gettito minimo.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non è esatto che dia un gettito minimo!

PRESIDENTE. Avverto che vi è innanzi tutto un emendamento dell'onorevole Dugoni, il quale propone che i due commi dell'articolo 11 siano ridotti ad uno solo e che quindi l'articolo venga formulato come segue: « Il trasporto di persone su autocarri assoggettati alla tassa stabilita per l'esclusivo trasporto di cose, previsto dagli articoli 27 e 28 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3283, è autorizzato (e qui si passa al secondo comma) dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale, provveduto ad accertare l'efficienza dell'autocarro a trasportare senza pericolo persone sull'itinerario indicato nella domanda, rilascia il certificato, previo pagamento della tassa di concessione governativa di cui all'articolo 184 della tabella, allegato A) al decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 604 ».

DUGONI. Se l'onorevole Ministro lo crede, possiamo aggiungere: « Il permesso non può avere la durata superiore a cinque giorni ». Su questo siamo d'accordo.

PRESIDENTE. C'è poi un emendamento dell'onorevole Farini, che dice testualmente: « Sopprimere l'articolo 11 ».

Vi è infine un emendamento degli onorevoli Arcangeli e Castelli Avolio, che propongono la soppressione del secondo comma dell'articolo 11.

FARINI. Ritiro il mio emendamento, avvertendo che mi associo all'emendamento che

l'onorevole Dugoni formulerà ora modificando quello precedentemente proposto

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro ad esprimere il suo parere sull'emendamento Arcangeli-Castelli Avolio.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Sono contrario per due ragioni: una, di carattere fiscale, che interessa me direttamente; l'altra, di carattere tecnico, perché il collaudo risponde a criteri tecnici di sicurezza delle persone, che mi pare difficile demandare ad organi, che non siano specificamente competenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Dugoni, cui si associa l'onorevole Farini, propone il seguente emendamento sostitutivo dell'articolo:

« Il trasporto di persone su autocarri assoggettati alla tassa stabilita per l'esclusivo trasporto di cose, previsto dagli articoli 27 e 28 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3283, è autorizzato con speciale permesso di durata non superiore a cinque giorni dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale, provveduto ad accertare anche l'efficienza dell'autocarro a trasportare senza pericolo persone sull'itinerario indicato nella domanda, rilascia il certificato, previo pagamento della tassa di concessione governativa, di cui all'articolo 184 della tabella, allegato A) al decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 604 ».

In sostanza, l'emendamento consiste semplicemente nella esclusione della competenza dell'autorità politica a rilasciare questa autorizzazione.

Prego l'onorevole Ministro di esprimere il parere del Governo.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Non posso accettare questo emendamento, anche dal punto di vista strettamente fiscale, perché, tra l'altro, si toglie ogni limitazione alla concessione di questi permessi, con riferimento a situazioni eccezionali, che ne giustificano il rilascio.

Quindi, praticamente, qualsiasi cittadino avrebbe diritto a questa autorizzazione per il trasporto di persone su automezzi adibiti a trasporto di cose, dietro il semplice pagamento della tassa di concessione governativa. Ed allora avremmo veramente quella situazione di evasione fiscale, che io temevo si potesse verificare.

La tassa è pagata per il collaudo dell'auto-veicolo, ove sia capace al trasporto di cose, quando si presentino quelle condizioni per cui l'autorità politica rilascia l'autorizzazione.



## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

DUGONI. Dopo cinque giorni occorre pagare di nuovo la tassa?

VANONI, *Ministro delle finanze*. No; occorre un nuovo permesso, ma non un nuovo pagamento di tassa; la concessione ha la durata di due anni.

PRESIDENTE. L'emendamento che si discosta di più, soprattutto ai fini fiscali, dal testo ministeriale è quello dell'onorevole Dugoni, perché in sostanza esso trasforma in una possibilità puramente automatica la richiesta di rilascio dell'autorizzazione: una volta accertata l'idoneità al trasporto, l'Ispettorato non ha facoltà discrezionali; contro il mancato rilascio si potrebbe reclamare da parte del cittadino, perché la norma così formulata gli attribuisce un diritto, limitato soltanto dalla discrezionalità tecnica.

Pertanto, pongo ai voti l'emendamento proposto dall'onorevole Dugoni, cui si è associato l'onorevole Farini.

(*Non è approvato*).

Pongo ai voti l'emendamento degli onorevoli Arcangeli e Castelli Avolio, i quali propongono di sopprimere il secondo comma dell'articolo 11.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 11 nel testo ministeriale:

(*È approvato*).

Segue l'articolo 12:

Rimane in vigore ogni altra disposizione in materia di tasse di circolazione non incompatibile con quelle della presente legge.

Le norme contenute negli articoli precedenti si applicano con effetto dal 1° gennaio 1949.

(*È approvato*).

Passiamo ora agli allegati contenenti le tariffe A, AA, B, BB, C, ed E.

## TARIFFA A

MOTOCICLI		MOTOCARROZZETTE (uso privato)	
Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)	Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)
Da 1 a 3 . . . . .	2.000	Da 1 a 3 . . . . .	2.500
» 4 a 6 . . . . .	3.000	» 4 a 6 . . . . .	3.600
» 7 a 9 . . . . .	4.000	» 7 a 9 . . . . .	4.800
» 10 a 11 . . . . .	5.000	» 10 a 11 . . . . .	6.000
» 12 a 15 . . . . .	7.500	» 12 a 15 . . . . .	8.000
Oltre 15 . . . . .	10.000	Oltre 15 . . . . .	12.000

N. B. — Per le motocarrozette adibite al servizio pubblico da piazza la tassa è ridotta ad un quarto ( $\frac{1}{4}$ ).

Dato che è stato approvato l'articolo 1 che fa riferimento alla tariffa A, questa s'intende approvata.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

## TARIFFA AA

VELOCIPEDI CON MOTORE AUSILIARIO		MOTOCICLI LEGGERI	
Cilindrata	Tassa annua (Lire)	Cilindrata	Tassa annua (Lire)
Fino a 50 cm <sup>3</sup> . . . . .	1.000	Oltre 50 cm <sup>3</sup> e fino a 125 cm <sup>3</sup> .	2.000

Poichè è stato approvato l'articolo 2 che si richiama a detta tariffa AA, questa s'intende approvata.

## TARIFFA B.

## AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO DI PERSONE

Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)	Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)
Fino a 10 . . . . .	5.000	28 . . . . .	56.000
11 . . . . .	7.000	29 . . . . .	59.000
12 . . . . .	9.000	30 . . . . .	62.000
13 . . . . .	11.000	31 . . . . .	65.000
14 . . . . .	13.500	32 . . . . .	68.000
15 . . . . .	18.000	33 . . . . .	71.000
16 . . . . .	23.000	34 . . . . .	74.000
17 . . . . .	24.500	35 . . . . .	78.000
18 . . . . .	25.000	36 . . . . .	82.000
19 . . . . .	26.000	37 . . . . .	86.000
20 . . . . .	29.000	38 . . . . .	90.000
21 . . . . .	32.500	39 . . . . .	95.000
22 . . . . .	36.000	40 . . . . .	100.000
23 . . . . .	39.500	41 . . . . .	105.000
24 . . . . .	43.000	42 . . . . .	110.000
25 . . . . .	47.000	43 . . . . .	115.000
26 . . . . .	50.000	44 . . . . .	120.000
27 . . . . .	53.000	45 . . . . .	125.000

*N. B.* — Per le autovetture di potenza superiore ai 45 C. V. si applica la tassa corrispondente ai C. V. 45, aumentata di lire 5.000 (cinquemila) per ogni C. V. in più dei 45.

Alla tassa riportata nella presente tabella si applicano le seguenti riduzioni:

1°) per le autovetture da noleggio di rimessa: riduzione del 50 per cento; per le autovetture immatricolate prima del 1935 la riduzione è del 60 per cento;

2°) per le autovetture adibite a servizio pubblico da piazza: riduzione ad un quarto ( $\frac{1}{4}$ ); per le autovetture immatricolate prima del 1935 la riduzione è ad un quinto ( $\frac{1}{5}$ );

3°) per le autovetture adibite a scuola-guida: riduzione del quaranta per cento (40%), a condizione che sulla licenza sia stata apposta dal competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante che l'autoveicolo è munito del doppio comando ed è adibito esclusivamente a scuola-guida.

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

Ritengo opportuno rammentare che questa tariffa *B*, alla quale si richiama l'articolo 1, già approvato, (e pertanto s'intende approvata anche la tariffa) è stata così modificata dalla Commissione:

al punto 1° dell'annotazione dopo le parole « del 50 per cento », sono state aggiunte

le altre « per le autovetture immatricolate prima del 1935 la riduzione è del 60 per cento; al punto 2° dell'annotazione dopo le parole « riduzione ad un quarto (1/4); sono state aggiunte le altre « per le autovetture immatricolate prima del 1935 la riduzione è ad un quinto (1/5) ».

TARIFFA *BB*.

## AUTOBUS ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE

Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)	Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)
Fino a 10 . . . . .	3.600	28 . . . . .	20.600
11 . . . . .	4.300	29 . . . . .	22.200
12 . . . . .	5.000	30 . . . . .	23.800
13 . . . . .	5.800	31 . . . . .	25.400
14 . . . . .	6.600	32 . . . . .	27.000
15 . . . . .	7.400	33 . . . . .	28.600
16 . . . . .	8.200	34 . . . . .	30.200
17 . . . . .	9.000	35 . . . . .	31.800
18 . . . . .	9.800	36 . . . . .	33.400
19 . . . . .	10.600	37 . . . . .	35.000
20 . . . . .	11.400	38 . . . . .	36.600
21 . . . . .	12.300	39 . . . . .	38.200
22 . . . . .	13.200	40 . . . . .	39.800
23 . . . . .	14.100	41 . . . . .	41.400
24 . . . . .	15.100	42 . . . . .	43.000
25 . . . . .	16.200	43 . . . . .	44.600
26 . . . . .	17.400	44 . . . . .	46.200
27 . . . . .	19.000	45 . . . . .	47.800

*N. B.* — Per gli autobus di potenza superiore ai 45 C. V. si applica la tassa corrispondente ai C. V. 45, aumentata di lire 1.700 per ogni C. V. in più dei 45.

Alla tassa riportata nella presente tabella si applicano le seguenti riduzioni:

1°) per gli autobus da noleggio di rimessa: riduzione del 50 per cento;

2°) per gli autobus adibiti a servizio pubblico su linea regolare, riduzione ad un terzo (1/3).

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

TARIFFA C

## AUTOSCAFI AD USO PRIVATO

## TRASPORTO DI PERSONE

Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)	Potenza in C. V.	Tassa annua (Lire)
1. . . . .	750	24. . . . .	10.145
2. . . . .	910	25. . . . .	11.115
3. . . . .	1.075	26. . . . .	12.110
4. . . . .	1.245	27. . . . .	13.310
5. . . . .	1.415	28. . . . .	14.460
6. . . . .	1.590	29. . . . .	15.880
7. . . . .	1.850	30. . . . .	17.250
8. . . . .	2.115	31. . . . .	18.740
9. . . . .	2.385	32. . . . .	20.260
10. . . . .	2.660	33. . . . .	21.820
11. . . . .	2.950	34. . . . .	23.420
12. . . . .	3.250	35. . . . .	25.060
13. . . . .	3.640	36. . . . .	27.050
14. . . . .	4.045	37. . . . .	29.050
15. . . . .	4.445	38. . . . .	31.050
16. . . . .	4.875	39. . . . .	33.050
17. . . . .	5.310	40. . . . .	35.050
18. . . . .	5.840	41. . . . .	37.050
19. . . . .	6.385	42. . . . .	39.050
20. . . . .	6.942	43. . . . .	41.050
21. . . . .	7.630	44. . . . .	43.050
22. . . . .	8.340	45. . . . .	45.050
23. . . . .	9.200	— . . . . .	—

N. B. — Per gli autoscafi di potenza superiore ai 45 C. V. si applica la tassa corrispondente ai C. V. 45 aumentata di lire 2.000 per ogni C. V. in più dei 45.

Per gli autoscafi adibiti al trasporto di cose la tassa di circolazione è dovuta in ragione di lire 100 per ogni C. V. di potenza del motore, giusta l'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058.

Per gli autoscafi destinati al servizio pubblico autorizzato si applica la tassa riportata dalla presente tabella ridotta ad un terzo ( $\frac{1}{3}$ ).

## QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GENNAIO 1949

## TARIFFA E.

## RIMORCHII ADIBITI AL TRASPORTO PERSONE

Numero dei posti	Uso privato (Lire)	Noleggio rimessa (Lire)	Servizio di linea (Lire)
Fino a 15 . . . . .	20.000	12.000	6.670
Da 16 a 25 . . . . .	30.000	18.000	10.000
Da 26 a 40 . . . . .	45.000	27.000	15.000
Oltre i 40 . . . . .	75.000	45.000	25.000

Dato che è stato approvato l'articolo 1 che si richiama alle allegate tariffe *BB*, *C* ed *E* queste s'intendono approvate.

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testé approvato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto:

Presenti e votanti . . . . . 27  
 Voti favorevoli . . . . . 22  
 Voti contrari . . . . . 5

(La Commissione approva).

**La seduta termina alle 19,15.**