

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

VENERDÌ 12 MARZO 1954  
(18<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente BERTONE

### INDICE

#### Disegni di legge:

« Concessione di un indennizzo ai titolari di beni, diritti ed interessi italiani esistenti all'estero e soggetti a perdita per effetto della esecuzione del Trattato di pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 » (128) (Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 291

« Provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative » (278) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . . 289, 290  
CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze* . . . . . 289, 290  
CORTI, *relatore* . . . . . 285  
DE LUCA LUCA . . . . . 290  
FORTUNATI . . . . . 288, 289

La seduta è aperta alle ore 10,30.

Sono presenti i senatori: Bertone, Braccesi, Cenini, Corti, De Luca Angelo, De Luca Luca, Fortunati, Giacometti, Iorio, Pesenti, Resta-

gno, Schiavi, Selvaggi, Spagna, Spagnoli, Tomè e Zotta.

Intervengono inoltre i Sottosegretari di Stato per le finanze Castelli e per il tesoro Mott.

MINIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative » (278) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CORTI, *relatore*. La legge 14 marzo 1952, n. 128, contempla i provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative e all'articolo 8 specifica che la concessione, tanto se provvisoria che definitiva, di esercizio di servizi pubblici di linee automobilistiche per il trasporto di persone, è soggetta ad una tassa di rilascio per chilometro-linea di lire 500 e, nel caso in cui la concessione abbia una validità superiore ad un anno, ad una tassa annuale, pure per chilometro-linea, di lire 500.

La disciplina degli autoservizi di linea (autolinee) per viaggiatori è regolata dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822, che dice all'articolo 1: « Sono soggetti a concessione governativa tutti i servizi pubblici automobilistici di qualunque natura e durata che si effettuino ad itinerario fisso anche se abbiano carattere

saltuario», e all'articolo 2: «Le concessioni in parola sono provvisorie e definitive. Le concessioni provvisorie sono accordate dal Ministero delle comunicazioni per la durata massima di un anno salvo proroga per un altro anno e sono revocabili in ogni tempo. In casi eccezionali e per particolari motivi valutabili dal Ministero possono tuttavia essere concesse ulteriori proroghe. Le concessioni definitive sono accordate su proposta del Ministro per la durata massima di nove anni e possono essere rinnovate».

Se si pensa alla grande varietà delle concessioni in parola sia per quanto riguarda la durata sia per quanto riguarda la frequenza del servizio, appare subito molto chiaramente la sperequazione di applicare uguale trattamento tanto nel caso di servizi giornalieri od anche plurigiornalieri, quanto nel caso di servizi appena settimanali, bisettimanali o trisettimanali; tanto nel caso di servizi continuativi per tutto un anno quanto per servizi limitati a pochi mesi (stagionali) o legati a determinate occasioni (mercatali).

Va da sè che con tale criterio si viene a creare una sperequazione nella incidenza fiscale sul costo del trasporto a tutto svantaggio dei servizi meno frequenti o di più breve durata.

Appare quindi quanto mai giustificato il disegno di legge in esame secondo il quale viene fatta una opportuna discriminazione a favore: delle concessioni di autoservizi con frequenza non superiore a quattro giorni per settimana e delle concessioni di autoservizi di gran turismo qualunque sia la durata (riduzione ad un quarto); delle concessioni di autoservizi ordinari aventi carattere stagionale e frequenza giornaliera, la cui attuazione sia limitata ad un periodo non superiore a quattro mesi (riduzione ad un terzo); delle concessioni di autoservizi la cui frequenza non sia superiore a due giorni la settimana e la cui attuazione sia limitata ad un periodo non superiore a quattro mesi (riduzione ad un dodicesimo); delle concessioni di autoservizi a carattere esclusivamente operaio o per studenti (nel qual caso la tassa resta ridotta nella misura di lire mille per ogni anno di attività); delle concessioni di autoservizi accordate per brevi periodi di tempo in occasione di particolari

contingenze (nei quali casi la tassa resta ridotta a lire mille per il primo giorno di validità e 500 per ogni giorno di ulteriore validità).

Con questa discriminazione la sperequazione viene certamente ad essere di molto addolcita, ma non aratto eliminata del tutto, e bisogna riconoscere che sarebbe stato molto più logico e giusto adottare anche in questo caso il principio già a suo tempo adottato per la cosiddetta «tassa di sorveglianza governativa», che stabilisce un tenue importo per ogni chilometro effettivamente percorso.

Attualmente tale tassa è di venti centesimi al chilometro e viene a commisurare la tassa stessa di tre elementi del servizio: durata della concessione, lunghezza del percorso e frequenza del servizio stesso.

La controproposta degli interessati, così come a suo tempo caldeggiata dalla A.N.A.C. (Associazione nazionale autolinee in concessione) era appunto basata su questo principio e cioè sull'aumento della «tassa di sorveglianza governativa», vale a dire della tangente da conteggiare per ogni chilometro di effettivo percorso.

Tecnicamente la cosa sarebbe stata semplicissima ed il calcolo avrebbe potuto essere fatto già sulla base degli estremi della concessione moltiplicando l'importo fisso per la lunghezza dell'itinerario e per il numero di viaggi da effettuarsi durante la concessione.

Non è qui naturalmente il caso di fare, a questo proposito, critiche al progetto di legge, tanto più che, essendo già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento, qualsiasi modifica rappresenterebbe un rimandare ulteriormente una decisione che ormai è troppo urgente per essere ancora rimandata.

Ciò premesso, diremo che l'alleggerimento a favore delle concessioni di autoservizi a carattere esclusivamente operaio o per studenti appare quanto mai giustificato non solo dal punto di vista sociale, ma anche perchè le imprese che si occupano di tali servizi sono tenute per legge a consentire una riduzione del 40 per cento sulle tariffe ordinarie normali imposte dallo Stato, cosicchè una tassa di concessione nella misura prevista per i servizi a piena tariffa verrebbe ad essere eccessiva. La riduzione a mille lire all'anno resta quindi

pienamente giustificata anche perchè gli automezzi utilizzati per gli operai restano di solito immobilizzati per tutta la durata del turno di lavoro presso le località dove i lavoratori stessi prestano la loro opera.

La facilitazione contemplata a favore degli autoservizi di gran turismo, a sua volta, è giustificata dal fatto che, in conformità all'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, « detti servizi hanno lo scopo di valorizzare le caratteristiche panoramiche, storiche, artistiche od altre particolari attrattive dei luoghi da essi collegati », cosicchè essi hanno carattere di interesse nazionale. Trattandosi poi di servizi che di solito non sono giornalieri e che spesso sono, anzi, solo stagionali, la tassa piena di 500 lire per chilometro-linea, verrebbe ad incidere eccessivamente sul costo del servizio stesso e quindi sul prezzo, a tutto danno di una attività che il nostro Paese deve anzi fare di tutto per incoraggiare essendo strettamente legata al turismo.

Aggiungasi che anche lo stesso « gran turismo » cosiddetto di lusso non interessa di solito i molto abbienti, ma assai più spesso le medie classi lavoratrici.

Il vigente sistema è, come noto, entrato in funzione il 14 marzo 1952, ma con decorrenza 1º gennaio 1952. A valere quindi dal 1º gennaio 1952 le imprese hanno già pagato la tassa piena: sarebbe pertanto logico che anche la presente legge, che entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, avesse effetto a valere dal 1º gennaio 1952. Viceversa, il progetto di legge in esame, all'articolo 3, ne contempla l'effetto dal 1º gennaio 1953.

A questo proposito dirò che gli interessati, che pur sono ormai già rassegnati alla data del 1º gennaio 1953, pregherebbero che il rimborso di quanto da essi pagato in più durante lo scorso anno e quello già pagato in anticipo per l'anno corrente, dovesse essere effettuato attraverso conguaglio sugli anni futuri, e ciò a causa delle lungaggini burocratiche del rimborso diretto. L'esperienza insegna, infatti, come le operazioni di rimborso durino sempre molto tempo.

Nel corso delle conversazioni da me avute con esponenti di questo ramo di trasporti, ho

dovuto convenire che le disposizioni fiscali in tale campo sono così complicate, non solo da rasantare spesso la irrazionalità, ma anche da diventare controproducenti perfino agli effetti del gettito (basta citare, ad esempio, quello che si fa per la stampigliatura dei biglietti) onde sarebbe veramente auspicabile una revisione nell'interesse della stessa Amministrazione dello Stato.

Le considerazioni da me svolte, trattandosi di un disegno di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento, sono forse disquisizioni un po' superate.

Io ho però eseguito inoltre un conteggio preventivo circa l'ammontare dei rimborsi da disporre a favore dei concessionari in caso di approvazione del disegno di legge. Il rimborso da effettuare in seguito alla riduzione ad un quarto per la concessione di autoservizi con frequenza non superiore a quattro giorni per settimana e per la concessione di autoservizi di gran turismo qualunque sia la durata, comporterebbe — considerando il rimborso a partire dal 1º gennaio 1953 — una restituzione di lire 41.160.000. Per quanto riguarda la riduzione ad un terzo per la concessione di autoservizi ordinari, aventi carattere stagionale e frequenza giornaliera, la cui attuazione sia limitata ad un periodo non superiore a quattro mesi, la restituzione sarebbe di lire 22 milioni circa. Il terzo caso, riduzione cioè ad un dodicesimo della tassa qualora gli autoservizi di cui al precedente caso abbiano frequenza non superiore a due giorni alla settimana, comporterebbe, a detta degli uffici competenti, un rimborso minimo in quanto il numero di autolinee rispondenti alle caratteristiche indicate è esiguo. L'onere di rimborso per il caso della concessione di autoservizi a carattere esclusivamente operaio o per studenti, per i quali la tassa di concessione governativa è dovuta per ciascun anno di validità nella misura di lire mille, senza alcun coefficiente chilometrico, può essere valutato in lire 6 milioni e mezzo circa.

Complessivamente, l'attuazione del presente disegno di legge comporterebbe dunque una spesa da parte del Tesoro di circa lire 70 milioni.

FORTUNATI. Posso essere anch'io dell' avviso che il fatto che un ramo del Parlamento abbia già approvato le norme in esame può indurre a lasciare le cose come sono; credo però che alcune osservazioni di carattere generale per quanto concerne questa materia, come, in generale, per quanto concerne tutti i provvedimenti tributari, possono e debbono essere fatte in questa sede.

A me sembra anzitutto che sorga spontanea un'osservazione preliminare: il provvedimento è stato esaminato dal Ministero delle finanze in sè e per sè, il che mi sembra non sia giusto nell'attuale situazione del nostro Paese. In sede di discussione di bilanci, a più riprese, è stato posto il problema dei rapporti tra servizi ferroviari statali, servizi pubblici in genere e servizi privati, e si è parlato di una pericolosa situazione, che da anni si manifesta nel nostro Paese, di concorrenza nel trasporto di persone e merci fra esercizi pubblici ed esercizi privati, ed in modo particolare di concorrenza tra automobile e ferrovia. Ora, a mio parere, nel momento stesso in cui si affronta la situazione generale dei servizi automobilistici di trasporto di persone, non può essere ignorato questo problema di fondo, che può destare e che desta già da anni diverse preoccupazioni. Questa è la prima osservazione di carattere generale sul provvedimento, in quanto non si tratta soltanto di un progetto tributario, ma si tratta di un orientamento generale nella direzione politica ed economica dei trasporti nel nostro Paese.

Seconda osservazione: per quanto io non abbia molta esperienza in materia, almeno per alcune regioni italiane, come l'Emilia e il Friuli, conosco la situazione di parecchie società concessionarie. Non vi è dubbio che queste società si trovano in situazioni diverse, in quanto, mentre alcune hanno contemporaneamente la concessione di linee a forte traffico permanente, molte volte con corse ripetute nello stesso giorno, e di linee o limitate nel tempo durante l'anno o estese in tutto il tempo ma soltanto per alcuni giorni della settimana, altre società, invece, hanno soltanto la concessione di linee a percorso limitato nel tempo o nei giorni della settimana.

Ora, il presente disegno di legge mette tutte queste diverse società nelle stesse condi-

zioni, il che non mi sembra giusto, perchè per la società che ha diverse linee, il calcolo economico è basato sull'intera struttura del servizio, e quindi, anche se vi sono alcuni settori del servizio che possono essere deficitari, tale deficienza è compensata ad usura dalla redditività di altri percorsi e di altre linee, mentre la società che ha soltanto percorsi difficili, sia dal punto di vista economico, sia, molte volte, dal punto di vista del percorso stesso, sottopone le macchine ad una forte usura ed il suo reddito è naturalmente meno elevato. Credo dunque che sarebbe stato opportuno distinguere per non mettere tutte le società nella identica situazione. Infatti, se noi dovessimo esaminare a fondo la posizione economico-finanziaria di queste società, troveremmo che, mentre alcune di esse continuamente, anno per anno, accrescono enormemente la loro disponibilità di automezzi — talune arrivano perfino ad avere investimenti di centinaia di milioni — altre società invece dispongono appena di due o tre automezzi.

Se nel corso degli ultimi anni si è verificato per le società di cui ho parlato un enorme accrescimento del capitale investito nei servizi di autolinee, non è possibile che ciò sia avvenuto in corrispondenza di una situazione deficitaria. È vero che vi sono servizi destinati esclusivamente ad utenti operai e studenti, ma a me consta che in molte Province e Regioni — a prescindere dalla considerazione da me espressa poc'anzi, che cioè tali linee sono condotte da società che ne gestiscono anche altre — le stesse società quasi sempre ricevono, proprio per questi servizi, contributi di diversa natura da parte di vari enti, che vanno dai Comuni, alle Province e alle Camere di commercio.

Circa la valorizzazione delle zone turistiche, è vero che la legge del 1939, citata dal collega Corti è pertinente in materia, ma io penso che difficilmente linee di questo genere siano veramente deficitarie, perchè nella quasi totalità dei casi si trovano in una situazione praticamente privilegiata. Mi riferisco in modo particolare ai servizi diretti verso talune stazioni di soggiorno alpino o anche balneare, non servite da mezzi ferroviari, servizi ai quali tutti coloro che non possono servirsi di mezzi

automobilistici propri, debbono ricorrere per raggiungere tali località. Per poter trovare posto su tali linee, sia nel periodo invernale che nel periodo estivo, è necessario prenotarsi settimane prima.

E, d'altra parte, bisogna riconoscere che taluni di questi sono veramente servizi di lusso, sia per il modo come sono attrezzati, sia anche per il prezzo dei biglietti.

Pur ammettendo quindi che nel quadro generale della situazione vi sono casi, probabilmente dal punto di vista numerico estremamente frequenti, che hanno bisogno di particolare considerazione, io ritengo invece che, dal punto di vista economico-finanziario, il nucleo economico che ha in mano praticamente la grande maggioranza dei servizi di autotrasporti del nostro Paese non si trova nelle condizioni di avere necessità di particolari agevolazioni.

Io inviterei quindi il Ministro per le finanze ad esaminare anzitutto il problema in prospettiva, in connessione cioè con la politica generale dei trasporti, per non aggravare il problema della sperequazione fra trasporto pubblico e trasporto privato nel nostro Paese ed in connessione, se è possibile, con una situazione tributaria discriminata, che tenga conto di tutte quelle piccole società che adempiono veramente un servizio prezioso nel nostro Paese. Tali linee infatti collegano centri non serviti dalla ferrovia, sono in realtà a percorso povero come tipo di utenti e, poiché compiono qualcosa di molto utile per il trasporto di merci e persone, hanno veramente bisogno di essere distinte da altri complessi di servizi, i quali si trovano in condizioni finanziarie notevolmente più vantaggiose, sia per la loro potenza economica sia per il tipo di percorso.

**PRESIDENTE.** Se ho ben compreso, le osservazioni del senatore Fortunati, fuori di ogni dubbio interessanti e meritevoli di esame e di considerazione, non sono strettamente in relazione al disegno di legge in discussione, ma vogliono essere un invito al Ministero delle finanze, perchè d'accordo con il Ministero dei trasporti, esami in più vasto raggio questo problema per migliorare — se è possibile — questo piccolo provvedimento applicandolo ad

una sfera più ampia, in modo da collegare i diversi interessi cui ha fatto cenno il collega Fortunati.

**CASTELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze.** Vorrei osservare al senatore Fortunati che se è vero che il presente provvedimento, che il Ministero delle finanze propone, evidentemente involge una politica in materia di trasporti, in cui quel Ministero non è competente, in fatto è invece proprio il Ministero dei trasporti che ha sollecitato un provvedimento per la riduzione della tassa di concessione su quelle linee che, o per avere una frequenza minore delle altre, o per esercitare servizi di turismo che interessano particolarmente la politica generale del turismo del nostro Paese, meritano una particolare considerazione.

Dico questo per sottolineare che il problema è stato prospettato dal Ministero competente, al quale è parso che, per i rilievi già svolti, una riduzione della tassa di concessione fosse senz'altro da accordarsi.

L'invito che mi rivolge il senatore Fortunati ha già trovato quindi il suo adempimento nelle linee generali.

Se vi sono poi delle osservazioni particolari che tendono a consigliare un determinato genere di riduzione per una categoria o a sconsigliarlo per un'altra, io sono pronto ad ascoltarle.

**FORTUNATI.** Onorevole Sottosegretario. dal punto di vista formale, osservo che nell'intestazione dei disegni di legge, ogni qualvolta un provvedimento è stato elaborato da più Ministeri, troviamo l'indicazione di più Ministri proponenti.

Nel presente disegno di legge Ministro proponente risulta, sempre dal punto di vista formale, soltanto il Ministero delle finanze. Ora, è veramente strano che il Ministero dei trasporti abbia sollevato la questione tributaria, quando, in tutte le discussioni di bilanci che si sono svolte dal 1948 ad oggi, l'unico punto su cui tutti i settori del Parlamento sono stati concordi è stato appunto il riconoscimento dell'esistenza di una situazione grave e preoccupante per quanto riguarda la concorrenza tra ferrovia ed automobile. Nessuna contestazione

vi è anzi stata su questo punto, almeno per quanto io possa ricordare; è dunque un problema che bisogna affrontare e risolvere. Ora, con la proposta in esame non si avvia a soluzione il problema; si aggrava la situazione e si creano probabilmente — è questo il punto centrale della mia osservazione — ulteriori sperequazioni proprio fra le società che gestiscono servizi pubblici. Quando voi concedete l'agevolazione linea per linea, e non tenete conto della struttura delle società che gestiscono diverse linee, è evidente che aggravate le sperequazioni ed il contrasto fra i servizi pubblici e privati.

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Qui non si tratta di agevolazioni, ma di riduzioni della tassa di concessione in relazione alla minore frequenza di determinate linee. Ora, essendo i prezzi rigidamente controllati e calcolati per tipo di servizio, sembra giusto che il costo totale della tassa di concessione non debba gravare su quelle linee che, avendo frequenza minore, evidentemente hanno una capacità contributiva, agli effetti di questo tributo minore.

È chiaro quindi che con questo provvedimento non si pone, sia pure dal punto di vista fiscale, il problema che è stato delineato in termini generali: strada o rotaia; si cerca soltanto di adeguare l'effettivo carico tributario agli effetti di questa imposta a quella che è la reale entità di frequenza del servizio prestato.

DE LUCA LUCA. Sarebbe bene però che questi sollievi fiscali si traducessero, per quanto riguarda soprattutto linee frequentate da lavoratori, in riduzioni di tariffa.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura:

#### Art. 1.

La tassa di rilascio e la tassa annuale di cui all'articolo 8 della legge 14 marzo 1952, n. 128, dovute sulla concessione, tanto provvisoria che definitiva, di esercizio di servizi pubblici

di linee automobilistiche per il trasporto di persone sono ridotte:

ad un quarto per la concessione di autoservizi con frequenza non superiore a quattro giorni per settimana e per la concessione di autoservizi di gran turismo qualunque sia la durata;

ad un terzo per la concessione di autoservizi ordinari aventi carattere stagionale e frequenza giornaliera, la cui attuazione sia limitata ad un periodo non superiore a 4 mesi;

ad un dodicesimo qualora gli autoservizi di cui al precedente capoverso abbiano frequenza non superiore a due giorni alla settimana.

Sono considerati autoservizi di gran turismo quelli che presentano le caratteristiche dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per la concessione di autoservizi a carattere esclusivamente operaio o per studenti la tassa di concessione governativa prevista dall'articolo 8 della legge 14 marzo 1952, n. 128, è dovuta, per ciascun anno di validità della concessione, nella misura di lire 1000.

Per la concessione di autoservizi accordata per brevi periodi di tempo, in occasione di particolari contingenze, la tassa di concessione governativa prevista dal succitato articolo 8, è dovuta nella misura di lire 1000 per il primo giorno di validità e di lire 500 per ogni giorno di ulteriore validità.

(È approvato).

#### Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed ha effetto dal 1º gennaio 1953.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(La seduta, sospesa alle ore 11, è ripresa alle ore 11,15).

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)18<sup>a</sup> SEDUTA (12 marzo 1954)

**Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Concessione di un indennizzo ai titolari di beni, diritti ed interessi italiani esistenti all'estero e soggetti a perdita per effetto della esecuzione del Trattato di pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 » (128).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del seguente disegno di legge: « Concessione di un indennizzo ai titolari di beni, diritti ed interessi italiani esistenti all'estero e soggetti a perdita per effetto della esecuzione del Trattato di pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 ».

Comunico che un quinto dei componenti della Commissione ha richiesto, a norma dell'articolo 26 del Regolamento, che questo disegno di legge sia discusso e votato dalla Assemblea.

Dichiaro pertanto che il disegno di legge è rimesso alla discussione dell'Assemblea e che la Commissione ne continuerà l'esame in sede referente.

*La seduta termina alle ore 11,20.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.