

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 5<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Finanze e Tesoro)

MERCOLEDÌ 10 NOVEMBRE 1954

(47<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente BERTONE

INDI

del Vice Presidente GIACOMETTI

INDI

del Vice Presidente TRABUCCHI

### INDICE

#### Disegni di legge:

« Modifiche alla composizione del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra e norme per l'acceleramento dei relativi giudizi dinanzi alla Corte dei conti » (698) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 767, 770, 771, 775, 776, 777
FORTUNATI . . . . .	769, 770
MARIOTTI . . . . .	771
PIOLA . . . . .	771, 776
PRETI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> . . . . .	770, 775, 776
RODA . . . . .	775
TOMÈ, <i>relatore</i> . . . . .	769, 771, 775, 776
TRABUCCHI . . . . .	771, 776

« Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche » (735) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	777, 781, 785, 791, 792, 794, 795, 796, 798, 800, 806, 807, 808, 810, 811, 812, 814, 815, 816, 817
DE LUCA Angelo, <i>relatore</i> . . . . .	777, 790, 794, 795, 796, 798, 799, 806, 810, 815, 816

DE LUCA Luca . . . . .	Pag. 781, 799, 816
FORTUNATI . . . . .	783, 784, 785, 790, 791, 792, 794, 795, 805, 806, 811
MARIOTTI . . . . .	782, 786, 787, 788, 789, 791, 792, 794, 795, 796, 798, 810, 811
RODA . . . . .	792, 794, 798, 799, 804, 805, 808, 810, 811, 814, 815, 816, 817
TERRAGNI . . . . .	780, 781, 794, 796, 798, 799, 805, 810
TRABUCCHI . . . . .	782, 790, 792, 795, 798, 799, 805
TREMELLONI, <i>Ministro delle finanze</i> . . . . .	784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 794, 795, 796, 798, 799, 806, 810, 811, 815, 816
VARALDO . . . . .	792, 810, 814, 815

« Provvidenze urgenti per le popolazioni colpite dall'alluvione del 26 ottobre 1954 nel Salernitano » (785) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	762, 764, 766, 767
BISORI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	764, 765
BRACCESI . . . . .	765
DE LUCA LUCA . . . . .	767
FORTUNATI . . . . .	765, 766
GIACOMETTI . . . . .	762, 765, 766, 767
JANNACCONE . . . . .	764
MINIO . . . . .	766, 767
PETTI . . . . .	762
PIOLA . . . . .	767
SPAGNOLLI . . . . .	765
TOMÈ . . . . .	766
TRABUCCHI, <i>relatore</i> . . . . .	762, 765, 766

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bertone, Braccesi, Cenini, De Luca Angelo, De Luca Luca, Fortunati, Giacometti, Jannaccone, Mariotti, Minio, Negroni, Piola, Roda, Schiavi, Selvaggi, Spagna, Spagnoli, Tomè, Trabucchi e Valenzi.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Arcudi e Corti sono

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

sostituiti rispettivamente dai senatori Terragni e Varaldo.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, intervengono i senatori Arcudi e Petti.

Intervengono, altresì, il Ministro delle finanze Tremelloni ed i Sottosegretari di Stato per l'interno Bisori e per il tesoro Mott e Preti.

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

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

« **Provvidenze urgenti per le popolazioni colpite dall'alluvione del 26 ottobre 1954 nel Salernitano** » (785).

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato ieri alla Presidenza del Senato il disegno di legge: « Provvidenze urgenti per le popolazioni colpite dall'alluvione del 26 ottobre 1954 nel Salernitano » prospettando la necessità di un rapido esame del provvedimento.

Propongo di discuterlo subito.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Dichiaro aperta la discussione generale.

TRABUCCHI, relatore. Credo che non sia necessario dilungarmi a riferire di che cosa si tratti. Tutti purtroppo sappiamo quale sciagura si è abbattuta sulla città di Salerno e sui paesi vicini. Di fronte ad una così grave disgrazia, improvvisa ed impreveduta, non resta che prendere in tutta urgenza dei provvedimenti che dovranno precedere quelli intesi alla ricostruzione e alla risistemazione definitiva. Vi sono intere famiglie rimaste senza casa, senza vestiario, senza denaro che hanno estremo bisogno di ogni cosa; occorre provvedere con particolarissima immediatezza, con elargizioni che non potrebbero essere permesse dalla normale procedura di accertamento del danno e del diritto al risarcimento. Chi ha urgente bisogno non può attendere le lungaggini della procedura, sia pure abbreviata, delle pratiche. Per questo il Governo ha presentato il disegno di legge in esame che prevede l'autorizzazione alla spesa straordinaria di un miliardo di lire per interventi di carattere assistenziale di emergenza. Questo miliardo dovrebbe es-

sere messo a disposizione dell'Autorità governativa locale, e quindi del Prefetto, il quale potrà disporre secondo le necessità del momento e secondo le destinazioni che appariranno opportune sul luogo. Per non lasciare però il Prefetto solo arbitro nei riguardi della destinazione di questo fondo, si propone che egli debba sentire una Commissione composta dall'Intendente di finanza, o da persona da lui delegata, come rappresentante dell'Amministrazione finanziaria, e da altre « due persone scelte dal Prefetto ». In realtà in luogo di tale dizione si sarebbe potuto dire meglio « due funzionari di grado VI o VII o VIII », ma poichè si deve trattare di due persone della provincia di Salerno nessuno può scegliere meglio del Prefetto. Si poteva anche dire che doveva far parte della Commissione il sindaco di Salerno, ma purtroppo a Salerno non c'è Sindaco, c'è un Commissario prefettizio. Si era pensato al medico provinciale e al capo dell'Ufficio tecnico erariale, ma il Ministero ha ritenuto opportuno lasciare al Prefetto la libertà di scegliere queste due persone. Può essere che ciò dia l'impressione di un arbitrio, ma qualche volta l'arbitrarietà rappresenta essa stessa un limite all'abuso; perchè il Prefetto dovrà rispondere delle persone da lui nominate. Se invece venissero nominate da altri, ciò potrebbe rappresentare per il Prefetto uno scudo maggiore alla sua responsabilità.

Un'altra disposizione del disegno di legge riguarda i limiti delle aperture di credito. Per dare al Prefetto la possibilità di impiegare il più rapidamente possibile queste somme che se non si spendono subito diventano meno utili, si propone di mettere a disposizione immediata del Prefetto somme abbastanza notevoli. Quindi la necessità di derogare all'articolo 56 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, elevando il limite delle aperture di credito fino a 250 milioni.

Per la copertura io credo che l'imprevedibilità della spesa giustifichi il ricorso al capitolo 515 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1954-55.

Propongo perciò alla Commissione l'approvazione del disegno di legge.

PETTI. Come senatore del collegio di Salerno, che comprende tutti i Comuni della co-

stiera amalfitana, esprimo la mia soddisfazione per l'immediatezza e la tempestività della presentazione di questo disegno di legge. Devo però rilevare che la spesa prevista di un miliardo mi sembra del tutto insufficiente per provvedere alle necessità urgenti della popolazione. Quattro Comuni sono stati specialmente colpiti: Salerno, che ha perduto un intero rione popolato da pescatori; Vietri sul Mare, la cui marina è completamente distrutta; Maiori e Minori che si trovano nelle stesse condizioni.

Quelle popolazioni hanno bisogno urgente di case. A Salerno vi sono circa 3.000 persone senza tetto dislocate per ora nelle scuole comunali e in case private. Si tratta di situazioni precarie, perchè le scuole devono essere restituite alla loro normale funzione e le case private non possono sopportare più a lungo la coabitazione di numerosi parenti o di persone che non hanno alcun vincolo di parentela con la famiglia ospitante. In condizioni peggiori si trovano i senza tetto di Maiori e Minori nei quali mancano addirittura gli edifici scolastici. Si è parlato di mandare questa povera gente nei campi U.R.O. Vi è un campo a San Leonardo vicino a Salerno dove si potrebbero ospitare quaranta famiglie, ma gli altri campi sono più lontani e credo non sia utile alle nostre istituzioni nè al senso di umanità esiliare le famiglie colpite dalla sventura in paesi lontani; sarebbe una seconda sventura che si abbatterebbe su loro. Quindi penso che il modo migliore per venire effettivamente in aiuto di queste famiglie disastrose sia quello di provvedere con baraccamenti adatti e case prefabbricate. Inoltre, penso che bisognerebbe accentrare tutto nelle mani di un responsabile nella provincia di Salerno, cioè accentrare tutto nelle mani del Prefetto per impedire che i rivoli di aiuti che la solidarietà degli Italiani invia a Salerno vadano perduti attraverso la destinazione ad enti diversi come la Commissione pontificia, il Comitato diocesano, la Croce Rossa, l'E.C.A., ecc. La distribuzione degli aiuti deve essere fatta in modo da impedire che i più aiutati ottengano aiuti da tutte le istituzioni, mentre altri non ne possono avere alcuno, come già purtroppo si sta verificando. Accentrare verso una sola destinazione tutto il denaro e gli indumenti che affluiscono a Salerno è l'unico modo per rendere più facile ed equa la di-

stribuzione e l'assegnazione di queste provvidenze.

Perciò a me pare che, per quel che riguarda gli aiuti immediati, sussidi, le tavole calde, la distribuzione di generi, può essere anche sufficiente tutto ciò che è arrivato e arriva giornalmente a Salerno. Occorre però dare un rifugio sano, umano, decente ai senza tetto mediante la costruzione di baracche e l'istallazione di case prefabbricate. Per far questo la somma di un miliardo è insufficiente e dovrebbe essere per lo meno triplicata.

In merito alla nomina di una Commissione consultiva accanto al Prefetto, prevista dall'articolo 2, io plaudo anche a questa disposizione poichè penso che effettivamente il Prefetto debba essere coadiuvato nella sua opera. Ritengo però che la Commissione come è prevista dall'articolo 2 non corrisponda troppo alle esigenze del momento. A mio avviso la Commissione dovrebbe comprendere per lo meno cinque membri, cioè il rappresentante dell'Intendente di finanza e quattro persone nominate dal Prefetto. Vorrei anche che non si dimenticasse l'esistenza a Salerno di una rappresentanza parlamentare che deve essere consultata e tenuta al corrente di quello che avviene e che deve essere anche possibilmente interrogata sul modo come impiegare le somme devolute al prefetto di Salerno.

Queste sono le preghiere di cui io vorrei che il Governo tenesse conto; questo è quanto penso che, nel momento attuale così doloroso per la mia Provincia, ci si possa attendere dal Paese e dall'intervento umano e giusto del Governo che io sono certo intenderà le necessità che ho prospettato.

GIACOMETTI. I colleghi hanno ascoltato la esposizione che sgorga dal cuore del nostro collega Petti che porta l'eco diretto delle zone colpite dall'alluvione. È evidente che in lui grava imperiosamente il dolore per questa enorme sciagura. Io cercherò di parlare come rappresentante della Nazione anche se appartenente ad un determinato settore di opposizione che, anche in questo momento, come sempre, vuole essere opposizione costruttiva. L'onorevole Sottosegretario ci dirà che questo disegno di legge è una specie di staffetta di provvedimenti governativi successivi, ma è norma militare che, dalle staffette, si possa giudicare l'esercito che

verrà dopo. Perciò faccio mia la proposta di portare a 3 miliardi lo stanziamento.

Inoltre, mi permetto osservare, che ogni avvenimento assume inevitabilmente una caratteristica politica e quindi anche, purtroppo, nella sventura. So infatti che ci si è opposti acchè certe organizzazioni che non avevano il beneplacito del Governo concorressero a questa opera di soccorso. Accenno per esemplificare alle Camere del lavoro, all'U.D.I., ecc. ... Anche in quest'opera vi è la manifestazione di un evidente intervento politico e in conseguenza, anche in questo disegno non si sfugge alla caratteristica politica. È vero che l'autorità superiore della Provincia è rappresentata dal Prefetto, ma non vedo perchè il Prefetto non possa avere vicino a sè i rappresentanti della popolazione; e dico ciò anche se in quella zona l'opposizione non abbia rappresentanti politici. Propongo di associare all'azione governativa anche la parte rappresentativa e presenterò un emendamento in tal senso.

BISORI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Il senatore Giacometti giustamente ha adoperato la metafora della staffetta. Effettivamente il Governo intende presentare per Salerno disegni di legge che si richiamino in sostanza a quella che fu la legge per la Calabria e applichino anche ai danneggiati del Salernitano misure analoghe a quelle che l'anno scorso intervennero per la Calabria. Però la esperienza ci insegna che la legge per la Calabria dette luogo a lungaggini. Perciò fin dal primo momento in cui si ebbe notizia della gravità della sciagura di Salerno, io, ammaestrato dalla esperienza calabrese, sottoposi al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Sottosegretari che andavano *in loco*, come criterio fondamentale, quello di intervenire per quanto fosse possibile con un programma massimo di pronta restituzione degli attrezzi di lavoro, delle sementi, delle case (magari cercando case prefabbricate) piuttosto che aprire una forma assistenziale che allontana dal luogo di lavoro i danneggiati e che li pone in centri di raccolta facendoli diventare degli assistiti con danno per loro e per la collettività. Appunto per sviluppare la immediatezza della possibile ricostruzione è indispensabile fornire di fondi il prefetto di Salerno perchè possa muoversi al di là della nor-

male assistenza per mettere in condizione, per esempio, il proprietario che ha una crepa nella sua casa di ripararla senza fare intervenire gli Uffici dei lavori pubblici o per permettere a chi ha perduto le masserizie di tornare subito a casa, ecc. Per queste ragioni si propone di porre un miliardo a disposizione del Prefetto, come rappresentante del Potere esecutivo, per interventi di carattere assistenziale e di emergenza. Ho sentito proporre l'aumento dello stanziamento; osservo in proposito che il Ministero dell'interno non è il principale interessato ed aggiungo che a fatica abbiamo ottenuto dai Dicasteri finanziari che venisse devoluto un miliardo da prelevare dal fondo di riserva, dal quale fondo è già stato distaccato un miliardo per il soccorso invernale, e che deve inoltre rimanere disponibile anche per altre eventuali emergenze. Appunto perchè si tratta di una staffetta, un miliardo è già una somma imponente e quindi ritengo che, come staffetta, sia più che sufficiente.

Relativamente alla composizione della Commissione parlerò in sede di discussione dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

#### Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire un miliardo, per interventi di carattere assistenziale e di emergenza a favore delle popolazioni colpite dalle alluvioni nella provincia di Salerno del 26 ottobre 1954.

La spesa di cui al precedente comma sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero dell'interno per l'esercizio 1954-55.

Il senatore Giacometti propone di sostituire alle parole: « di lire un miliardo » le altre: « di lire tre miliardi ».

JANNACCONE. Come ha detto l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno, trattandosi di una legge staffetta mi sembra inutile e non necessario elevare la somma proposta. Quando sarà stata spesa questa somma, se ci

saranno altri bisogni si provvederà. Dal punto di vista generale mi sembra illogico che, quando il Governo domanda una certa somma per simili bisogni, la Commissione finanze e tesoro cerchi di elevarne l'importo. Qualora si attuasse questo sistema si causerebbe una perenne incertezza per i capitoli del bilancio. Io sono napoletano e quindi si può capire la mia affezione per la regione colpita dalla sciagura, ma, parlando come membro del Senato, credo di potere accettare la somma di un miliardo per le prime necessità.

TRABUCCHI, *relatore*. Mi associo a quanto hanno detto il senatore Jannaccone e l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno. Vorrei aggiungere che proprio le ragioni di urgenza ci hanno fatto decampare da tutto il complesso dei controlli e delle giuste regole contabili preposte alla spesa pubblica. Per ora diamo al Prefetto la possibilità di spendere un miliardo. Se sarà necessario, nessuno di noi negherà uno stanziamento maggiore, ma che proprio in questo momento in cui decampiamo dalle regole normali della contabilità generale dello Stato per la spesa di una cifra che per ora ci sembra più che sufficiente rispetto alle necessità per interventi, come è scritto nell'articolo 1, di carattere assistenziale e di emergenza, si possa chiedere l'aumento della somma, mi pare che non sia conforme alle sane tradizioni di una buona amministrazione. Per questo io e, credo, anche i miei colleghi, voteremo contro l'emendamento del senatore Giacometti, pure essendo pronti ad aderire ad ulteriori stanziamenti in caso di necessità.

GIACOMETTI. Insisto nel mio emendamento perchè è evidente che ci sono problemi gravissimi da risolvere immediatamente. È colpa, semmai, del Governo di non avere presentato un progetto di legge adeguato. Ho saputo che le somme raccolte a mezzo della R.A.I. e di altre iniziative sono poste in un fondo a disposizione della Presidenza del Consiglio che resta da distribuire. Io non faccio solo una questione di funzione tecnica, ma vi rammento che ci sono motivi gravissimi per cui bisogna provvedere di estrema urgenza non solo per le destinazioni opportunamente suggerite dall'onorevole Sottosegretario, ma anche per altri enormi bisogni.

SPAGNOLLI. Un miliardo, anche al giorno d'oggi, è pur sempre una fortissima somma, e per spenderlo ci vuole un certo periodo di tempo. D'altra parte mi risulta che il Ministero dei lavori pubblici sta approntando un programma di costruzioni di case, non prefabbricate, ma in muratura. La mia modesta esperienza di amministratore mi induce a sostenere che la somma preventivata di un miliardo sia più che sufficiente per sopperire ai primi bisogni.

BRACCESI. Prendo atto che si tratta di un provvedimento staffetta, e dichiaro che sarò sempre pronto a votare a favore di altri stanziamenti per i sinistrati del Salernitano. Vorrei però osservare che in realtà si tratta di 4.000 sinistrati che devono avere aiuto immediato. La somma di un miliardo prevede quindi un aiuto di 250 mila lire circa per ciascuno. Si deve inoltre tener conto delle altre somme delle quali si potrà disporre per la solidarietà espressa dal popolo italiano. Perciò il fondo di prima assistenza non mi sembra inadeguato.

BISORI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Vorrei chiarire che se la legge sarà approvata rapidamente, come è auspicabile, essa assorbirà tutte le necessità più o meno impo- nenti alle quali alludeva il senatore Giacometti. Vorrei anche osservare che per le necessità di emergenza non ci sono solo questi stanziamenti, ma anche gli stanziamenti del Ministero dei lavori pubblici, gli stanziamenti assistenziali e le somme del fondo a disposizione della Presidenza del Consiglio in cui sono raccolti i fondi offerti da tutta Italia. In questo quadro, di fronte alle future leggi, un miliardo è da ritenersi più che sufficiente.

FORTUNATI. Non sono stato sul posto e quindi non ho l'esperienza che possono avere altri senatori: ho però l'esperienza di altre analoghe emergenze verificatesi nel nostro Paese, come quelle del Polesine. So che l'assistenza con il contagocce viene a costare molto di più. Se i primi stanziamenti diventano insufficienti, bisogna aggiungere altri miliardi; così quello che poteva costare 2 miliardi, alla fine costerà il doppio. Non è vero che questo provvedimento sarà assorbito da altri provve-

dimenti di carattere generale. I provvedimenti di emergenza possono essere anche utilizzati per la costruzione di strade e di ponti, e qui non si parla solo di provvedimenti di carattere assistenziale, ma anche di emergenza.

Altro è avere davanti agli occhi una possibilità di ricostruzione, altro è sapere che la cifra è di un miliardo. Allora tutta l'impostazione assume un carattere diverso e in definitiva si viene a spendere di più; il Polesine insegna.

GIACOMETTI. Insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Giacometti ed altri, consistente nel sostituire alle parole: « di lire un miliardo » le altre: « di lire tre miliardi ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 2.

Le provvidenze previste dalla presente legge sono disposte dal Prefetto, previo parere di una Commissione di nomina prefettizia composta dall'Intendente di finanza o da un suo rappresentante e da altre due persone nominate dal Prefetto stesso.

Egli si avvarrà di apposite aperture di credito che, in deroga alla norma dell'articolo 56 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, potranno essere disposte fino al limite di lire 250 milioni.

Al primo comma di questo articolo, dal senatore Giacometti, è stato presentato un emendamento tendente a sostituire alle parole: « da altre due persone nominate dal Prefetto stesso » le altre: « da un rappresentante dell'Ufficio tecnico erariale, da un rappresentante del Prefetto e da due membri nominati dal Consiglio provinciale ».

TRABUCCHI, *relatore*. Desidero semplicemente osservare che una nomina da farsi da

un collegio come il Consiglio provinciale importa necessariamente una perdita di tempo contraria alla tempestività che vuole essere la caratteristica di questo provvedimento. La nomina di due membri da parte del Consiglio provinciale significa convocare il Collegio, stabilire le nomine, attendere che le nomine diventino definitive e soltanto dopo tutto ciò convocare la Commissione consultiva.

Lasciamo che la funzione, che è governativa, sia retta da organi governativi. Lasciamo al Prefetto la sua responsabilità e ricordiamo che il Prefetto dovrà rispondere delle nomine di fronte al Governo e di fronte alla opinione pubblica. Per questo è ovvio che i due consiglieri saranno scelti personalmente per la loro competenza specifica: perchè sul posto ci saranno persone stimate da tutti e certamente adatte a questa delicata funzione. Io sono certo che se ciascuno di noi dovesse scegliere nella proprio Provincia due consiglieri, saprebbe indicare delle persone che, pur non occupandosi di politica, siano competenti e generalmente stimate. Sono quindi favorevole al testo governativo.

MINIO. Si potrebbe, a mio parere, modificare l'emendamento del senatore Giacometti nel senso che il Prefetto scelga i due membri della Commissione tra i membri del Consiglio provinciale.

FORTUNATI. Io voterò l'emendamento Giacometti. In questi giorni ho riletto *Il buon governo* di Einaudi e più leggo questo libro e più mi accorgo che questa faccenda dei Prefetti è veramente una cosa che fa nausea.

TOME. A proposito della proposta subordinata dal senatore Minio, e cioè che la scelta del Prefetto cada su due consiglieri provinciali, ho delle perplessità perchè naturalmente il Prefetto, per un equilibrio anche politico, sarà indotto a designare un consigliere del gruppo di maggioranza e uno del gruppo di minoranza: quindi attraverso questi due consiglieri verrà riflesso nella Commissione un indirizzo di carattere politico che sarebbe bene escludere. Per questo motivo sono contrario alla proposta subordinata dal senatore Minio e senz'altro favorevole al testo governativo, che mi

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

sembra il più semplice e il meno esposto ad inquinamenti di carattere politico.

DE LUCA LUCA. A mio parere, la proposta fatta in linea subordinata dal senatore Minio sembra accettabile poichè i due membri del Consiglio provinciale sono stati eletti dalle popolazioni, sono elementi del posto e quindi praticamente conoscono molti di più del Prefetto la reale situazione ambientale.

Il collega Tomè ha delle preoccupazioni pensando che il Prefetto, per stabilire un certo equilibrio, possa nominare un membro della maggioranza e un membro della minoranza. Io sarei invece felice se avvenisse una cosa di questo genere; purtroppo sono convinto che il Prefetto sceglierà due consiglieri provinciali di maggioranza. Comunque, anche in tale caso, penso sia da preferirsi la proposta subordinata del senatore Minio, piuttosto che il testo governativo.

PIOLA. Il collega Minio sarebbe contrario se invece di due consiglieri provinciali si parlasse di due assessori provinciali?

MINIO. Non ho nulla in contrario.

GIACOMETTI. Accetto la proposta del senatore Minio e quella del senatore Piola.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del senatore Giacometti modificato secondo la proposta dei senatori Minio e Piola e consistente nella sostituzione delle parole: « da altre due persone nominate dal Prefetto stesso » con le altre: « , da un rappresentante dell'Ufficio tecnico erariale, da una persona nominata dal Prefetto e da due assessori provinciali nominati pure dal Prefetto ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 il cui testo, data l'approvazione dell'emendamento, risulta il seguente:

#### Art. 2.

Le provvidenze previste dalla presente legge sono disposte dal Prefetto, previo parere di una Commissione composta dall'Intendente di

finanza o da un suo rappresentante, da un rappresentante dell'Ufficio tecnico erariale, da una persona nominata dal Prefetto e da due assessori provinciali pure nominati dal Prefetto.

Egli si avvarrà di apposita apertura di credito che, in deroga alla norma dell'articolo 56 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, potranno essere disposti fino al limite di lire 250 milioni.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 3.

Alla copertura dell'onere recato dalla presente legge, viene provveduto con corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 515 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1954-55.

(È approvato).

#### Art. 4.

Il Ministro del tesoro provvederà con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

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

(È approvato).

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

(È approvato).

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

**« Modifiche alla composizione del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra e norme per l'acceleramento dei relativi giudizi alla Corte dei conti » (698).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla composizione del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra e norme per l'acceleramento dei relativi giudizi dinanzi alla Corte dei conti ».

Do lettura del parere trasmesso dalla 2ª Commissione: « Il disegno di legge n. 698, portante modifiche alla composizione del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra e norme per l'acceleramento dei relativi giudizi dinanzi alla Corte dei conti, si propone di accelerare il procedimento amministrativo e quello giurisdizionale per la definizione dell'istanza e dei ricorsi in materia di pensioni di guerra, e ciò sia per eliminare nel minor tempo possibile le pratiche arretrate, il cui numero è ingente, sia per sveltire tutta la procedura.

Nel campo amministrativo, la legge propone alcune modificazioni all'articolo 99 della legge 10 agosto 1950, n. 648, che sostanzialmente si possono così riassumere:

1) il numero dei componenti del Comitato, che viene nominato con decreto del Capo dello Stato, risulterà composto da 20 a 50 membri e, poichè tutti i membri durano in carica due anni, si potrà, al termine del biennio, adeguarne il numero alle esigenze allora attuali;

2) il Ministro del tesoro potrà nominare quattro vice-presidenti, con la conseguente possibilità di aumentare i turni collegiali;

3) la scelta dei membri fra i magistrati dell'ordine giudiziario, del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, dei professori universitari con affidamento della direzione della segreteria ad un referendario della Corte dei conti, dà affidamento di competenza tecnico-giuridico-amministrativa, mentre la presenza di un numero di membri scelto fra le categorie delle Associazioni interessate, offre la possibilità di far sentire la voce degli interessati stessi.

Questo complesso di norme si ritengono atte ad accelerare la procedura amministrativa, voluta dal disegno di legge.

Quanto al campo contenzioso, l'aver raccolto anzitutto in un unico e ristretto testo di legge le varie disposizioni ripartite in altri svariati testi, conferisce alla norma una semplicità che non può non giovare agli interessati: come giova loro la chiarezza delle norme proposte per superare le difficoltà che in pratica possono presentarsi per l'adempimento di formalità in base alla firma del ricorso o su di sostitutivi da parte di persone analfabete, o incapaci, o invalide.

La fissazione di termini per la trasmissione degli atti al Pubblico ministero, la facoltà a questo organo di accertamenti diretti, l'analogia fissazione di termini per le risposte, o richieste di dati da parte dei vari Uffici periferici o centrali, adempiono al compito di sveltire la procedura. La richiesta dell'udienza entro il termine di un anno dalla notifica delle conclusioni totalmente contrarie del Pubblico ministero è affidata alle parti, mentre in caso di conclusioni solo parzialmente contrarie è affidata al Pubblico ministero. La prima norma eliminerà indubbiamente il numero delle udienze collegiali, in tutti quei casi in cui l'interessato si acconcerà alla richiesta di reiezione totale del ricorso.

Le norme circa la competenza e la costituzione delle Sezioni speciali della Corte dei conti, la disciplina degli incumbenti preliminari del giudizio, i termini di comparizione, i modi di notificazione, l'intervento delle parti sul giudizio appaiono chiari e confacenti allo scopo.

L'introduzione, analoga a quanto già avviene negli ordinari riti civili e penali, della delibera in Camera di consiglio in tutti i casi in cui il Pubblico ministero ravvisi motivi di preclusione all'esame del merito del ricorso e il Collegio ritenga di ordinare ulteriori accertamenti, o il Pubblico ministero abbia concluso per l'accoglimento totale del ricorso, consentono di prevedere un ulteriore sveltimento della procedura.

L'istituto dell'abbandono del ricorso, che è caratteristico del processo dinanzi alla Corte dei conti, è disciplinato in modo che colla giusta tutela degli interessi si armonizzi la necessità dello Stato di eliminare controversie che si appalesano iniziate più che su una certezza del diritto, sulla speranza malfondata del « non si sa mai » ...

La limitazione dell'impugnativa contro le ordinanze e le decisioni che definiscono il giudizio, alla revocazione e alla correzione per motivi inerenti alla giurisdizione, completa le norme in oggetto.

Allo scopo di stroncare, per quanto possibile, la riprovevole speculazione di chi, avvalendosi dello stato di necessità di molti ricorrenti che attendono la pensione, carpisce esagerate retribuzioni della propria opera, sareb-



be opportuno introdurre non solo una norma, secondo la quale ai patroni dei ricorrenti l'onorario deve essere liquidato sempre e in ogni caso nel minimo, ma anche quella che le somme pagate in eccesso all'onorario minimo, anche sotto forma di *pactum de quota litis*, sono sempre ripetibili entro il termine normale di prescrizione.

Le altre disposizioni non necessitano di particolare commento o non rientrano nella competenza di questa Commissione.

Concludendo, il disegno di legge merita parere favorevole ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TOMÈ, *relatore*. Ognuno conosce le lagnanze che si sono mosse alla organizzazione delle pensioni di guerra per il ritardo con il quale le operazioni si sono svolte. Tale ritardo è dipeso non solo dall'enorme mole di lavoro e dalle moltissime domande di pensione presentate, ma anche dalla struttura degli organi predisposti alla liquidazione stessa. Di ciò si sono resi conto gli uffici competenti del Governo. Con questo provvedimento si tende ad ovviare gli inconvenienti che sono apparsi più gravi sia nella struttura degli organi, sia nella procedura attualmente in atto per la liquidazione delle pensioni.

Voi sapete che vi sono due fasi nella liquidazione delle pensioni di guerra: la fase di carattere amministrativo e la fase di carattere giurisdizionale. Nella fase amministrativa si è rilevato che un intasamento particolare delle pratiche si ha davanti al Comitato di liquidazione il quale ha il compito di dare il proprio parere al Ministro sui problemi che emergono nella liquidazione stessa. Questo Comitato, in base alla legge organica, è composto da un numero di membri che va da venti a cinquanta; oltre al Presidente, ci sono due vice presidenti. I componenti del Comitato sono suddivisi in modo da creare tre sezioni. Ora si pensa di portare i vice presidenti da due a quattro per poter aumentare il numero delle sezioni. Sempre nel campo amministrativo si propone una sostituzione del Segretario del Comitato; invece che un funzionario dell'Amministrazione, esso sarà un referendario della Corte dei conti.

Per quanto invece riguarda la fase di carattere giurisdizionale, innanzi tutto si prevede una risistemazione generale della procedura per ovviare alle manchevolezze che l'esperienza ha posto in evidenza; inoltre si introduce — e questa è una novità — l'istituto della ordinanza collegiale. Fino ad oggi, quando si doveva emettere un provvedimento su ricorsi davanti alla Corte dei conti, questo provvedimento era emesso in forma di sentenza. Si è rilevato che, a somiglianza di quanto avviene nel campo della procedura civile, sia opportuno e più semplice provvedere con una ordinanza collegiale in Camera di consiglio, senza instaurare il contraddittorio, arrivare all'udienza pubblica e alla sentenza. Questo è particolarmente opportuno quando, ad esempio, il Pubblico ministero riscontri l'esistenza di preclusioni all'esame del ricorso. È ugualmente opportuno nei casi in cui si deve disporre un ulteriore accertamento di carattere istruttorio. Si fa luogo a ordinanza collegiale anche nel caso in cui lo stesso Pubblico ministero propone l'accoglimento integrale del ricorso: in tal caso essendoci una concordanza di vedute tra Pubblico ministero e le parti, è sufficiente l'ordinanza collegiale. Altrettanto dicasi per tutti quei casi in cui il ricorrente, lasciando scadere i termini procedurali, ha dimostrato di voler abbandonare il ricorso.

Si è poi meglio disciplinato l'istituto dell'abbandono del ricorso che si verifica quando, trascorso un anno dalle conclusioni del Pubblico ministero con le quali si chiede il rigetto del ricorso, o essendo trascorso un anno dall'ordinanza, il ricorrente non faccia alcun atto di procedura. Perciò sintetizzando: quando il Pubblico ministero è favorevole all'accettazione, sia totale che parziale del ricorso, si procede dietro sua iniziativa; si procede invece per impulso di parte quando vi sia un atteggiamento contrario del Pubblico ministero. Queste, nelle linee generali, le modifiche che si propongono, modifiche che sembrano accoglibili e ben studiate. Spero quindi che la Commissione vorrà approvare il disegno di legge.

FORTUNATI. Doveva pervenirci il parere di qualche altra Commissione, oltre quella della Commissione della giustizia?

PRESIDENTE. Avremmo dovuto avere il parere della 1<sup>a</sup> Commissione, ma non ci è pervenuto.

FORTUNATI. Disegni di legge di questo genere non sono di nostra competenza. Noi, nel caso, dovremmo discutere solo delle 500 mila lire previste all'articolo 20 e non di forme procedurali che riguardano la giustizia, o di provvedimenti generali che sono di competenza di coloro che si occupano delle pensioni di guerra.

PRESIDENTE. Si è ritenuto opportuno deferire il provvedimento all'esame della nostra Commissione per non sezionare troppo una materia che in fondo è organica.

PRETI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. A mio parere le osservazioni del senatore Fortunati non sono prive di fondamento; ma se teniamo presente che, per quanto riguarda la procedura, su questo disegno di legge si è già pronunciata la 2<sup>a</sup> Commissione, penso che possiamo proseguire l'esame con serenità.

Inoltre, poichè ho notato qualche perplessità, debbo dire che sulla prima variante (nomina di altri due vice presidenti) tutti dovrebbero essere d'accordo perchè si tratta di aumentare il numero delle sezioni; sulla seconda variante (immissione nella Segreteria del Comitato d'un referendario della Corte dei conti al posto di un funzionario del Tesoro) mi rimetto al parere della Commissione.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

L'articolo 99 della legge 10 agosto 1950, n. 648, è sostituito dal seguente:

« Le pensioni, gli assegni e le indennità previsti dalla presente legge sono liquidati dal Ministro del tesoro.

Al Ministro medesimo spetta di provvedere alla liquidazione ed al riparto delle pensioni,

assegni od indennità, anche per la quota che debba far carico ad altri Enti in concorso con lo Stato, i quali, pertanto, non possono eseguire alcun pagamento se non in base al provvedimento del Ministro suddetto, notificato nelle forme di legge.

Il Ministro delibera, su proposta del Comitato di liquidazione, nominato con decreto del Capo dello Stato, udito il Consiglio dei ministri e composto di un Presidente di sezione della Corte dei conti, che lo presiede e di un numero di membri da venti a cinquanta a seconda delle esigenze delle sue funzioni.

È in facoltà del Ministro del tesoro di affidare le funzioni di vice-presidente del Comitato a non oltre quattro membri di esso, scelti fra i magistrati della Corte di cassazione e fra i magistrati del Consiglio di Stato e della Corte dei conti con funzioni non inferiori a quelle di consigliere.

I membri del Comitato sono scelti tra gli appartenenti alle seguenti categorie, anche se a riposo:

magistrati dell'ordine giudiziario con funzioni non inferiori a quelle di magistrato di Corte d'appello o equiparate, magistrati del Consiglio di Stato e della Corte dei conti con funzioni non inferiori a quelle di referendario, ufficiali generali o superiori medici, professori ordinari, straordinari e liberi docenti di Università — a preferenza delle Facoltà di medicina — direttori generali e funzionari di grado immediatamente inferiore.

Il Ministro del tesoro designa non oltre un quinto dei membri, anche al di fuori delle categorie suindicate, su proposta dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra; designa altresì due membri su proposta della Associazione nazionale famiglie dei Caduti in guerra, due membri su proposta dell'Associazione nazionale vittime civili di guerra, un membro avente la qualifica di mutilato od invalido per la lotta di liberazione e un membro avente la qualifica di partigiano combattente.

Tutti i membri durano in carica due anni e possono essere riconfermati.

Alla direzione della segreteria del Comitato è presposto un referendario della Corte dei conti ».

(È approvato).

## Art. 2.

Contro il provvedimento definitivo del Ministro del tesoro in materia di pensioni di guerra è ammesso il ricorso alla Corte dei conti, da proporsi entro il termine perentorio di novanta giorni decorrente dalla data di notifica del provvedimento o, nei casi in cui questa venga omessa, dalla data di consegna del certificato di iscrizione (libretto di pensione) risultante dal registro di cui al terzo comma dell'articolo 113 della legge 10 agosto 1950, n. 648.

La riscossione delle indennità una volta tanto non implica decadenza dal diritto di proporre il ricorso, nè rinuncia al ricorso proposto.

Il ricorso, con la indicazione dei motivi, deve, a pena di nullità, essere sottoscritto dal ricorrente o provvisto di segno di croce, la cui applicazione da parte del ricorrente stesso sia certificata mediante visto dell'Autorità comunale o di un notaio o del dirigente locale di una delle Associazioni nazionali, legalmente riconosciute, tra combattenti, minorati e reduci di guerra e famiglie di Caduti per cause belliche.

Il ricorso dell'infermo di mente, al quale non sia ancora stato nominato neppure in via provvisoria il legale rappresentante ed il cui impedimento a sottoscrivere sia comprovato da dichiarazione dell'ufficiale sanitario o del direttore dell'ospedale psichiatrico, e il ricorso del cieco e di chi è privo dell'uso delle due mani sono validamente sottoscritti anche dal coniuge, da un figlio maggiorenne o da uno dei genitori, ovvero, in caso di mancanza, di assenza o di impedimento dei predetti, da chi abbia in custodia l'interessato o sia incaricato della sua assistenza.

Il ricorso può essere sottoscritto da un avvocato ammesso al patrocinio dinanzi alle giurisdizioni superiori, all'uopo munito di mandato speciale.

Tutti gli atti relativi alla proposizione del ricorso ed allo svolgimento del giudizio sono esenti dall'imposta di bollo.

TOME, *relatore*. Questo articolo riproduce quello che era già in atto, con taluni perfezionamenti sostanzialmente a vantaggio del ri-

corrente. Sono modifiche suggerite dall'esperienza in relazione a contestazioni o inconvenienti che si è riscontrato nella procedura di liquidazione.

Nel terzo comma, vi è, di nuovo, la frase: « con l'indicazione dei motivi », e questo è più che giusto. Il quinto comma, poi, è completamente nuovo.

MARIOTTI. Non vedo perchè debba essere necessario la sottoscrizione del ricorso da parte di un avvocato ammesso al patrocinio dinanzi alle giurisdizioni superiori. Secondo me potrebbe essere sufficiente che tale ricorso fosse sottoscritto da un normale avvocato.

PIOLA. Davanti ad un alto consesso si applica la legge generale.

TRABUCCHI. Vorrei osservare al senatore Mariotti che qui si tratterebbe, se fosse accettata la sua proposta, di modificare la legge organica sull'esercizio della professione forense, e non è possibile con questo disegno di legge alterare una determinata organizzazione professionale.

PIOLA. Nel quinto comma, dopo le parole: « all'uopo munito di mandato speciale » vorrei aggiungere le altre: « a norma dell'articolo 83 del Codice di procedura civile ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo 2 nel testo già letto con l'aggiunta proposta dal senatore Piola al penultimo comma.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

## Art. 3.

Il ricorso deve essere depositato, entro il termine perentorio anzidetto, nella segreteria della Corte dei conti o a questa spedito mediante piego raccomandato. Della data di spedizione fa fede il bollo dell'ufficio postale mittente o, qualora esso sia illeggibile, la ricevuta della raccomandata.

Il ricorso indirizzato alla Corte dei conti ed a questa con ogni altro mezzo spedito o

pervenuto si considera depositato nel giorno del suo arrivo nella segreteria della Corte medesima.

Il ricorso è corredato della copia del decreto impugnato e del referto di notifica, ovvero dell'estratto del registro di cui al primo comma dell'articolo precedente.

(È approvato).

#### Art. 4.

Il presidente della Corte comunica il ricorso al procuratore generale rappresentante il Pubblico Ministero, che dispone per il ritiro del fascicolo amministrativo. Nel caso che la consegna non possa essere eseguita immediatamente, l'Amministrazione è tenuta ad effettuare la trasmissione non oltre il termine di trenta giorni dalla richiesta.

Il Pubblico Ministero, nell'espletamento dell'istruttoria, può chiedere in comunicazione atti e documenti a qualunque Autorità amministrativa o giudiziaria e può, inoltre, disporre accertamenti diretti.

Nell'adempimento delle richieste del Pubblico Ministero le Amministrazioni civili e militari sono tenute ad osservare il termine di cui al primo comma.

Il Pubblico Ministero, per gli accertamenti di carattere tecnico, può valersi di un componente del Collegio medico legale, da delegarsi di anno in anno dal Presidente del Collegio stesso, e, quando occorra, di altri esperti da designarsi dalle competenti Amministrazioni dello Stato fra i propri funzionari particolarmente versati nella materia d'indagine. Può valersi, inoltre, delle Associazioni indicate nel terzo comma dell'articolo 2.

(È approvato).

#### Art. 5.

Completata l'istruttoria il Pubblico Ministero, salvi i casi previsti dagli articoli 10, 12 e 13, formula le proprie conclusioni scritte disponendone la notificazione alla parte interessata e, successivamente, il deposito nella segreteria della Corte con gli atti del giudizio e con la prova della notificazione eseguita.

All'infuori dei casi previsti dal seguente comma, nell'atto che contiene le conclusioni è fatto avvertimento agli interessati, con apposita nota, della decadenza comminata dal successivo articolo 13 nel caso di decorso del termine di un anno ivi stabilito.

Nel formulare le conclusioni per l'accoglimento parziale del ricorso e quelle relative a ricorsi di residenti all'estero il Pubblico Ministero chiede contestualmente la fissazione dell'udienza.

(È approvato).

#### Art. 6.

La cognizione dei ricorsi in materia di pensioni di guerra spetta a sezioni speciali della Corte dei conti, composte ciascuna di un presidente di sezione, di un presidente di sezione aggiunto nonchè di un adeguato numero di consiglieri e di referendari destinati con ordinanza del presidente della Corte.

I ricorsi sono assegnati a ciascuna sezione dal presidente della Corte.

Il presidente della sezione fissa la data dell'udienza ed il termine entro il quale possono essere presentati eventuali nuovi documenti e memorie difensive, con decreto che la segreteria comunica alla parte mediante raccomandata con avviso di ricevimento, informandone contemporaneamente il Pubblico Ministero.

Nei casi di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 il decreto è apposto in calce alla richiesta del Pubblico Ministero, il quale provvede a notificarlo insieme con le proprie conclusioni.

Il decreto sopraddetto deve, in ogni caso, essere portato a conoscenza del ricorrente almeno trenta giorni prima dell'udienza stabilita, salvo il caso di residenti all'estero, per i quali il termine non può essere inferiore a centoventi giorni.

(È approvato).

#### Art. 7.

Le notificazioni e le comunicazioni devono essere effettuate alla parte nel domicilio, residenza o dimora indicati, quando non risulti elezione di domicilio, e possono eseguirsi an-

che direttamente dal Pubblico Ministero e dalla segreteria mediante piego raccomandato con avviso di ricevimento, a norma delle disposizioni vigenti per la notificazione degli atti giudiziari a mezzo del servizio postale, o a mezzo del messo comunale o di altro agente dell'Amministrazione.

L'avviso di ricevimento deve essere allegato all'originale dell'atto cui si riferisce.

Per i cittadini residenti all'estero le notificazioni e le comunicazioni sono effettuate a cura delle Autorità consolari.

(È approvato).

**Art. 8.**

La parte può comparire all'udienza personalmente o a mezzo di avvocato ammesso al patrocinio dinanzi alle giurisdizioni superiori, munito di mandato speciale.

All'udienza interviene il Pubblico Ministero.

Dopo la relazione del componente del collegio all'uopo nominato dal presidente della Sezione, sono sentiti il ricorrente o l'avvocato che lo assiste, ed il Pubblico Ministero.

(È approvato).

**Art. 9.**

Il Collegio decide con cinque votanti, dei quali non più di due referendari, e con le forme stabilite dal regolamento di procedura vigente per i giudizi innanzi alla Corte dei conti.

(È approvato).

**Art. 10.**

Nei casi in cui il Pubblico Ministero ravvisi motivi di preclusione dell'esame di merito, formula le sue eccezioni in calce al ricorso e chiede che la Corte si pronunci in Camera di consiglio.

Della richiesta è data comunicazione alla parte a norma dell'articolo 6, con la fissazione del termine di trenta giorni, decorrente dalla data di ricevimento, per la presentazione delle deduzioni e dei documenti che il ricorrente ritenga valevoli per la sua difesa.

La richiesta è trasmessa alla segreteria con la prova della effettuata comunicazione e con gli atti del giudizio.

Il presidente della sezione, alla quale il ricorso è assegnato a norma del secondo comma dell'articolo 6 nomina il relatore e fissa la data della Camera di consiglio per la trattazione. La sezione pronuncia con ordinanza motivata che contiene la indicazione dei componenti del Collegio e che è sottoscritta dal presidente e dal segretario.

Ove la sezione disattenda le eccezioni pregiudiziali dedotte, ordina che il giudizio prosegua con le forme ordinarie ed in tal caso la decisione è adottata da un Collegio diverso, previa notificazione delle conclusioni scritte dal Pubblico Ministero.

(È approvato).

**Art. 11.**

Il Collegio provvede con ordinanza quando ravvisa la necessità di procedere ad ulteriori accertamenti istruttori o ad integrazione del giudizio, da effettuarsi a cura del ricorrente o del Pubblico Ministero, il quale, espletati gli incumbenti, richiede la fissazione di nuova udienza.

Il Collegio provvede, altresì, con ordinanza quando ritenga necessaria l'audizione diretta di esperti già designati o da designarsi dalle competenti Amministrazioni dello Stato a norma dell'ultimo comma dell'articolo 4.

In quest'ultimo caso, la stessa ordinanza fissa l'udienza pubblica per l'espletamento dell'incombente e per la prosecuzione del giudizio.

A cura della segreteria le ordinanze sono comunicate immediatamente al Pubblico Ministero, al ricorrente e, ove occorra, all'Amministrazione dalla quale l'esperto dipende o deve essere designato. Tale comunicazione vale citazione a comparire all'udienza fissata ed autorizza l'esperto al preventivo esame degli atti del giudizio.

Nella pubblica udienza gli esperti sono sentiti previo giuramento.

(È approvato).

**Art. 12.**

Nei casi in cui il Pubblico Ministero, completata l'istruttoria, ritenga di chiedere l'accoglimento integrale del ricorso, fa domanda

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

affinchè il ricorso stesso sia deciso in Camera di consiglio, nella quale conclude oralmente.

In tal caso il presidente dispone a norma del quarto comma dell'articolo 10.

Ove il Collegio non ritenga di accogliere la richiesta nella sua integrità, si applica l'ultimo comma dello stesso articolo.

*(È approvato).*

#### Art. 13.

Salvi i casi previsti nel terzo comma dell'articolo 5, i ricorsi si hanno per abbandonati quando la parte interessata non abbia presentato domanda per la fissazione dell'udienza o compiuto alcun altro atto di procedura nel termine perentorio di un anno dalla notifica delle conclusioni del Pubblico Ministero o dalla comunicazione dell'ordinanza che dispone incumbenti a carico di essa.

L'abbandono è dichiarato con ordinanza collegiale, a norma dell'articolo 10, su richiesta del Pubblico Ministero da comunicarsi previamente alla parte mediante raccomandata con avviso di ricevimento o a mezzo del messo comunale o di altro agente dell'Amministrazione. Nella comunicazione è fissato il termine di trenta giorni entro il quale l'interessato può presentare le deduzioni e i documenti che ritenga valevoli per la propria difesa.

Ove il Collegio non ritenga di accogliere la richiesta del Pubblico Ministero si applica l'ultimo comma dell'articolo 10.

*(È approvato).*

#### Art. 14.

Il giudizio è interrotto per la morte o per la perdita della capacità di stare in giudizio della parte o del suo rappresentante legale.

In tali casi, indipendentemente dalla notifica delle conclusioni del Pubblico Ministero, il giudizio si ha per abbandonato, qualora non siasi provveduto alla riassunzione di esso da parte degli aventi diritto o del nuovo rappresentante legale, entro il termine perentorio di un anno, rispettivamente dalla data della morte ovvero da quella della nomina del rappresentante medesimo.

L'abbandono è dichiarato su richiesta del Pubblico Ministero con ordinanza resa in Camera di consiglio.

L'atto di riassunzione deve essere corredato dei documenti idonei a comprovare la legittimazione ad agire.

*(È approvato).*

#### Art. 15.

Il presidente della Corte può delegare i poteri ad esso spettanti a norma delle presenti disposizioni ad un presidente di sezione designato con suo decreto.

*(È approvato).*

#### Art. 16.

A cura del Pubblico Ministero le decisioni e le ordinanze che definiscono il giudizio sono notificate al ricorrente a termini dell'articolo 7 e comunicate all'Amministrazione.

*(È approvato).*

#### Art. 17.

Le decisioni e le ordinanze che definiscono il giudizio possono essere impugnate soltanto per revocazione ai sensi dell'articolo 68, lettere *a)*, *c)* e *d)* del testo unico 12 luglio 1934, n. 1214, e per cassazione per i soli motivi inerenti alla giurisdizione.

*(È approvato).*

#### Art. 18.

Per quanto non è diversamente disposto dalle presenti norme, si osservano il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214, e successive modificazioni, il regolamento di procedura per i giudizi innanzi alla Corte dei conti, approvato con regio decreto 13 agosto 1933, n. 1038, e, in quanto applicabile, il Codice di procedura civile.

*(È approvato).*

## Art. 19.

Sono abrogate le disposizioni contenute nel regio decreto 6 febbraio 1942, n. 50, negli articoli 114 e 116 della legge 10 agosto 1950, n. 648, e ogni altra disposizione contraria o incompatibile con la presente legge.

Con l'entrata in vigore dell'articolo 1 della presente legge sarà provveduto alla rinnovazione del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra secondo le norme previste dall'articolo stesso.

(È approvato).

## Art. 20.

Le disposizioni degli articoli 1, 2 e 3 della legge 5 gennaio 1950, n. 6, relativi ai compensi dovuti ai membri e al segretario del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra, sono estese ai membri e al segretario del Comitato per le pensioni privilegiate ordinarie.

All'onere dipendente dalla applicazione del precedente comma, valutato in lire 500.000, si farà fronte con riduzione di pari importo al capitolo 71 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1954-55 e corrispondenti per gli esercizi successivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

TOMÈ, *relatore*. Propongo il seguente nuovo testo:

## Art. 20.

L'indennità mensile spettante al presidente ed ai vice presidenti del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra è stabilita, rispettivamente in lire 40.000 ed in lire 30.000.

In aggiunta al normale gettone di presenza, ai componenti del Comitato è dovuta una indennità integrativa di lire 300 per ogni pratica esaminata e definita, di cui ciascun componente del Comitato sia stato relatore. Per l'assistenza alle adunanze, al segretario del Comitato è dovuta, in aggiunta al normale gettone di presenza, una indennità integrativa di

lire venti per ogni pratica definita nell'adunanza cui si riferisce il gettone medesimo.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi sono estese ai membri ed al segretario del Comitato per le pensioni privilegiate ordinarie.

Al maggiore onere dipendente dall'applicazione dei precedenti commi, nell'importo previsto di lire 6.500.000 annue, si farà fronte, relativamente all'esercizio 1954-55, con riduzioni di lire 500.000 e lire 6 milioni rispettivamente agli stanziamenti dei capitoli nn. 71 e 515 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo e relativamente all'esercizio 1955-56 a carico del capitolo dello stato di previsione dello stesso Ministero, corrispondente a quello n. 516 dell'esercizio 1954-55.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

PRETI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Praticamente si tratta di andare incontro ai membri del Comitato i quali fino ad oggi erano troppo scarsamente compensati, cosa questa che incideva anche sul loro rendimento.

PRESIDENTE. La spesa per questo nuovo articolo viene aumentata di sei milioni che vengono prelevati dal fondo di riserva, mentre 500 mila lire vengono prelevate dal capitolo « compensi speciali ».

Nessun altro chiedendo di parlare metto ai voti l'articolo 20 nel nuovo testo proposto dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

## Art. 21.

La presente legge entra in vigore il primo giorno del terzo mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, salvo le disposizioni degli articoli 1 e 20 che entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione stessa.

(È approvato).

RODA. Vorrei domandare all'onorevole Sottosegretario, dopo l'approvazione di questo di-

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

segno di legge che snellisce il lavoro delle Commissioni, in quanto tempo presume di portare a fondo tutto il lavoro di liquidazione delle pensioni.

PRETI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Vi è un equivoco nella domanda del senatore Roda: egli, essendo arrivato in questo momento e non avendo ascoltato la lettura degli articoli, ha ritenuto che questo disegno di legge riguardasse la procedura in sede amministrativa, mentre riguarda la procedura dinanzi alla Corte dei conti.

Per quanto concerne la domanda che mi ha fatto, rispondo che io, col nuovo ritmo impresso agli uffici, penso che si dovrebbe arrivare a definire tutte le pratiche di prima liquidazione, cioè tutte le pratiche di pensione sulle quali ancora il Ministero del tesoro non si è pronunciato, entro il 31 dicembre 1955. Dal momento che il senatore Roda mi ha fatto questa domanda faccio presente che mi trovo di fronte a notevoli difficoltà, ora che sono state liquidate tutte le pratiche di pensione complete della relativa documentazione, ed è stato con ciò eliminato il vero e proprio arretrato di decine di migliaia di pratiche. Infatti la maggioranza delle pratiche che dal dicembre prossimo in poi rimarranno da definire sono quelle che non sono corredate del foglio matricolare. I fogli matricolari mancanti in quasi tutti i casi non sono soltanto da copiare, ma addirittura da fare, in quanto, in seguito agli avvenimenti bellici, mancano molti elementi relativi al *curriculum* militare dell'interessato. Da quattro mesi stiamo insistendo perchè il Ministero della difesa riorganizzi i distretti. Sembrava che si fosse raggiunto un accordo, ma ancora non vi è nulla di definitivo.

Se nel giro di qualche settimana non verrà risolto questo problema, nel senso che dal mese prossimo in poi i distretti si mettano a sfornare molti e molti fogli matricolari, ad un certo momento noi ci troveremo in crisi, in quantochè tutte le pratiche che potevano essere definite sono state definite e la gran maggioranza di quelle che rimarranno saranno arenate a causa della deficienza dei distretti militari. Se invece a questo inconveniente sarà ovviato, io calcolo senz'altro che entro il 31 dicembre 1955 non si parlerà più di pensioni.

di guerra sulle quali l'Amministrazione non si è pronunciata.

TOME, *relatore*. Prima di passare alla votazione del disegno di legge nel suo complesso vorrei proporre il seguente ordine del giorno:

« La Commissione finanze e tesoro del Senato, in occasione dell'approvazione del disegno di legge: " Modifiche alla composizione del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra e norme per l'accertamento dei relativi giudizi dinanzi alla Corte dei conti " (698), ritenuta la necessità di un acceleramento nel rilascio dei fogli matricolari da parte dei distretti militari, invita il Ministro della difesa ad adottare gli opportuni provvedimenti per soddisfare tale necessità ».

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Tomè. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

TRABUCCHI. Con l'approvazione di questo disegno di legge vediamo accolto il desiderio di coloro che sono interessati alle pensioni di guerra da moltissimo tempo, perchè si viene a snellire la procedura dinanzi alla Corte dei conti. Due istituti vengono immessi, uno quello per cui quando il Pubblico Ministero sia favorevole, la Corte dei conti provvede ordinando l'accoglimento del ricorso senza bisogno di dibattito, l'altro quello per cui la Corte dei conti provvede per coloro che sono all'estero o per i casi di conclusione parzialmente favorevole a fissare un'udienza determinando così non solo una maggiore rapidità della pratica, ma anche una maggiore sicurezza per coloro che ricorrono.

Per questo credo che dobbiamo essere grati a coloro che hanno studiato a fondo il problema e hanno presentato questo disegno di legge che corrisponde a quello che non era solo un desiderio, ma un bisogno.

PIOLA. Mi associo a questo plauso del senatore Trabucchi.



5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

PRESIDENTE. Chi approva il disegno di legge nel suo complesso è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:  
« Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche » (735).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Il disegno di legge in discussione è accompagnato da un'ampia ed esauriente relazione alla quale potremmo fare quasi completo riferimento. Si tratta, dice la relazione, di adeguare le tasse automobilistiche a quello che è l'indice di svalutazione della lira. Quindi il concetto fondamentale ispiratore è quello di un adeguamento.

Ogni provvedimento recante imposizioni nuove o aumenti di imposte e tasse ha tuttavia, anche nel caso di adeguamento, delle ripercussioni di varia natura sulla massa dei contribuenti e sull'economia generale o particolare. Nella fattispecie il Governo si è giustamente preoccupato sia di non estendere la pressione oltre il limite delle possibilità e capacità contributive, sia di non comprimere l'espansione in atto delle costruzioni automobilistiche, motociclistiche ed affini.

Quest'espansione è di per se stessa per l'Erario fonte di incremento del gettito fiscale nel particolare settore, a parte la misura di tale incremento, e vi è certo una interdipendenza tra i due fenomeni. Si tratta di valutare il punto, o meglio i punti di maggior rendimento per l'Erario, per la produzione e per le esigenze del popolo, sia per necessità di lavoro sia per un equo e sempre auspicabile miglioramento del tenore di vita.

Ricorderò, come fa la stessa relazione, che il presente disegno di legge è stato preceduto da due altri provvedimenti: il primo è la legge 17 gennaio 1949, il secondo è la legge 5 febbraio 1952, n. 39, la quale si propose anche l'obiettivo di fornire una scala di miglioramento razionale e graduale in riferimento alle caratteristiche degli autoveicoli (potenza e

portata). La relazione ricorda anche preliminarmente i dati relativi alla produzione automobilistica nazionale in riferimento a quella mondiale con la constatazione tranquillante che nel 1953 sono state costruite 174.294 unità contro 138.446 del 1952, mentre il totale della produzione è stata di 994.294 unità contro 730.446 (per tutti i tipi di autoveicoli).

Come raffronto in campo internazionale l'Italia segnala un aumento del 25 per cento sulla produzione delle autovetture e degli autoveicoli industriali rispetto al 1952 occupando il secondo posto in questo incremento percentuale: è preceduta cioè solo dagli Stati Uniti col 32,1 per cento, è seguita dalla Gran Bretagna (20,9 per cento), Germania occidentale (15,6 per cento), Francia (10,9 per cento), Canada (10,8 per cento).

L'intelaiatura del disegno di legge non ha bisogno di speciali illustrazioni.

Una innovazione rispetto al passato è costituita dalla considerazione speciale che si fa per gli autoveicoli costruiti per trasporto fuori strada e perciò adatti ai bisogni delle attività agricole e costruiti pertanto con speciali caratteristiche (quattro ruote motrici, cambio a ottoc marcie, presa centrale di forza, carrozzeria utilitaria).

A norma delle vigenti tariffe questi tipi si sarebbero dovuti tassare come autoveicoli adibiti al trasporto promiscuo di persone e di cose. Con l'articolo 2 si stabilisce che la tassa di circolazione per questo tipo di autoveicoli è ridotta del 60 per cento per il periodo di cinque anni dalla data di collaudo.

Vorrei ora far presente all'onorevole Ministro e alla Commissione alcune osservazioni.

Penso innanzi tutto che sia indispensabile tutelare i bisogni e le necessità della motorizzazione leggera, del piccolo mezzo, a parte l'auspicio di una più oculata e prudente condotta nella circolazione dei motoveicoli a due ruote, specie da parte della gioventù, che certamente affinerà il suo senso di responsabilità.

I velocipedi a motore, i ciclomotori, le motoleggere, i motocicli sono automezzi sorti con movimento spontaneo e rapidissimo all'indomani della guerra.

Concorsero certamente le necessità di riconversione industriale di alcune industrie di guerra, ma vi concorsero in maggior misura la

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

strettoia economica, il bisogno e anche un certo senso di individualismo. Questi mezzi semplici sono le macchine del popolo, del piccolo risparmiatore, del modesto lavoratore.

Noi dobbiamo tendere alla massima diffusione di essi, dobbiamo per così dire tendere alla formazione della piccola proprietà motorizzata. Il suo problema d'altronde non si pone in termini di concorrenza con le macchine, perchè difficilmente questa diffusa categoria di persone aspira ad un autoveicolo come mezzo di locomozione, di sport o di lavoro.

Si deve tener conto dell'aumento del numero dei motocicli. Basta pensare che mentre nel 1952 circolavano 1.331.525 motoveicoli, nel 1953 ne circolavano 1.746.394. Vi è stato quindi un aumento di 414.869 unità e si può prevedere che almeno 300 mila unità costituiscono l'aumento del 1954. Proporrei all'onorevole Ministro di ridurre congruamente le tasse previste per questo settore.

Riterrei poi equo operare per i motocicli e le motocarrozette leggere un maggior frazionamento nei riguardi delle cilindrata, essendo ovvio che non sarebbe perequata una tassazione identica per un motociclo da 1 HP e uno da 2 HP.

Nessuno pensa che le caratteristiche di un Motom da 48 cm<sup>3</sup> siano identiche a quelle di una Moto Guzzi leggera da 65 cm<sup>3</sup> e che quelle di quest'ultima siano identiche a quelle di una motoleggera da 120 cm<sup>3</sup>. Quindi in questo settore bisognerebbe introdurre come tipo intermedio i motocicli da 50 a 100 cm<sup>3</sup>.

Relativamente agli autoveicoli, osservo che la tabella relativa alla tassa di circolazione per autoveicoli (tabella C) ha inizio dalla potenza di 10 HP. Ciò significa che tutte le macchine aventi potenza da 3 a 10 HP, hanno la stessa tassa. A parte il fatto formale che la tabella contempla le potenze successive ai 10 HP, differenziate di 1 HP, rilevo che mentre, ad esempio, per alcune potenze non si hanno tipi concreti di autoveicoli esistenti, ma solo di veicoli possibili, in effetti vi è una gamma di potenze che corrispondono a macchine reali e concrete: ad esempio le Iso sono di 3 HP e le Topolino di 8 HP.

Se la potenza non è l'elemento unico di differenziazione tra un tipo di autoveicolo e l'altro, ne è certo l'elemento principale, anzi

l'unico che si presti ad una classificazione comparativa e che in effetti costituisce la base della tabella.

Ma non è chi non veda che l'uso, l'utilità, il servizio, la soddisfazione, che può fornire una Isetta siano differenti da quelli di una Fiat 500. Ritengo che non vi possa essere dubbio sulla opportunità di stabilire una graduatoria di tasse che rispecchi le caratteristiche differenti, aventi per minimo comune denominatore la potenza.

Vi è anche un precedente legislativo in materia. Le tabelle, ad esempio, in vigore nel 1928 contemplavano potenze di 5, 6, 7, 8, 9, 10 HP e così via. Eppure in quell'epoca le Iso di 3 HP non esistevano come non esistevano le 500 di 8 HP.

Io pertanto propongo all'onorevole Ministro e alla onorevole Commissione il ripristino in questo campo della tariffa da 5 a 10 HP anche per la considerazione, certo non trascurabile, ma per converso molto importante ai fini della nostra produzione automobilistica, che si prevede, ad esempio, un prossimo lancio sul mercato di macchine utilitarie (ed io mi auguro che siano veramente tali nei riguardi del costo) aventi la cilindrata di 600-700 cm<sup>3</sup> e la potenza di 9 HP.

Ci troviamo di fronte a possibilità concrete, a realtà certe di un prossimo domani, realtà che abbiamo il dovere di non ignorare, ma di antivedere nel quadro dell'impulso che occorre dare alle nostre industrie automobilistiche nell'interesse specialmente dei lavoratori, dei professionisti, delle medie categorie di cittadini.

Dovrei inoltre considerare la possibilità di apportare qualche riduzione per gli autoveicoli usati dopo un periodo di dieci anni non tanto per il fatto che le attuali tasse sono alle volte superiori al costo delle macchine stesse, ma per tenere conto delle caratteristiche di queste macchine.

Ritengo anche che si debba fare uno speciale trattamento di favore per gli autoveicoli adibiti allo spettacolo viaggiante, dato anche il loro numero esiguo. Esprimo inoltre voti per la rateizzazione del tributo, estesa anche ai motocicli.

Concludendo, io vorrei proporre all'onorevole Ministro di accettare le osservazioni anzidette, tenendo conto, per quanto si riferisce alle in-

vocate riduzioni, anche del fatto che nel 1954 vi è stato indubbiamente un aumento considerevole degli autoveicoli in circolazione.

Ad esempio, nei primi otto mesi del 1954 sono entrati in circolazione 185 mila nuovi autoveicoli e almeno 200 mila nuove motoleggere. In definitiva l'aumento globale del gettito previsto in conseguenza dell'applicazione delle nuove tariffe non subirebbe variazioni sensibili approvando le riduzioni da me proposte.

Mi sia consentita un'ultima considerazione. Si sono alzate molte voci in merito al disegno di legge in esame.

Ritengo sia equo raccogliere quelle espressioni il desiderio che il maggior gettito derivante dall'applicazione delle progettate maggiorazioni alle tasse di circolazione sia devoluto alla costruzione di autostrade ed al miglioramento delle strade esistenti affinché l'automezzo possa più agevolmente circolare.

Io osservo che è ormai legittima l'attesa per la costruzione delle nuove indispensabili arterie cittadine di traffico e per la sistemazione razionale di quelle esistenti in modo da rendere possibile, confortevole e comunque economica la circolazione.

Da un punto di vista legislativo ritengo che un progetto di legge recante tali disposizioni possa anche contenere un'applicazione di nuove tasse per il rinvenimento delle somme necessarie, ma non vale il ragionamento inverso, ossia non è possibile concepire un disegno di legge che prevede nuove tasse con l'indicazione della destinazione di esse, specie quando si tratti di adeguamenti, come nel caso attuale. Tuttociò, anche in omaggio a quanto lodevolmente ha recentemente dichiarato il ministro Tremelloni.

Formalmente propongo che la 5<sup>a</sup> Commissione, prendendo lo spunto dall'esame del presente disegno di legge, auspichi la presentazione da parte del Governo di provvedimenti legislativi per la costruzione di autostrade e per la sistemazione di quelle esistenti con carattere di urgenza ed organicità, pur nella previsione di una graduale attuazione.

Domando quindi alla Commissione di approvare il disegno di legge, tenendo conto di queste considerazioni e degli emendamenti che ho proposti.

RODA. Io sono favorevole, personalmente, per i motivi generali che esporrò, a questo disegno di legge. Debbo però dire che, a mio parere, l'aumento deve essere fissato tenendo conto del concetto di progressività. Invece, se esaminiamo l'aumento della tassa di circolazione proposto per i mezzi destinati ad uso privato, vediamo che viene stabilito un aumento unico del 50 per cento, sia per le macchine utilitarie, che per le grosse cilindrato.

Dico subito perchè sono favorevole all'aumento. Si dirà che con questo disegno di legge si viene a colpire la categoria dei contribuenti che conducono automezzi e che è già tassistata soprattutto per effetto dell'ingente imposta sul carburante che mi sembra preveda un assorbimento da parte dello Stato del 70 per cento circa del prezzo di vendita. Però, in un Paese in cui si pagano imposte di consumo sui generi anche alimentari e quindi di prima necessità, penso che si possa premere ulteriormente su una manifestazione non dico di ricchezza, perchè tale non è, ma di minore indigenza. Io credo che non si debbano spendere troppe parole per giustificare questo aggravio di imposta sugli automezzi, perchè, anche se si può obiettare che il nostro Paese, nei confronti di altri Paesi europei, sopporta in questo campo una più pesante imposizione, bisogna considerare che in nessun altro Paese europeo le imposte sui generi di prima necessità sono così pesanti come nel nostro. Si vuol profilare da alcuni una minaccia per la industria automobilistica, causata dall'aumento di questa imposta, ma tutti sappiamo che chi ordina, per esempio, alla F.I.A.T. una automobile come la nuova 1100, che è l'automobile utilitaria di più largo smercio, deve oggi aspettare sei-otto anche dodici mesi prima della consegna. Credo, quindi, che non si possa dire che un aumento della tassa di circolazione abbia una influenza deleteria sulla nostra produzione automobilistica, almeno in questo momento. Se mai sarei del parere di esaminare la possibilità di diminuire la tassa di circolazione qualora si profilasse un periodo di mancanza di lavoro per le nostre industrie automobilistiche, cioè qualora si verificasse il caso che i rappresentanti di automobili venissero ad offrire le loro macchine a pronta consegna e non l'inverso, come oggi succede.

Ciò detto, noto che in questo disegno di legge vi è anzi una progressività a rovescio. Se noi distinguiamo gli autoveicoli in due grandi classi: quelli che circolano su due ruote e quelli che circolano su quattro ruote, vediamo che i primi possono essere considerati veramente strumenti di lavoro nei confronti dei secondi che lo sono un po' meno. Ciò nonostante, confrontando la tassa attualmente pagata con quella proposta nel disegno di legge in esame, vediamo che gli automezzi a due ruote sono assoggettati ad un aumento del 65 per cento, mentre gli automezzi a quattro ruote hanno un aumento del 50 per cento. Anche se in apparenza questo non è uno scarto molto sensibile, in realtà tale differenza appare ben maggiore se invece di fermarci al confronto delle tasse deliberate nel febbraio 1952, andiamo indietro nel tempo e facciamo un confronto con quello che si pagava nel 1938. Vediamo così che le vetture utilitarie, che con questo disegno di legge dovrebbero pagare 10.500 lire annue, pagano 31 volte la tassa del 1938. Invece le motorette che rispetto al 1952 sono aumentate del 65 per cento, rispetto al 1938 subirebbero (a parità di cilindrata) un aumento che va dalle 70 alle 80 volte.

Debbo poi fare un'altra osservazione. Sono anche io del parere di stabilire, come ha detto il relatore, una classe intermedia per le autovetture fino a 10 HP, classe intermedia che non è stata contemplata nella tabella sottoposta al nostro esame. Devo qui ricordare, onorevoli colleghi, che presso alcune case automobilistiche del nostro Paese sono in progetto cilindrate di 350 cm<sup>3</sup>. Non vedo il motivo per cui questo disegno di legge, in previsione di questo fatto che spero si verifichi molto presto, non debba considerare classi intermedie per le potenze fino a 10 HP.

Un'altra considerazione. Molto logicamente è stato rilevato dal relatore l'incremento della circolazione degli automezzi nel nostro Paese avutosi nel 1953 rispetto al 1952.

Ma siccome siamo di fronte ad un provvedimento che si propone di incrementare il gettito di tassa di circolazione, ottenendo un maggior gettito di 8 miliardi e 287 milioni, sarebbe stato desiderabile e utile conoscere l'incremento della circolazione degli automezzi verificatosi nel 1954. Siamo già alla fine del 1954;

perciò dovremmo essere in grado di saperlo. Siccome questa legge entrerà in attuazione con il 1° gennaio 1955 e colpirà anche l'incremento di produzione che si è verificato nel 1954, sarebbe utile conoscere il maggiore gettito che deriverà dall'applicazione di questa imposta per l'anno 1955 in relazione all'incremento che si è verificato nell'anno 1954. Per esempio, negli autoveicoli ad uso privato c'è stato un incremento di 105 mila unità dal 1952 al 1953. Se l'incremento verificatosi nel 1954 rispetto al 1953 è della identica proporzione (e ritengo che sia stato superato), ecco che allora avremmo un maggiore gettito di circa 2 miliardi.

E un'altra considerazione di carattere generale.

Per le autovetture adibite ad uso privato il disegno di legge prevede un aumento del 50 per cento. A me sembra che se questa maggiorazione è giustificata per le cilindrate utilitarie, vale a dire da 500 a 1100, si debba invece cercare di introdurre il criterio della progressività per le cilindrate da 1100 in su. Infatti chi possiede un'Alfa Romeo 1900 non può farci credere che essa sia uno strumento di lavoro. Propongo quindi che per le cilindrate superiori a 1100 cm<sup>3</sup> si introduca una scala di progressività che vada oltre il 50 per cento in modo da poter compensare la diminuzione della tassazione, che io contemporaneamente propongo per le motoleggere.

**TERRAGNI.** Questo provvedimento ha incontrato una diffusa ostilità in tutte le categorie interessate; come appassionato dei problemi della strada anch'io ho molte perplessità.

La prima riguarda la destinazione dei maggiori fondi ricavati dall'aumento della tassa. Mi sembra che essi dovrebbero essere esclusivamente destinati al miglioramento delle strade; ma anche in tal caso mi sembra che la cifra sia notevolmente inferiore al fabbisogno. In altra sede ho inteso il Ministro competente trattare il problema stradale con ben altre concezioni e ben altra ampiezza.

Un'altra perplessità mi deriva dalla considerazione che la tassa colpirà un settore che sopporta oneri fiscali tutt'altro che indifferenti e forse la tassazione è dovuta alla comodità della sua attuazione, mentre il Governo do-

vrebbe impegnarsi a reperire maggiori fondi in altri settori, ad esempio, in quello delle evasioni fiscali, che darebbero sicuramente un maggiore gettito.

Entrando poi nel problema particolare, mi sembra che il disegno di legge non abbia tenuto conto delle speciali condizioni delle piccole cilindrate. I possessori di motocicli, ad esempio, rappresentano una gran quantità di utenti della strada e per essi il mezzo di trasporto è realmente uno strumento di lavoro. Essi sono per il 30 per cento circa operai, per il 30 per cento impiegati, per il 16 per cento piccoli commercianti, per il 10 per cento artigiani. Mi sembra opportuno inoltre aggiungere che il motociclo è un mezzo di trasporto stagionale ed una eventuale tassazione deve tener conto di questo suo uso limitato e non sempre possibile: quindi non mi sembra giusto che una moto di potenza fino a 3 HP sia tassata per 6.500 lire, mentre una « Topolino » è tassata per 10.500 lire. Sarebbe quindi opportuna una riduzione della tassa sui motocicli.

**PRESIDENTE.** Senatore Terragni, siamo in sede di discussione generale e vorrei che la discussione si mantenesse appunto in questi limiti; le tariffe verranno esaminate in sede di discussione degli articoli.

**TERRAGNI.** Farò dunque qualche osservazione di carattere generale sulle tariffe che del resto ritengo siano l'unico punto sostanziale sul quale si debba discutere. Innanzi tutto propongo di iniziare la tassazione, per le autovetture, dalla potenza di 5 HP. Sono contrario all'aumento per quanto concerne gli autoservizi in concessione che hanno subito notevoli aumenti negli ultimi tempi; e la mia posizione è analoga nei riguardi degli autotrasportatori in conto terzi che lavorano in condizioni difficilissime e con margini estremamente ridotti. Sono d'accordo con il relatore per una classificazione speciale degli autoservizi per spettacoli viaggianti; qui l'automezzo è uno strumento di lavoro che viene utilizzato solo in determinate occasioni.

E inutile che ricordi che a questo provvedimento sono contrari i costruttori di automobili che sostengono già un notevole peso fiscale e

sono contrarie anche le 120 case costruttrici di motocicli.

**DE LUCA LUCA.** Non dobbiamo dimenticare che già nel 1952 le tasse automobilistiche sono state aumentate in misura notevole rispetto all'anteguerra e secondo un criterio, a mio parere, assolutamente errato; infatti, le tasse sui motocicli furono aumentate di 28 volte, quelle sulle motocarrozette di 22 volte e quelle sulle autovetture di 19 volte, quindi con un criterio evidentemente regressivo. Oggi ci troviamo di fronte allo stesso criterio.

Inoltre il disegno di legge, per quanto riguarda le autovetture, non discrimina ciò che è strumento di lavoro da ciò che non lo è, e mette sullo stesso piano l'auto del grosso industriale e l'auto del medico condotto, l'autocarro della grande impresa automobilistica di trasporto e il furgoncino comperato per mezzo di cambiali dal piccolo imprenditore.

Inoltre mi sembra eccessivo l'aumento della tassazione per i velocipedi con motorino ausiliario.

Basta essere in un grande centro per vedere come di questo mezzo si servono a preferenza gli operai per raggiungere il posto di lavoro. Viceversa mi sembra inadeguato il solo 30 per cento di aumento sulle motociclette di grande potenza che, nella maggior parte dei casi, servono alla gente benestante per fare dello sport. Secondo me l'aumento è fatto con un criterio indiscriminato, ragion per cui sarebbe opportuno esaminare in maniera più approfondita il disegno di legge che ci viene presentato.

Voglio fare anche un'altra considerazione: sul mercato italiano, ad esempio, le Fiat 1500, macchine che non si fabbricano più, si acquistano anche con 50-60 mila lire essendo macchine deprezzate; ebbene anche su queste, pensate, c'è una tassa di bollo di 48 mila lire all'anno! Come possiamo accettare un aumento per i velocipedi con motore ausiliario, un aumento per i moto-scooter, un aumento per i taxi guidati dal « padroncino », cioè colui che vive con il suo taxi?

Ho notato poi che il disegno di legge propone una diminuzione del 60 per cento per un periodo di 5 anni nella tassazione delle « jeeps ». Non capisco in base a quale criterio, ma forse è un criterio militare di carattere atlantico.

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

A mio parere il criterio da seguire è quello di cercare di colpire (proprio se è necessario) lo strumento di lavoro nei limiti più giusti e aumentare la tassa negli altri casi. Mi si obietterà che non sarà certo facile applicare volta per volta questo criterio oggettivo, ma ritengo che approfondendo l'esame del disegno di legge noi potremmo stabilire un criterio discriminante assolutamente indispensabile se non vogliamo fare di ogni erba un fascio.

MARIOTTI. Nell'esaminare questo disegno di legge io ho la sensazione che anche il ministro Tremelloni, per quanto si conosca bene le sue capacità e la sua sensibilità, sia vittima del sistema che esiste nel nostro Paese. Infatti di tanto in tanto ci vengono presentati dei provvedimenti per aumento di tasse, aumento che non mi sembra ispirato a principi democratici: si sente che c'è una disorganicità di tassazione da parte del Ministero e di ciò non do la colpa al ministro Tremelloni, ma al complessivo andamento generale della politica economico-finanziaria.

Ho inteso il relatore dire, a un certo punto, che le tasse sulle automobili debbono essere equiparate al valore attuale della lira, ma questo mi sembra un principio che non consacrare o giustifichi una tassazione. È una cosa assurda, in quanto, domani si potrà tassare un prodotto qualsiasi solo perchè nell'anteguerra costava una determinata somma ed ora costa di più. Noi invece dobbiamo vedere la tassazione in base alle ripercussioni che può avere in certi settori della produzione; solo allora vi è sistematicità.

Ora questo disegno di legge colpisce la produzione, tutti i contribuenti, oppure alcuni ceti sociali? A me sembra che la produzione non venga ad essere colpita, forse l'unica a soffrirne sarà la produzione delle motoleggere e dei ciclomotori. Io ricordo (e vi prego non crediate che sia per polemica) la propaganda che i nostri colleghi democristiani facevano alla vigilia delle elezioni del 7 giugno. Si sentiva allora dire che la situazione economica del proletariato e dei lavoratori era fortemente migliorata per il fatto che moltissime di queste persone possedevano un ciclo-motore, un motoscooter, ecc. Ora se voi avete dato vita a questo provvedimento nella speranza che la situazione

economica di certi settori sociali sia migliorata, fate un errore di valutazione; i modesti mezzi di trasporto di cui parlavo sopra, infatti, non sono certo indice di benessere, ma strumenti assolutamente necessari per raggiungere il posto di lavoro, strumenti assolutamente necessari a causa dell'intensificarsi dell'urbanesimo e dell'allargarsi delle città.

A questo proposito posso dire che quegli operai che ancora non riescono a comprarsi questo mezzo di trasporto per andare dal paese alla città, molto spesso sono costretti a stabilirsi in città o a rimanere disoccupati. Ora io penso che si debba esaminare il problema in modo più organico, infatti la tassazione non verrà diminuita se non per quella parte riguardante i ciclomotori e i motocicli.

Aumentando pertanto la tassazione su questo tipo di motorizzazione indubbiamente avremo una flessione sulla produzione, e la stessa cosa accadrà per le autovetture di minor costo.

Il disegno di legge come ci viene presentato, nonostante che il relatore abbia cercato di arrampicarsi sugli specchi, non ha che lo scopo di reperire dei mezzi finanziari. È vero che tutti i provvedimenti fiscali hanno lo scopo di reperire danaro, ma in questo caso manca assolutamente una graduazione della tassazione; infatti si viene a gravare con mano pesante sulla categoria dei meno abbienti.

Per tutte queste ragioni non sono favorevole al disegno di legge e mi riservo di intervenire di volta in volta nella discussione degli articoli.

TRABUCCHI. Questo provvedimento deve essere esaminato anche in relazione allo scopo per il quale è stato approntato: nella situazione italiana bisogna tener conto che se vogliamo fare dei lavori, delle opere straordinarie di natura stradale dobbiamo reperire anche i mezzi necessari. Quindi dobbiamo sacrificare le simpatie che, dal punto di vista teorico, possiamo avere per un mezzo o per un altro, pensando che si tratta di una legge, che come tutte le leggi fiscali deve dare un certo *quid* di fondi occorrenti per realizzare una utilità generale. Io infatti penso che qualunque possessore di motoleggera, di macchina da turismo e da gran turismo, o di macchina utilitaria, volentieri si sottoporrebbe al sacrificio che gli domandiamo se gli potremo dare la

possibilità di circolare con sicurezza maggiore di quella attuale.

La questione se possa essere alleggerita o no qualcuna di queste voci, deve essere vista in relazione al fatto che questa tassa si paga una volta sola all'anno. Quando si dice che per le motoleggere la tassa si vuole aumentare da 3.000 a 5.000 lire, dobbiamo pensare sempre che siamo nei limiti della ordinaria tollerabilità. E così quando passiamo dalle 7 mila lire alle 10.500 per le Topolino, dobbiamo pur pensare che se da un certo punto di vista si vuole facilitare l'aumento del mezzo utilitario, ci si deve anche preoccupare di un fatto che è caratteristico degli Italiani, che cioè noi abbiamo il maggior numero di piccole macchine, di piccoli mezzi di trasporto. Questo può derivare dalla nostra povertà, ma anche dalla volontà dei nostri automobilisti di avere macchine leggere e molto veloci con la conseguenza di una minore sicurezza nel traffico stradale.

Detto questo, vorrei far notare che riducendo le tasse di qualche migliaio di lire non porteremmo dei grandi vantaggi agli utenti, mentre nel complesso faremmo sì che manchino i fondi necessari per i bisogni delle strade. In ultima analisi sarei d'accordo nel giungere ad un alleggerimento della tassa delle motoleggere di più piccola cilindrata e delle autovetture fino a 10 HP; queste si potrebbero dividere in due categorie, ma in ogni caso la riduzione dovrebbe essere minima, perchè se si arrivasse, come ho sentito proporre, alla tassa di 3.500 lire per le motoleggere, si avrebbe per lo Stato una perdita di circa un miliardo. Ora ritengo che non sia nell'interesse della collettività per la quale dobbiamo operare, perdere un miliardo da destinare alle strade e alle autostrade per ridurre di 1.500 lire la tassa annua che deve pagare il vespista.

Se si tratta di una migliore graduazione della tassazione qualcosa potremo fare, ma dobbiamo preoccuparci che il gettito non venga ridotto e che si possa riprendere quello che perdiamo su una voce mediante maggiore prelievo su un'altra voce; soprattutto non dobbiamo perdere di vista lo scopo finale del disegno di legge, reperire fondi per la costruzione di strade e di autostrade.

Non vorrei che per non aumentare la tassa di circolazione dovesse essere aumentato il

prezzo del carburante; il rimedio sarebbe peggiore del male; infatti noi verremmo a gravare su coloro che circolano di più e coloro che circolano di più sono quelli che circolano per bisogno e non per divertimento. A questo proposito desidererei avere una precisa assicurazione dal Ministro.

Detto questo non ho altro da aggiungere, riservandomi di intervenire nella discussione dei vari articoli.

FORTUNATI. Anche io credo sia opportuno inizialmente affrontare alcune questioni di carattere generale. Anzitutto un'osservazione di carattere marginale. Anch'io ho voluto fare dei calcoli ed i calcoli non tornano.

Ritengo opportuno chiarire preliminarmente che il provvedimento che stiamo esaminando non concerne solo adeguamento di aliquote, perchè oltre alla revisione di aliquote, concerne esenzioni, oggi non in atto, aggiunge all'articolo 2 e all'articolo 4 una esenzione biennale per determinati tipi di autoveicoli e all'articolo 5 una delega al Ministro delle finanze di modificare le forme di pagamento del tributo; nell'articolo 3 è prevista, poi, una nuova regolamentazione per le importazioni temporanee.

Chiarito questo, la prima domanda che si può porre è se la situazione esige i provvedimenti proposti e se una situazione che esige i provvedimenti contenuti nel disegno di legge impone o non impone una revisione dei criteri per quanto riguarda le aliquote, le esenzioni totali o parziali di carattere reale e personale. In altre parole le aliquote in atto debbono essere tutte moltiplicate per un solo coefficiente, o debbono essere moltiplicate per coefficienti diversi; le esenzioni in atto totali e parziali debbono essere mantenute o debbono essere accresciute?

Da questo punto di vista credo abbia ragione il senatore Mariotti; noi dal 1947 in poi assistiamo ad un insieme di provvedimenti tributari che sono sempre giustificati uno per uno, in maniera estremamente semplicistica, cioè in maniera contabile, ignorando che i tributi non sono espressioni monetarie, ma sono parametri economici che si inseriscono in una situazione economica che può spostarsi nel tempo, e che, inserendosi in una situazione

economica che si può spostare nel tempo, non debbono solo misurare la situazione economica, ma contenere anche la espressione di un orientamento politico-economico. Il tributo neutro, il mito a cui puntavano gli economisti puri, resta un mito: ogni tributo è l'espressione di un orientamento politico-economico; non esistono tributi i quali lascino inalterata la situazione economica: tutti i tributi danno luogo ad un prelievo differenziale; resta a vedere che tipo di prelievo preferenziale vogliamo.

Ora, se esaminiamo i tributi in discussione, ci accorgiamo che talora l'orientamento politico-economico rimane anche ai giorni nostri; talora l'orientamento politico-economico si sposta, perchè non si mantengono le stesse proporzioni, fra 1939 e oggi, in termini monetari.

Per fare un esempio, si osserva che nel settore degli autobus, mentre nel 1939 la tassa variava da 420 lire a 1.200 lire, nel 1952 la tassa varia da 10.500 lire a 203.000 lire, cioè il coefficiente d'aumento nel 1952 rispetto al 1938 passa da 25 volte a 169,16 volte. Ora con questa nuova proposta il coefficiente di aumento rispetto al 1938 andrebbe da 37,50 volte a 253,74 volte.

L'orientamento politico-economico del 1938 era tale che il rapporto tra il minimo e il massimo di aliquota era da 1 a 3, nel 1952. Tale rapporto sarebbe ora come da 1 a 20, è chiaro quindi che questo è un indirizzo politico-economico. Se fosse stato infatti solo il metro monetario ad intervenire, tutte le tasse avrebbero dovuto essere ugualmente moltiplicate per un solo coefficiente.

**TREMELLONI**, *Ministro delle finanze*. Vi è la spesa di riscossione che è aumentata di 100 volte rispetto all'anteguerra. Ogni autoveicolo o veicolo che è soggetto alla tassa di circolazione costa allo Stato, per l'accertamento e la riscossione, 500 lire.

**FORTUNATI**. Questo non interessa molto perchè in una società moderna il costo del servizio pubblico è un costo di carattere generale.

Le domande che io pongo sono queste: nel 1952 per le motocarrozette leggere non vi era stata alcuna modificazione rispetto al 1949, oggi si introduce una modificazione, quin-

di non è esatto, da questo punto di vista, che il contenuto del disegno di legge riguardi un adeguamento rispetto alla precedente legge, perchè vi sono proposti aumenti rispetto al 1949 che non erano previsti nel 1952.

Questi possono essere aspetti marginali, il punto essenziale è il seguente: quale vogliamo che sia la proporzione nel 1955 del tributo per le varie categorie dei veicoli soggetti a tassazione? La proporzione deve essere quella del 1938, deve essere quella del 1952, deve essere un'altra? Questa la prima domanda, perchè il problema del gettito può essere risolto in infiniti modi, e non è una pregiudiziale di gettito che può essere opposta alla modificazione dei criteri delle proporzioni.

Seconda domanda. Noi in atto abbiamo esenzioni parziali, vengono cioè seguiti oltre che dei criteri reali anche dei criteri personali di esenzione. Debbo ricordare a me stesso che vi è stato un momento nello sviluppo della vita politica parlamentare del nostro Paese in cui liberali e socialisti si sono trovati d'accordo proprio per sostenere che, anche in sede di tasse statali e comunali, poteva essere introdotto un criterio personale.

Ebbene un criterio di personalità vi è, perchè per le vetture da noleggio di rimessa, vi è la riduzione del 50 per cento, per le autovetture in servizio pubblico da piazza vi è la riduzione ad un quarto, per le autovetture immatricolate prima del 1937 vi è la riduzione ad un quinto. Quindi vi è un criterio personale e reale assieme di esenzione parziale, per la costruzione e per l'uso della macchina e in virtù delle caratteristiche personali di chi la adopera. Ciò vuol dire che si può organizzare un tributo quale la tassa di circolazione sulle autovetture fondandolo non solo su criteri reali, dati dalle caratteristiche dell'autovettura, ma anche su criteri personali.

D'altra parte che criteri reali siano in un certo senso, per esenzioni totali o parziali, permanenti o temporanei, più o meno opportuni, ce lo dice già il progetto perchè gli autoveicoli di nuova produzione nazionale sono previste delle esenzioni permanenti per cinque anni. Pertanto l'esenzione totale o parziale per criteri reali e per criteri personali non è una innovazione. È una caratteristica già insita nel tributo.



5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

La questione che io propongo può essere così formulata: che differenza fate tra autovetture destinate a noleggio e da piazza, in cui evidentemente la caratteristica personale del noleggiatore entra in gioco e autovetture che sono in dotazione personale del medico condotto? Se queste ultime sono esenti dal proposto aumento perchè parlare di proposte imponibili? Si tratterebbe di un'altra esenzione di carattere personale. Nè è giusto che voi diciate: io non so se il medico si servirà della vettura oltre che per il suo servizio di medico, anche per altri usi. Io vi posso rispondere che certamente anche il noleggiatore non adopera l'autovettura solo per il servizio di rimessa. Direi anzi che è molto più probabile che la usi per diporto il noleggiatore di piazza che non il medico, perchè il tempo a disposizione di quest'ultimo per divertimenti può essere minore.

Ma io voglio porre il problema anche per discussioni future. I criteri di esenzione personale in materia di tasse non sono affatto uno strumento eterodosso, ma uno strumento a cui dobbiamo ricorrere in avvenire, proprio se vogliamo che il sistema tributario diventi organico. D'altra parte, se il Governo riconosce la necessità, evidentemente non tributaria, ma politico-economica delle esenzioni reali di certi autoveicoli, autocarri, rimorchi, limitata a cinque anni dalla data di costruzione, evidentemente ciò è fatto in funzione di una prospettiva politico-economica, cioè per il presupposto che in questo modo possono essere favoriti dati tipi di produzione. Se i nuovi tipi di produzione previsti fossero ugualmente ripartiti fra tutti i produttori di autoveicoli, io non avrei nulla da obiettare: ma non è così. È evidente che la norma dell'articolo 2, che si presenta come universale così che tutti i produttori sono formalmente sullo stesso piano, nella realtà economica non è universale perchè si traduce nella esenzione accordata per cinque anni alla Campagnola della F.I.A.T. Nella realtà di mercato non sussistono altri tipi. La colpa non è del Ministro delle finanze se il mercato è quello che è: però è un fatto che la esenzione va solo accordata ad un gruppo imprenditoriale, e in ultima analisi il Ministro delle finanze non può ignorare che quelle vetture sono prodotte solo dalla F.I.A.T. Quindi mentre aumentiamo il tributo per altri produt-

tori di macchine, la F.I.A.T. si trova in condizioni di vantaggio. Ad esempio, F.I.A.T. ed Alfa Romeo producono autovetture che sono oggi soggette ad un aumento della tassa di circolazione e da questo punto di vista sono sullo stesso piano. Però la F.I.A.T. produce un tipo di vettura che non viene prodotta dall'Alfa Romeo e per la quale non c'è aumento della tassa di circolazione.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. La tassa di circolazione la paga l'utente, non il produttore.

FORTUNATI. Quando si mette sul mercato un prodotto, il produttore sconta tutta la situazione che deriva dall'immissione nel mercato del prodotto. Per il produttore il calcolo è unitario, aziendale. Allora è evidente che se la F.I.A.T. immette sul mercato prodotti di due tipi di cui uno soggetto ad aumento, l'altro non soggetto, il fatto che uno non sia soggetto ad aumento viene scontato sul prezzo di mercato dal prodotto per il quale avviene l'aumento.

Allora il problema della revisione delle aliquote va visto in funzione anche dell'articolo 2. Io non voglio dire che si debba o non si debba approvare l'articolo 2, ma se introduciamo l'articolo 2 in virtù di certe preoccupazioni, le stesse preoccupazioni esistono anche per altri tipi di autovetture.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola al rappresentante del Governo.

(La seduta, sospesa alle ore 13,30, è ripresa alle ore 16,30).

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Su questo disegno di legge v'è stata, in primo luogo, una serie di critiche di carattere generale sul perchè si è scelto questo tributo per venire incontro a una esigenza di emergenza. In secondo luogo, c'è stata una serie di considerazioni intorno alle ripercussioni che può avere questo tributo. In terzo luogo, c'è stata una serie di rilievi intorno al modo di graduazione del tributo.

Primo punto: scelta del tributo. In realtà le condizioni del bilancio e le previsioni che si possono fare delle entrate a breve scadenza non consentono di dedicare nuovi fondi alle strade; d'altra parte non si può disconoscere che il Paese, specialmente un Paese della configurazione geografica e orografica del nostro, ha bisogno di un miglioramento del suo patrimonio stradale. Si doveva quindi trovare un tributo che avesse caratteristiche di semplicità, di immediatezza e che consentisse di venire incontro a questa esigenza che si manifesta ora in maniera direi quasi improvvisa.

In un primo momento si era pensato di aumentare il prezzo della benzina. Io ho voluto escludere un provvedimento di questo genere e mi sono limitato unicamente ad aumentare l'imposta di fabbricazione sulla benzina di quel tanto di cui era diminuito il costo di fabbricazione, per la diminuzione del prezzo del greggio che si era constatata. Abbiamo potuto ottenere circa sei miliardi da un ritocco dell'imposta di fabbricazione; il che non veniva peraltro ad aggravare il consumatore ultimo del carburante. È un provvedimento che avete approvato negli ultimi giorni di luglio, se non vado errato, o nei primi giorni di agosto.

In questo modo abbiamo ottenuto, ripeto, un gettito ulteriore di almeno sei miliardi: ne occorrono altri nove per arrivare ai quindici miliardi, che il collega Romita mi diceva necessari per una prima attuazione del suo piano.

In un primo momento io ho pensato di introdurre una specie di tassa di pedaggio sulle utilizzazioni domenicali dell'automobile. Vi confesso che il provvedimento è nato un po' così: voi tutti avete viaggiato per le strade nei giorni di domenica e avete visto come le strade siano estremamente affollate di autoveicoli e di motoveicoli; ora ritengo che ci sia la possibilità, in un momento in cui non si debbono colpire dei consumi necessari, di cercare di trarre un gettito erariale da queste manifestazioni del consumo, le quali rappresentano senza dubbio un divertimento simpatico e forse necessario, ma non indispensabile. Senonchè il modo di applicazione di questo tributo sarebbe stato molto complicato perchè si trattava di stabilire un disco di colore diverso per ogni settimana, da apporre su ogni autoveicolo, e di as-

sicurare un controllo efficiente del pagamento di questa tassa.

Allora si è deciso di ricorrere ad un tributo fisso annuo, ad una specie di addizionale ad una tassa già esistente, addizionale che in un primo momento si era pensato di porre al 100 per cento e in un secondo momento si è limitata al 50 per cento.

D'altra parte noi ci troviamo di fronte ad una situazione di questo genere: abbiamo ogni anno, nel Paese, 1.200 miliardi di investimenti addizionali, al netto degli ammortamenti o delle sostituzioni per ammortamento; di questi 1.200 miliardi per investimenti circa 500 miliardi, come è noto, vanno per le case, e circa 200 miliardi vanno per beni di consumo durevole, come gli autoveicoli. Il che vuol dire che tra case e veicoli abbiamo un investimento annuo che è oltre la metà degli investimenti addizionali possibili nel Paese.

Credo che sia estremamente utile incoraggiare la motorizzazione, ma ho l'impressione che il nostro Paese, se continua con un ritmo ascendente come negli ultimi anni, dovrà impiegare i 1.200 miliardi di investimenti addizionali che gli sono concessi per migliorare la propria attrezzatura produttiva, quand'essa offre le possibilità d'un reddito più ampio.

MARIOTTI. Sarà il capitale privato che interverrà!

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Privato o pubblico non importa. Io faccio un calcolo di natura macroscopica di tutto il reddito addizionale del Paese. Ora anche questo è un grosso problema, in un momento in cui noi pensiamo alla possibilità di investimenti addizionali che siano convogliati verso settori i quali offrano possibilità di incrementi produttivi ed offrano una occupazione addizionale notevole.

Vediamo il gettito di questa tassa di circolazione. Poichè il gettito attuale è intorno ai 18 miliardi circa, il gettito sperato, per un 50 per cento in media di più, è di 9 miliardi circa. E poichè per la legge istitutiva della tassa sugli autoveicoli un terzo di questo gettito è destinato alle province (è utile che anche le province abbiano a disposizione questi tre miliardi di gettito sperato, al fine di migliorare il patri-

monio stradale delle province, che è in migliori condizioni di sofferenza) restano 6 miliardi per le strade nazionali.

Si dice: la pressione che sopporta questo settore è eccessiva. Io ho voluto fare dei calcoli a questo proposito ed ho visto che sulla totale imposizione dei consumi nel Belgio la tassa di circolazione più l'imposta sui carburanti e sui lubrificanti è pari al 31 per cento della totale imposizione dei consumi; in Svizzera è pari al 27 per cento, in Spagna al 25 per cento, in Svezia al 22 per cento, in Francia al 21 per cento, in Italia al 15 per cento. Il nostro è quindi uno dei Paesi che, in relazione alla imposizione globale esistente sui consumi, ha la minore incidenza per quel che riflette la motorizzazione.

Il crescere degli investimenti in questo settore, come ho detto, supera largamente non soltanto il saggio medio degli investimenti del Paese, ma gli stessi saggi di investimento in alcuni beni strumentali di natura essenziale per il Paese in questo momento. Quando si pensa che il reddito del Paese cresce oggi del 4-6 per cento all'anno e che quest'anno non sarà probabilmente superiore al 4,50 o 5 per cento rispetto all'anno scorso...

MARIOTTI. Tenendo conto dell'aumento della popolazione?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. No, non *pro capite*! Quando si pensa — dicevo — che quest'anno l'incremento del reddito del nostro Paese si aggirerà intorno al 4-5 per cento e che viceversa il saggio di investimento nei veicoli a motore è stato nell'ultimo anno del 33 per cento per le motoleggere, del 33 per cento per i micromotori, del 20 per cento per le autovetture, del 21 per cento per gli autobus, del 10 per cento per gli autocarri, del 12 per cento per i motocarri e che la produzione di automobili è stata del 25,9 per cento in più, effettivamente vediamo che c'è un ritmo di investimenti che è notevole, direi che è anche superiore a quello che si potrebbe avere in un Paese che ha un aumento di reddito annuo quale è quello nostro attuale.

MARIOTTI. È un fenomeno che non si può arrestare!

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Senza dubbio, sono d'accordo con lei. D'altra parte penso che se non si deve tentare di frenare questo fenomeno, si deve però giudicarlo ai fini di una maggiore capacità contributiva da parte di alcuni cittadini rispetto ad altri che questa capacità contributiva non riescono ad avere.

D'altra parte se è vero che la imposizione fiscale sul settore motoristico grava, come dicono gli automobilistici, intorno ai 200 miliardi (questo calcolo non mi pare esattissimo, ad ogni modo lo accetto come buono), i nove miliardi sperati rappresentano il 4,5 per cento di aumento di questa pressione, il che non mi pare evidentemente esagerato.

Debbo ancora dire che gli oneri fiscali sulla benzina, per esempio, sono aumentati dall'anteguerra ad oggi in misura molto inferiore al coefficiente di moltiplicazione monetaria del costo della vita.

Infine mi permetto di rilevare che nel costo di trasporto per chilometro degli autoveicoli, costo che ho fatto calcolare autoveicolo per autoveicolo, i tributi entrano in una percentuale molto modesta ancora, perchè la vettura utilitaria a due posti, la « 500 C F.I.A.T. », ad esempio, il cui costo netto da tributi, per chilometro, è di lire 25,60, ha un aggravio per imposta carburanti, lubrificanti e per l'imposta circolazione di lire 6,30 circa. Il che vuol dire che soltanto un quarto del costo di trasporto per chilometro è rappresentato dalla totale imposizione fiscale. Questo, ammesso che venga approvata l'odierna legge, cioè dal 1º gennaio 1955.

Infine debbo dire, a proposito della graduazione del tributo, che noi non possiamo ad ogni addizionale di un tributo rifare completamente la scala di graduatoria del tributo stesso, cioè non possiamo ogni volta mutare i termini di quella che fu la classificazione tradizionale. Lo possiamo fare in sede di formazione di un tributo, in sede di rifacimento strutturale di una legge fiscale, ma in sede di addizionale la graduatoria rimane quella che era perchè il 50 per cento su diecimila lire e il 50 per cento su cinquantamila lire sono due cifre diverse, e per se stesse danno origine ad un tributo progressivo; rappresentano cioè già una discriminazione sufficientemente progressiva, perchè viene attuata attraverso un multi-

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

plicatore che tiene conto delle differenze della scala iniziale. L'ultima graduatoria fu quella stabilita col testo unico del febbraio 1953. Non possiamo quindi, dopo un anno e mezzo, rifare completamente quel che un anno fa avevamo stabilito con un testo unico in cui avevamo cercato di dare una struttura organica ad un tributo. Perchè, altrimenti, per tutti i tributi, ad ogni aumento di aliquota, saremmo in condizioni di dover stabilire una nuova classificazione, il che ci porterebbe a discussioni interminabili che penso sia cosa utile evitare.

Dovevo poi rispondere a qualche altra obiezione che è stata fatta qui. La principale è quella che riguarda la tutela della motorizzazione leggera. Non sono contrario a leggeri ritocchi per quel che riguarda la motorizzazione leggera; vedremo nella discussione degli articoli e degli emendamenti proposti fin dove è possibile arrivare. Dico subito però che dobbiamo tener conto anche delle cifre assolute, perchè in realtà il velocipede a motore, il quale paga 1.200 lire all'anno, in base al progetto verrebbe a pagare una tassa di 2.000 lire all'anno; pagherebbe cioè in più qualche cosa come 70 lire al mese di tassa di circolazione. Ora non dobbiamo fare neanche delle tempeste in un bicchiere d'acqua. A questo proposito credo che non sia catastrofico il fatto che, dovendosi procedere al miglioramento delle strade, un utente, anche se poco al di sopra di una condizione-limite di esistenza, venga caricato di 70 lire al mese in più, che in Italia rappresentano mezzo pacchetto di sigarette...

MARIOTTI. È demagogia parlare sempre di un pacchetto di sigarette!

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Ma è demagogia anche la vostra! Onestamente debbo dire che reputo che tutti coloro che sono al di sopra di un minimo vitale debbano contribuire a pagare i servizi pubblici, sia pure in una misura minore di quella di coloro che sono molto al di sopra di questo limite. Se vogliamo provvedere ai bisogni di coloro che stanno al disotto del minimo vitale, bisogna che coloro che sono superiori a questo livello si quotino in ragione della loro capacità contributiva.

In questo senso l'aumento delle tasse automobilistiche ha un pochino il sapore di una imposta diretta, perchè tende a colpire delle capacità contributive, che una larghissima parte della popolazione non ha.

Ora se io penso che su un pacchetto di sigarette da duecento lire il cittadino paga 120 lire di tasse, non vedo perchè si debba mettere in dubbio l'opportunità di questi minimi aumenti per alcune categorie di utenti della strada.

MARIOTTI. Bisogna considerare che il motorino della bicicletta dell'operaio ha una quota di ammortamento notevolissima. È tutto l'insieme che deve essere considerato!

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Per quel che riguarda il temperamento di questa tassa in relazione alla motorizzazione leggera, sono d'accordo con voi, sempre peraltro che questo temperamento non riduca il gettito previsto complessivo molto al di sotto di quello preventivato.

Sono anche d'accordo sul criterio di frazionare la classificazione per quel che riguarda gli autoveicoli inferiori ai dieci cavalli-vapore. Credo sia una cosa opportuna (per quanto forse una complicazione dal punto di vista tecnico), ma, comunque, una necessità posta dalla realtà nuova della tecnica.

Invece non sarei d'accordo per un trattamento di favore per gli spettacoli viaggianti. Si tratta di 600-700 unità: se vogliamo controllare queste unità, ci verrà a costare molto di più che non esonerarle totalmente. In realtà penso che non sia possibile fare delle discriminazioni molto minute.

Per quanto riflette le modalità, c'è un articolo del disegno di legge che dà la delega al Ministro per le nuove forme di pagamento. Ora questo era stato fatto in vista delle possibilità, in taluni casi e momenti, di poter razzare maggiormente il pagamento della tassa.

Il senatore Terragni mi chiedeva degli impegni perchè il gettito di questa imposizione fosse attribuito esclusivamente alle autostrade. Ora io un impegno preciso non glielo posso dare, non per il fatto che io non spero che il ministro Romita utilizzi questo gettito bene ed esclusivamente per le strade, quanto per il fat-

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

to che non posso assumermi un impegno che equivarrebbe a giustificare una imposta di scopo; ciò che noi dobbiamo evidentemente evitare.

Il disegno di legge presentato dal ministro Romita ha una copertura e questa è rappresentata dall'attuale provvedimento. Ho l'impressione che sia implicito dunque l'impegno di utilizzare questo gettito fiscale per le strade.

**MARIOTTI.** Onorevole Ministro, lei ritiene che i nove miliardi che realizzerà in un anno debbano essere consumati in un solo esercizio per le strade?

**TREMELLONI, Ministro delle finanze.** C'è un piano fatto dall'onorevole Romita, che ha presentato ieri, mi sembra, il disegno di legge esso contempla un periodo che va fino al 1964...

**MARIOTTI.** Per un totale di quanti miliardi?

**TREMELLONI, Ministro delle finanze.** Una decina di miliardi all'anno.

Il senatore Fortunati ha parlato di un altro problema, quello degli automezzi che sarebbero destinati a traino agricolo. Ora, per quegli automezzi, nella relazione stampata viene precisato, con molta chiarezza io credo, quali sono gli scopi per i quali si è istituita una parziale esenzione.

Si tratta di autoveicoli che sono muniti di un cassoncino per il trasporto di cose e che sopperiscono ai bisogni delle aziende agricole. Mi pare sia assai utile il tentativo di cercare di facilitarne l'introduzione presso le categorie agricole che hanno un estremo bisogno di questi mezzi di comunicazione più rapidi.

Questa è stata la ragione per cui si è pensato alla esenzione, per un certo periodo, di questi veicoli.

Vorrei fare ancora rilevare al senatore Fortunati che, attraverso la nuova tassa che viene proposta, i coefficienti di aumento per le autovetture ad uso privato sono fortemente progressivi; ma che se noi adottassimo le facilitazioni che dagli automobilisti sono state suggerite per le autovetture più modeste, avremmo

una perdita di gettito pari a circa due miliardi e mezzo. Il che vorrebbe dire gravare gli autoveicoli dalla vettura della cilindrata 1100 in poi, cioè i veicoli che hanno una potenza di cavalli abbastanza alta, di almeno trentamila lire per autoveicolo, al disopra quindi delle 18-20-40-50-60 mila lire, di cui sono già gravati attraverso l'aumento proposto.

La progressività è sommamente desiderabile; però quando penso che noi andiamo da 10.500 lire per le autovetture più modeste fino alle 160 mila lire per le autovetture di maggiore potenza, e quando penso che i coefficienti di aumento, rispetto al 1938, sono di ventuno volte per la « Fiat 500 », ma arrivano a 89 volte per le vetture di maggiore potenza, credo che una progressività notevole sia già stata introdotta e che ad ogni addizionale non si possano introdurre nuove forme di progressività.

Mi pare di aver risposto a tutte le obiezioni che erano state sollevate. Se altre ne saranno fatte in sede di discussione degli articoli, risponderò in quella sede.

**MARIOTTI.** Le macchine straniere che entrano in Italia non vengono sottoposte ad alcuna tassazione?

**TREMELLONI, Ministro delle finanze.** C'è un regime di reciprocità nei confronti degli altri Paesi.

**PRESIDENTE.** Passiamo ora all'esame degli articoli e delle tariffe, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Le tariffe *A, B, C, D, E, F, G, H* ed *I* dell'allegato 1 al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, sono sostituite rispettivamente dalle tariffe *A, B, C, D, E, F, G, H* ed *I* annesse alla presente legge.

Do lettura delle tabelle relative alla tariffa *A*:

## M O T O C I C L I

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 3 . . . . .	6.500	
Da oltre 3 fino a 6 . . . . .	7.500	
Oltre 6 . . . . .	9.000	

## M O T O C A R R O Z Z E T T E

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 3 . . . . .	7.500	Per le motocarrozette adibite a servizio pubblico da piazza la tassa è ridotta ad un quarto (1/4).
Da oltre 3 fino a 6 . . . . .	8.000	
Oltre 6 . . . . .	9.500	

Per quanto attiene alla prima tabella, ricordo alla Commissione che le tariffe precedenti erano le seguenti: per motocicli fino a tre cavalli, lire 4.000; da oltre tre fino a sei, lire 5.500; oltre sei, lire 7.500.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Propongo un emendamento con il quale si diminuisca la tariffa per i motocicli fino a tre cavalli da lire 6.500 a lire 4.500; quella per i motocicli da oltre tre fino a sei cavalli, da lire 7.500 a lire 6.000, e quella per i motocicli oltre i sei cavalli da lire 9.000 a lire 8.000.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro e della Commissione sul fatto che, nell'apportare modifiche alle tabelle, dobbiamo seguire un armonico criterio, tenendo presenti anche le tabelle successive.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Il Governo può accettare un emendamento che riduca le cifre della tabella rispettivamente a lire 5.600, 7.200, 8.600.

TRABUCCHI. È anche opportuno che la Commissione abbia presente il fatto che ogni riferimento al 1938 per i motocicli deve tener conto della circostanza che in quell'epoca tali mezzi di trasporto erano adoperati anche per scopi di lavoro. C'erano quindi sostanziali ragioni per tenere basse le tariffe relative alle piccole cilindrato. Oggi viceversa esistono altri mezzi di trasporto più economici ed i motocicli vengono adoperati quasi esclusivamente dagli sportivi.

FORTUNATI. Resta comunque il fatto che mentre per i motocicli fino a tre cavalli la ta-

riffa, rispetto al 1938, fu aumentata nel 1952 di circa sessanta volte, per i motocicli oltre i sei cavalli la tariffa fu aumentata solo di trentasette volte. Le grosse motociclette pagavano infatti, nel 1938, duecento lire all'anno, le motociclette da oltre tre fino a sei cavalli pagavano 110 lire e le piccole cilindrate settanta lire. Mi sembra quindi sia quanto meno giusto oggi adottare un moltiplicatore comune per tutte le cilindrate rispetto alle tariffe del 1938, ove non si voglia addirittura adottare un criterio progressivo, applicando un moltiplicatore più alto per le grosse cilindrate.

MARIOTTI. Io comprendo che i motocicli fino a tre cavalli sono i più numerosi e che pertanto danno un largo gettito tributario. Ma il concetto di progressività, o quanto meno di proporzionalità espresso dal senatore Fortunati, rispetto al 1938, è senz'altro fondato. Osservo che i motocicli oltre i sei cavalli sono le potenti motociclette che costano anche cinquecentomila lire, motociclette che vengono acquistate esclusivamente da coloro che hanno il piacere della velocità e del gran turismo. I proprietari di queste motociclette possono anche, a mio avviso, pagare una tassa di circolazione abbastanza forte. Chi compra una Gilera 500, pagandola un occhio della testa, è giusto che paghi una tassa corrispondente alla soddisfazione che ritiene di ricavarne. A mio giudizio la tariffa per le grosse cilindrate potrebbe anche essere aumentata oltre le novemila lire. Penso invece che dovrebbero essere diminuite le tariffe per le piccole cilindrate.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Posso arrivare, al massimo, ad una contrazione di tale gettito che mi sia compensata dall'allargamento della circolazione.

PRESIDENTE. Siamo di fronte all'emendamento proposto dall'onorevole relatore e a quello proposto dall'onorevole Ministro.

MARIOTTI. Propongo di ridurre a cinquemila lire la tariffa per i motocicli fino a tre cavalli, di ridurre, come propone l'onorevole Ministro, a 7.200 lire la tariffa per i motocicli da oltre tre fino a sei cavalli e di aumen-

tare a 9.500 lire la tariffa per motocicli oltre sei cavalli.

PRESIDENTE. Ma in tal modo avremmo per una motocicletta una tariffa che si avvicina di molto a quella prevista per le autovetture utilitarie.

MARIOTTI. Queste autovetture sono a volte indispensabili ai proprietari per ragioni di lavoro, mentre le grosse motociclette, come ho già detto, servono solamente agli amanti della velocità.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Perchè la Commissione possa più concretamente valutare le modifiche che si intendono apportare, comunico che in Italia esistono circa 170.000 motocicli fino a tre cavalli, circa 66.000 motocicli da oltre tre, fino a sei cavalli e circa 2.400 motocicli oltre i sei cavalli.

FORTUNATI. Per mantenere inalterato il gettito tributario, apportando una congrua riduzione alle piccole cilindrate, bisognerebbe allora aumentare la tariffa per le grosse cilindrate a 15.000 lire.

Comunque, il punto centrale è questo: vogliamo che vi sia un distacco fra le piccole e grosse cilindrate? Le piccole cilindrate, nel 1938, pagavano settanta lire. Applicando, secondo i criteri del Ministro, un moltiplicatore costante, per arrivare a 5.600, il moltiplicatore è ottanta. Allora, lo stesso moltiplicatore, per le motociclette da tre a sei cavalli, ci dà una tariffa di 8.800 lire e, per le motociclette oltre sei cavalli, una tariffa di 16.000 lire. Se non si segue questo criterio faremo pagare di più ai possessori di piccole motociclette.

PRESIDENTE. La sproporzione che il senatore Fortunati riconosce nella tabella in esame deriva dalla legge del 1952, che, mentre moltiplicava per cinquantasette volte le tariffe delle piccole cilindrate, aumentava di cinquanta volte quelle delle medie cilindrate e di trentasette volte quelle delle grosse cilindrate.

FORTUNATI. Adesso siamo nelle condizioni più opportune per reintrodurre in queste tariffe un giusto criterio.

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

PRESIDENTE. A me sembra che l'emendamento proposto dall'onorevole Ministro venga, almeno in parte, incontro alle richieste della minoranza.

MARIOTTI. Il Governo guarda esclusivamente al gettito tributario; dobbiamo invece tener conto anche della capacità contributiva di ogni singolo soggetto economico.

VARALDO. Le argomentazioni del senatore Fortunati possono essere accettate a condizione che si convenga sul fatto che le tariffe del 1938 fossero eccellenti. Ma in quel momento, come è già stato rilevato, si accordava una più larga esenzione alle piccole cilindrate perchè queste costituivano il minimo mezzo motorizzato.

RODA. Desidero fare una proposta conciliante: fino a tre cavalli portare la tariffa a lire 5.200, da tre a sei cavalli a lire 7.200, oltre i sei cavalli lasciarla a 9.000 lire come nella tabella proposta dal Governo. In questo modo ristabiliremo, sia pure parzialmente, l'equilibrio rispetto alle tariffe del 1938, equilibrio che fu rotto dalla legge del 1952.

PRESIDENTE. Ma in tal modo veniamo a perdere un miliardo solo sulla prima categoria.

MARIOTTI. Si accetti allora la tariffa di 10.000 lire per le grosse cilindrate.

TRABUCCHI. Richiamo l'attenzione dei colleghi sul fatto che ogni 100 lire in meno per le piccole cilindrate rappresentano un minor gettito di 17-18 milioni; mi sembra pericoloso andare al di là di un certo limite.

FORTUNATI. Io non chiedo solo che si diminuisca la tariffa per le piccole cilindrate ma che si aumenti anche quella per le altre.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Ma dobbiamo pur sempre mantenere una certa armonia con le autovetture.

TRABUCCHI. Ma è stato già osservato che le autovetture di bassa categoria sono indispensabili per ragioni di lavoro, mentre le grosse motociclette servono solo agli sportivi.

PRESIDENTE. Penso di poter fare una proposta definitiva, che viene incontro alle esigenze espresse da tutte le parti della Commissione. Propongo cioè che la tariffa sia di lire 5.500 per i motocicli fino a tre cavalli, di 7.500 lire per i motocicli da oltre tre fino a sei cavalli, e di lire 10.000 oltre i sei cavalli.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Passiamo all'esame della seconda tabella della tariffa A, relativa alle motocarrozette.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Gli emendamenti apportati alla precedente tabella mi sembra rendano necessarie modifiche anche a questa tabella, per ragioni di armonia.

Pertanto si darebbe il caso che, se si applica la motocarrozetta ad una grossa cilindrata si paga di meno, se si toglie la motocarrozetta si paga di più.

MARIOTTI. Lei sa che le motocarrozette sono quelle che servono a portare a spasso la famiglia. Praticamente queste motocarrozette non esistono più. A me risulta ve ne sia qualcuna solo nella Versilia, adibita al trasporto del pesce.

PRESIDENTE. Propongo che, per ovviare a qualsiasi inconveniente e per dare maggiore armonia alla tariffa A, le due tabelle siano unificate in un'unica tabella « motocicli e motocarrozette » e che le tariffe siano identiche per entrambi questi mezzi di trasporto, nella misura già approvata per i motocicli.

Metto ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Con gli emendamenti approvati la tariffa A risulta allora la seguente:



## MOTOCICLI E MOTOCARROZZETTE

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 3 . . . . .	5.500	Per le motocarrozette adibite a servizio pubblico da piazza la tassa è ridotta ad un quarto (1/4).
Da oltre 3 fino a 6 . . . . .	7.500	
Oltre 6 . . . . .	10.000	

La metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Presidenza del Vice Presidente GIACOMETTI

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame della tariffa B, di cui do lettura:

## VELOCIPEDI CON MOTORE AUSILIARIO

CILINDRATA	Tassa fissa annua (Lire)	NOTE
Fino a 50 cm <sup>3</sup> . . . . .	2.000	

## MOTOCICLI LEGGERI

CILINDRATA	Tassa annua (Lire)	NOTE
Oltre 50 cm <sup>3</sup> e fino a 125 cm <sup>3</sup> . . . . .	5.000	

## MOTOCARROZZETTE LEGGERE

CILINDRATA	Tassa annua (Lire)	NOTE
Oltre 50 cm <sup>3</sup> e fino a 125 cm <sup>3</sup> . . . . .	6.000	

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Per quanto riguarda i velocipedi con motore ausiliario la tassa attualmente in vigore, stabilita dalla legge 9 febbraio 1952, n. 49, è di 1.200 lire. Si propone di aumentarla a lire 2.000.

RODA. Evidentemente anche qui non possiamo seguire dei criteri diversi da quelli adottati negli aumenti apportati alle altre tariffe. Se accettassimo questa nuova tassa di 2.000 lire rispetto alle 1.200 lire che attualmente si pagano, verremmo ad applicare un aumento di circa il settanta per cento; il che mi sembra un po' esagerato. Io propongo un aumento del quaranta per cento, passando così da 1.200 a 1.700 lire.

FORTUNATI. Mi sembra ancora troppo: proporrei 1.500 lire.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Potrei accettare una proposta di 1.600 lire.

FORTUNATI. Aderisco alla proposta del Ministro per le finanze.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di ridurre la tassa annua per i velocipedi con motore ausiliario da 2.000 a 1.600 lire. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Per i motocicli leggeri, la tassa annua prevista dalla legge del 1952, n. 49, in lire 3.000 dovrebbe essere aumentata a lire 5.000. Io proporrei un emendamento in questo senso: per i motoci-

cli leggeri da cinquanta cm<sup>3</sup> di cilindrata fino a 100 cm<sup>3</sup> si dovrebbe stabilire una tassa di lire 3.000; da 100 cm<sup>3</sup> a 125 cm<sup>3</sup> di cilindrata una tassa di lire 4.200.

MARIOTTI. Poichè credo che la proposta del relatore non risponda a dei requisiti di carattere tecnico dato che in sostanza anche il « Galletto » o « Cucciolo » ha, credo 75 cm<sup>3</sup> di cilindrata, sono contrario ad ogni suddivisione della categoria. Ritengo giusto, secondo me, stabilire una tassa per tutta la categoria dei motocicli da 50 fino a 125 cm<sup>3</sup>.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Ma bisogna considerare che si passa da un cavallo a due cavalli di potenza.

RODA. Credo sia giusto dividere la categoria in due parti, da 50 a 100 cm<sup>3</sup> e da 100 a 125 cm<sup>3</sup> di cilindrata, appunto in considerazione che si passa da un cavallo a due cavalli di potenza in rapporto alla diversa cilindrata. Per la tassazione come punto di riferimento prenderei la tassa attuale di 3.000 lire, stabilita per tutti i motocicli leggeri di oltre 50 cm<sup>3</sup> e fino a 125, alla quale proporrei di applicare un coefficiente di maggiorazione, identico a quello che abbiamo applicato ai velocipedi con motore ausiliario, cioè a dire il quaranta per cento di maggiorazione, portando così la tassa da 3.000 a 4.200.

TERRAGNI. Anch'io sono d'accordo sulla distinzione dei motocicli in rapporto alla cilindrata; perciò proporrei di distinguere quelli da oltre 50 fino a 100 cm<sup>3</sup>, da quelli da 100 a 125 cm<sup>3</sup>.

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

FORTUNATI. Mi pare che tecnicamente il 100 non esiste, quindi bisognerebbe andare da 50 a 75 cm<sup>3</sup> e da 75 a 125 cm<sup>3</sup>.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Ma esiste il tipo da 65 e il tipo da 98 cm<sup>3</sup>.

TRABUCCHI. Se si accetta l'idea della suddivisione tutt'al più dovremmo stabilire questa: da 50 a 75 cm<sup>3</sup> e da 75 in su. Ma vorrei pregare i colleghi di considerare che il ridurre la tassa da 5.000 a 4.200 lire, significa favorire il determinarsi di una perdita di circa un miliardo di lire. Perciò proporrei di lasciare per i motocicli da 75 a 125 cm<sup>3</sup> di cilindrata la tassa di lire 5.000 e per i motocicli da 50 a 75 cm<sup>3</sup> stabilire invece la tassa di lire 4.000. Mi pare non sia il caso di dover insistere sulla riduzione di una tassa che non è poi tanto elevata. Finora, nella misura di 3.000 lire la tassa è stata non solo sopportata, ma è stata considerata leggera, come ci dimostra il continuo moltiplicarsi degli acquirenti di motocicli, durante gli ultimi anni, non solo tra gli operai, ma anche tra i figli dei professionisti e fra coloro che se ne servono per puro divertimento.

MARIOTTI. Sempre rimanendo nel campo delle moto leggere come ho detto precedentemente sono contrario ad ogni frazionamento. Forse coloro che sono favorevoli ad una suddivisione pensano che i motocicli di minor cilindrata siano acquistati dai meno abbienti e quelli di cilindrata maggiore da coloro che possono spendere di più. Se pensano questo, sono in errore, perchè il pagamento, di solito, viene effettuato quasi sempre a rate, specie dagli operai; invece, ciò di cui bisogna maggiormente tener conto, è che nella scelta non ha tanto valore la potenza, direi di cilindrata, quanto il gusto, la preferenza per un tipo o per un altro, per una marca o per un'altra. Per esempio, il « Galletto » è preferito dalla maggior parte perchè il motore della « Guzzi » è tenuto in buona considerazione, ma non si fa questione di maggiore o minore cilindrata. Per questo ritengo che una suddivisione non sia necessaria. Quindi credo che si potrebbe applicare per tutti i motocicli la tassa di 4200 lire.

PRESIDENTE. Sono state fatte diverse proposte. Vi è la proposta del relatore di distinguere le cilindrature da 50 a 100 cm<sup>3</sup> e da 100 a 125 cm<sup>3</sup>; quella del senatore Mariotti, che vuol considerare una sola categoria da 50 a 125 cm<sup>3</sup> conformemente a quanto stabilisce la tariffa del disegno di legge; quella del senatore Terragni da 50 a 100 cm<sup>3</sup> e da 100 a 125 cm<sup>3</sup> e quella del senatore Fortunati da 50 a 75 cm<sup>3</sup> e da 75 a 125 cm<sup>3</sup>.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Desidero fare osservare che in questo modo finiremo per raggruppare motocicli leggeri da un cavallo e motocicli da due cavalli in un'unica categoria, mentre per le autovetture abbiamo il frazionamento da un cavallo all'altro. Insisterei quindi nella mia proposta di suddivisione.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Non sono in grado di poter dare un giudizio su questo frazionamento in materia di cilindrature, ma vorrei pregare l'onorevole relatore, il senatore Terragni e il senatore Fortunati, di voler accedere alla proposta del senatore Mariotti, conforme a quanto è previsto nella tariffa per quanto riguarda la cilindrata, in vista della semplificazione che può derivarne agli uffici nei riguardi dell'accertamento, per il quale ci siamo proposti infatti di creare meno categorie possibili.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Non ho nulla in contrario a ritirare la mia proposta.

PRESIDENTE. Poichè non insistono neanche i senatori Terragni e Fortunati, metto ai voti la proposta del senatore Mariotti, tendente a stabilire, conformemente al testo, un'unica tassa per le cilindrature da oltre 50 cm<sup>3</sup> e fino a 125 cm<sup>3</sup>. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Per quanto riguarda l'importo della tassa annua, sono state fatte anche diverse proposte.

TRABUCCHI. Sono dell'avviso che i colleghi, in considerazione della concorrenza che si sta verificando tra le case produttrici, con i

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

conseguenti ribassi dei prezzi, potrebbero tranquillamente approvare la tassa di 5000 lire.

MARIOTTI. La riduzione a 4200 è giustificata dal fatto che i motocicli leggeri sono per lo più acquistati da un certo ceto sociale. Ci siamo informati al principio di dare qualche agevolazione; perchè rifiutarla in questo caso?

TERRAGNI. Concordo con quanto ha detto il senatore Mariotti.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Vorrei farvi notare che questi veicoli ammontano a circa un milione e perciò cento lire in meno ognuno, rappresentano cento milioni in meno di gettito. Ho tutta la buona volontà di venire incontro alle vostre richieste, ma tutt'al più potrei accettare la riduzione della tassa stabilita in 5000 a 4500 lire.

MARIOTTI. Aderisco alla proposta del Ministro per le finanze.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, metto ai voti la proposta di ridurre la tassa da 5000 a 4500 lire annue.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

DE LUCA ANGELO, *relatore*. La tassa prevista per le motocarrozette leggere, attualmente in vigore, è di 3550 lire. Si propone di aumentarla a 6000. Ma io credo che se l'onorevole Ministro ha accettato di ridurre quella per i motocicli da 5000 a 4500 lire, potrebbe anche accettare la riduzione di questa da 6000 a 5500.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, metto ai voti la proposta del relatore di ridurre la tassa da 6000 a 5500 per le motocarrozette leggere. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Con gli emendamenti approvati la tariffa B risulta allora la seguente:

## VELOCIPEDI CON MOTORE AUSILIARIO

CILINDRATA	Tassa fissa annua (Lire)	NOTE
Fino a 50 cm <sup>3</sup> . . . . .	1.600	

## MOTOCICLI LEGGERI

CILINDRATA	Tassa annua (Lire)	NOTE
Oltre 50 cm e fino a 125 cm <sup>3</sup> . . . . .	4.500	

## MOTOCARROZZETTE LEGGERE

CILINDRATA	Tassa annua (Lire)	NOTE
Oltre 50 cm e fino a 125 cm <sup>3</sup> . . . . .	5.500	

Passiamo ora all'esame della tariffa *C* di cui do lettura:

AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO DI PERSONE E AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO PROMISCUO DI PERSONE E COSE

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 10	10 500	<p>Per le autovetture di potenza superiore ai 45 CV si applica la tassa corrispondente a cavallo vapore 45 aumentata di lire 7 500 (settemilacinquecento) per ogni cavallo-vapore in più dei 45</p> <p>Alla tassa riportata nella presente tariffa si applicano le seguenti riduzioni</p> <p>1° per le vetture da noleggio di unnessa riduzione del 50 per cento</p> <p>per le vetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è del 60 per cento</p> <p>2° per le autovetture adibite al servizio pubblico da piazza riduzione ad un quarto (1/4), per le autovetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è ad un quinto (1/5)</p> <p>3° per le autovetture adibite a scuola guida riduzione del 40 per cento a condizione che sulla licenza di circolazione sia stata apposta dal competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante che l'autoveicolo è munito del doppio comando ed è esclusivamente adibito a scuola guida</p>
di 11	15 000	
12	18 000	
13	21 300	
14	27 000	
15	31 500	
16	36 000	
17	40 500	
18	45 000	
19	48 000	
20	54 000	
21	58 500	
22	63 000	
23	67 500	
24	72 000	
25	76 600	
26	81 000	
27	85 500	
28	90 000	
29	94 500	
30	99 000	
31	103 500	
32	108 000	
33	112 500	
34	118 500	
35	124 500	
36	130 500	
37	136 500	
38	142 500	
39	148 500	
40	154 500	
41	160 500	
42	166 500	
43	172 500	
44	178 500	
45	184 500	

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Io proporrei di applicare alle autovetture di potenza di 5 cavalli una tassa di lire 6500, a quelle di 6 cavalli una tassa di 7500 e così via.

TRABUCCHI. Vorrei pregarvi di non ridurre le cifre che gli automobilisti sono abituati a pagare. Se per un'autovettura della potenza di 5 cavalli, ad esempio, è già prevista attualmente una cifra di 7000 lire non possiamo ridurre questa tassa; perchè dire a coloro che hanno già pagato una certa cifra: pagherete di meno perchè vogliamo fare le autostrade; mi sembra un'assurda ingenuità. Sarebbe opportuno quindi partire da un minimo di 7000 lire.

RODA. Anch'io avrei voluto proporre di stabilire una tariffa per le autovetture fino a 5 cavalli ed un'altra per quelle da 5 a 10. Ma mi rendo conto che se dovessimo stabilire una tariffa per le autovetture fino a 5 cavalli, anzichè aumentare o mantenere invariata l'attuale tassi di circolazione, dovremmo ridurla per quei pochissimi che possiedono autoveicoli di potenza inferiore a 5 cavalli. Perciò sono d'accordo col senatore Trabucchi di partire da un minimo pari almeno alla attuale tassa.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. D'accordo con quanto ha detto il senatore Trabucchi, riconosco che sia giusto, considerato che la tassa attualmente pagata è di 7000 lire, fissarla in misura di lire 7500 per le autovetture di potenza uguale a 5 cavalli, in lire 8000 per quelle a 6 cavalli, in lire 8500 per quelle a 7 cavalli, in lire 9500 per quelle a 8 cavalli ed in lire 10.000 per quelle a 9 cavalli.

MARIOTTI. Il lancio della nuova « Fiat » utilitaria provocherà un fortissimo ribasso nell'usato dei vari tipi di « 500 ». Dobbiamo tenere presente il pregiudizio che subiranno i proprietari di queste vetture. Una suddivisione al di sotto dei dieci cavalli non mi sembra perciò opportuna.

TERRAGNI. Sono invece favorevole alla proposta del relatore, per tutte le ragioni esposte chiaramente in sede di discussione generale.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Al di sotto dei 10 cavalli forse è più vicina alla realtà tecnica una triplice distinzione così congegnata: fino a 3 cavalli, indi da 3 cavalli a 6 cavalli e infine da 6 a 10 cavalli.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Se l'onorevole Ministro consente, insisto nella mia proposta che da 5 cavalli in poi si proceda cavallo per cavallo. È giusto infatti che la nuova « Fiat 650 », la quale avrà una potenza di 9 cavalli, paghi qualche cosa di più dell'attuale « 500 » che ha una potenza di 8 cavalli.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Non ho difficoltà ad accettare questo emendamento, pur rilevando la sperequazione che si determina con i motocicli di uguale potenza.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. I motocicli non sono però veicoli utilitari quando raggiungono la potenza di 8 cavalli.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'emendamento del relatore che è accettato dal Governo. Ne do lettura:

« Nella tariffa C alla potenza di 10 cavalli ed alla tassa annua di lire 10.500 premettere le seguenti cifre:

Potenza in CV	Tassa annua
Fino a 5 . . . . .	7.500
» » 6 . . . . .	8.000
» » 7 . . . . .	8.500
» » 8 . . . . .	9.500
» » 9 . . . . .	10.000 ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

RODA. Quando ho invocato l'introduzione del concetto della tassazione progressiva mi si è risposto dal Ministro che l'aumento del 50 per cento si riferisce a tariffe improntate già al criterio della progressività. Vorrei ora fare delle considerazioni pratiche e semplici. Il sacrificio che noi chiediamo con questo aumento

del 50 per cento al proprietario di una utilitaria, che in genere la usa per scopo di lavoro, è ben maggiore di quello che chiediamo al proprietario di una « Alfa Romeo 1900 ». Si confrontino i prezzi di listino e si vedrà che le 21.300 lire richieste per la « Fiat 1100 » non corrispondono alle 48 mila richieste per una « Alfa Romeo 1900 » che costa circa tre volte di più. C'è dunque una sperequazione evidente.

Perchè allora non modificare il coefficiente di aumento per le autovetture di cilindrata superiore ai 1100 cc.? So che il Ministro mi dirà che, da un punto di vista pratico, dato l'esiguo numero di autovetture ad alta cilindrata in circolazione, l'aumento non è opportuno. Senonchè, a parte la considerazione che le leggi debbono sempre rispondere ad un principio etico, non è giusto che il proprietario di una « Topolino » subisca lo stesso aumento percentuale del possessore di una « Alfa Romeo ». Perciò propongo che, restando l'aumento al 50 per cento fino ai 15 cavalli, oltre tale potenza il coefficiente sia portato al 70 per cento. Se poi si aprirà una discussione sull'entità degli aumenti proposti dal Governo, è chiaro che una volta che la Commissione convenisse sull'opportunità di ridurre il coefficiente del 50 per cento a mia volta proporrò la riduzione di quello da me proposto per le classi superiori ai 16 cavalli.

TRABUCCHI. Per venire incontro a quanto osservato dal senatore Roda propongo che fino ai 16 cavalli compresi, l'aumento sia del 50 per cento; e che da 17 a 18 cavalli l'aumento sia del 60 per cento; infine, che da 19 cavalli in poi l'aumento sia del 70 per cento. Le « Fiat 1400 » possono considerarsi semi-utilitarie.

RODA. Inoltre, a mio avviso, le macchine carrozzate fuori serie, dovrebbero subire un aumento del cento per cento. La loro identificazione è molto semplice: se infatti vi può essere qualche dubbio per le autovetture adibite al trasporto promiscuo di cose e di persone (si pensi per esempio alle carrozzerie pubblicitarie), facilissima è invece l'identificazione delle autovetture adibite puramente al trasporto di persone per uso privato. Quei signori che acquistano una fuoriserie pagandola

più del doppio di quello che costerebbe una vettura di serie, possono ben affrontare una elevata tassa di circolazione. Una « Fiat 1100 » di serie costa circa un milione, mentre carrozzata fuoriserie viene a costare più di due milioni. Non ci dovrebbe essere bisogno di spendere ulteriori parole per mettere in rilievo l'opportunità dell'aumento da me proposto.

TRABUCCHI. Però, per le fuoriserie, mentre il prezzo del veicolo nuovo è elevatissimo, come lei ha rilevato, il prezzo dell'usato non differisce gran che da quello di qualsiasi macchina di serie. La tassa da lei auspicata dovrebbe essere fissata solo a carico del primo acquirente.

TERRAGNI. Pur apprezzando lo spirito dell'emendamento Roda agli effetti fiscali i suoi risultati non sarebbero però positivi. È esatta poi la considerazione del senatore Trabucchi che passata in seconda mano la macchina fuoriserie non è più la macchina dello *snob*.

DE LUCA LUCA. Sono favorevole alla proposta del senatore Roda e vorrei estenderla anche alle macchine da corsa. Le corse automobilistiche costituiscono lo sport dei milionari e quindi sulle macchine da corsa tutti gli aumenti sono consentiti. Il conte Marzotto, ad esempio, può benissimo pagare una elevata tassa di circolazione.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Non mi oppongo al primo emendamento del senatore Roda, per quanto preferirei che fino alle macchine di 19 cavalli di potenza si restasse al 50 per cento di aumento. L'emendamento sulle macchine fuoriserie, per la grave difficoltà d'accertamento, non lo ritengo opportuno. I ricchi proprietari di queste macchine potranno essere colpiti altrimenti. Infine temo che una eccessiva tassazione delle macchine da corsa mortificherebbe l'attività agonistica.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Fin dall'inizio della discussione avevo dichiarato di voler rispettare la progressività stabilita con la legge del 1952 aumentando uniformemente le tasse. Comunque su questo punto mi rimetto alla Commissione.

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

Per quanto riguarda le carrozzerie fuoriserie, osservo che i pochi proprietari italiani rappresentano in fondo pedine indispensabili per la pubblicità all'estero, che è il vero mercato di queste macchine. Un eccessivo aumento per le tasse di circolazione di queste vetture costituirà poi un pregiudizio per alcune migliaia di operai che lavorano in siffatte industrie.

D'altra parte, i risultati dal punto di vista del gettito saranno modestissimi; quindi pregherei di riflettere sui vantaggi e sugli svantaggi che possiamo avere da un'imposizione di questo genere. Per quanto riflette le macchine da corsa devo osservare che si tratta di macchine con alta potenza e quindi già tassate per 160 mila lire ed oltre. Credo che questa sia una tassazione abbastanza ragguardevole e penso che non si dovrebbe andare oltre.

Ad ogni modo la Commissione è arbitra di fare quello che ritiene più opportuno.

**PRESIDENTE.** Metto in votazione la proposta del senatore Roda di applicare una tassa che raddoppia la tassa attuale per le auto-

vetture ad uso privato per trasporto di persone, carrozzate fuori serie. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvata).*

Metto in votazione la proposta per una tassazione speciale per le macchine da corsa. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvata).*

Vi è poi una proposta del senatore Trabucchi per la quale il Governo si rimette completamente alla Commissione, consistente nel commisurare l'importo della tassa per le potenze di 17 e 18 cavalli al 60 per cento e per quella da 19 cavalli in poi al 70 per cento delle tariffe vigenti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvata).*

Per effetto degli emendamenti testè approvati il testo della tariffa C risulta pertanto il seguente:



AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO DI PERSONE E AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO PROMISCUO DI PERSONE E COSE

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 5 . . . . .	7.500	<p>Per le autovetture di potenza superiore ai 45 cavalli vapore si applica la tassa corrispondente a cavalli-vapore 45 aumentata di lire 8.500 (ottomilacinquecento) per ogni cavallo-vapore in più dei 45.</p> <p>Alla tassa riportata nella presente tariffa si applicano le seguenti riduzioni:</p> <p>1) per le autovetture da noleggio di rimessa: riduzione del 50 per cento; per le autovetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è del 60 per cento;</p> <p>2) per le autovetture adibite al servizio pubblico da piazza: riduzione ad un quarto (1/4); per le autovetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è ad un quinto (1/5);</p> <p>3) per le autovetture adibite a scuola guida: riduzione del 40 per cento a condizione che sulla licenza di circolazione sia stata apposta dal competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante che l'autoveicolo è munito del doppio comando ed è esclusivamente adibito a scuola guida.</p>
di 6 . . . . .	8.000	
» 7 . . . . .	8.500	
» 8 . . . . .	9.500	
» 9 . . . . .	10.000	
» 10 . . . . .	10.500	
» 11 . . . . .	15.000	
» 12 . . . . .	18.000	
» 13 . . . . .	21.300	
» 14 . . . . .	27.000	
» 15 . . . . .	31.500	
» 16 . . . . .	36.000	
» 17 . . . . .	43.200	
» 18 . . . . .	48.000	
» 19 . . . . .	54.480	
» 20 . . . . .	61.200	
» 21 . . . . .	66.300	
» 22 . . . . .	71.400	
» 23 . . . . .	76.500	
» 24 . . . . .	81.600	
» 25 . . . . .	86.700	
» 26 . . . . .	91.800	
» 27 . . . . .	96.900	
» 28 . . . . .	102.000	
» 29 . . . . .	107.100	
» 30 . . . . .	112.200	
» 31 . . . . .	117.300	
» 32 . . . . .	122.400	
» 33 . . . . .	127.500	
» 34 . . . . .	134.400	
» 35 . . . . .	141.000	
» 36 . . . . .	147.900	
» 37 . . . . .	154.800	
» 38 . . . . .	161.400	
» 39 . . . . .	168.300	
» 40 . . . . .	175.200	
» 41 . . . . .	181.800	
» 42 . . . . .	188.700	
» 43 . . . . .	195.600	
» 44 . . . . .	202.200	
» 45 . . . . .	209.100	

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

Passiamo ora alla tariffa *D*. Ne do lettura:

## A U T O B U S

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 10 . . . . .	9.000	Per gli autobus di potenza superiore ai 45 cavalli-vapore si applica la tassa corrispondente ai cavalli-vapore 45, aumentata di lire 4.500 per ogni cavallo-vapore in più dei 45.
di 11 . . . . .	11.250	
» 12 . . . . .	13.500	Per gli autobus adibiti al servizio di noleggio da rimessa e per gli autobus adibiti al servizio pubblico su linea regolare si applica la tassa riportata nella presente tariffa ridotta di un terzo (1/3).
» 13 . . . . .	15.750	
» 14 . . . . .	18.000	
» 15 . . . . .	20.250	
» 16 . . . . .	22.500	
» 17 . . . . .	24.600	
» 18 . . . . .	27.000	
» 19 . . . . .	30.000	
» 20 . . . . .	33.000	
» 21 . . . . .	36.000	
» 22 . . . . .	39.000	
» 23 . . . . .	42.000	
» 24 . . . . .	45.000	
» 25 . . . . .	48.000	
» 26 . . . . .	51.000	
» 27 . . . . .	54.000	
» 28 . . . . .	57.000	
» 29 . . . . .	60.000	
» 30 . . . . .	63.000	
» 31 . . . . .	66.000	
» 32 . . . . .	69.000	
» 33 . . . . .	72.000	
» 34 . . . . .	75.000	
» 35 . . . . .	79.500	
» 36 . . . . .	84.000	
» 37 . . . . .	88.500	
» 38 . . . . .	93.000	
» 39 . . . . .	97.500	
» 40 . . . . .	102.000	
» 41 . . . . .	106.500	
» 42 . . . . .	110.700	
» 43 . . . . .	115.500	
» 44 . . . . .	120.000	
» 45 . . . . .	124.500	

(È approvata).

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

Do ora lettura della tariffa *E*:

## AUTOSCAFI AD USO PRIVATO (TRASPORTO PERSONE)

POTENZA IN CV		Tassa annua (Lire)	NOTE
Di	1 . . . . .	1.350	<p>Per gli autoscafi di potenza superiore ai 45 cavalli-vapore si applica la tassa corrispondente ai cavalli-vapore 45 aumentata di lire 3.750 per ogni cavallo-vapore in più dei 45.</p> <p>Per gli autoscafi adibiti al trasporto di cose la tassa di circolazione è dovuta in ragione di lire 225 per ogni cavallo-vapore di potenza del motore.</p> <p>Per gli autoscafi destinati al servizio pubblico autorizzato si applica la tassa riportata dalla presente tariffa ridotta ad un terzo (1/3).</p> <p>Sono soggetti alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutti i natanti a propulsione meccanica destinati a navigare sui laghi, fiumi e canali, e quelli destinati alla navigazione in acque soggette a giurisdizione marittima, ma esenti dall'obbligo del ruolo di equipaggio.</p>
»	2 . . . . .	1.650	
»	3 . . . . .	1.950	
»	4 . . . . .	2.310	
»	5 . . . . .	2.550	
»	6 . . . . .	2.850	
»	7 . . . . .	3.450	
»	8 . . . . .	3.900	
»	9 . . . . .	4.350	
»	10 . . . . .	4.800	
»	11 . . . . .	5.400	
»	12 . . . . .	6.000	
»	13 . . . . .	6.600	
»	14 . . . . .	7.500	
»	15 . . . . .	8.250	
»	16 . . . . .	9.000	
»	17 . . . . .	9.900	
»	18 . . . . .	10.800	
»	19 . . . . .	11.850	
»	20 . . . . .	12.900	
»	21 . . . . .	14.250	
»	22 . . . . .	15.600	
»	23 . . . . .	17.250	
»	24 . . . . .	18.900	
»	25 . . . . .	20.700	
»	26 . . . . .	22.650	
»	27 . . . . .	24.900	
»	28 . . . . .	27.000	
»	29 . . . . .	29.700	
»	30 . . . . .	32.100	
»	31 . . . . .	35.100	
»	32 . . . . .	37.500	
»	33 . . . . .	40.800	
»	34 . . . . .	43.800	
»	35 . . . . .	46.800	
»	36 . . . . .	50.700	
»	37 . . . . .	54.000	
»	38 . . . . .	57.900	
»	39 . . . . .	61.000	
»	40 . . . . .	65.400	
»	41 . . . . .	69.000	
»	42 . . . . .	72.600	
»	43 . . . . .	76.500	
»	44 . . . . .	80.700	
»	45 . . . . .	84.000	

(È approvata).

Passiamo alla tariffa *F*. Ne do lettura :

**AUTOCARRI, MOTOCARRI, MOTOFURGONCINI, RIMORCHI  
E MOTOFURGONCINI LEGGERI**

PORTATA DEL VEICOLO	TASSA ANNUA		NOTE
	Autocarri, motocarri e motofurgoncini (Lire)	Rimorchi (Lire)	
Fino a 4 quintali . . . . .	7.500	8.250	Per i motofurgoncini leggeri la tassa annua è di lire 6.000.
Da oltre 4 fino a 8 quintali .	10.500	11.550	
» » 8 » » 10 » .	13.500	14.850	
» » 10 » » 15 » .	18.000	19.800	
» » 15 » » 20 » .	25.500	27.900	
» » 20 » » 25 » .	33.000	36.000	
» » 25 » » 30 » .	40.500	44.400	
» » 30 » » 35 » .	48.000	52.800	
» » 35 » » 40 » .	55.500	60.900	
» » 40 » » 45 » .	63.000	69.000	
» » 45 » » 50 » .	70.500	77.400	
» » 50 » » 60 » .	78.000	85.800	
» » 60 » » 70 » .	87.000	95.700	
» » 70 » » 80 » .	96.000	105.000	
» » 80 » » 90 » .	108.000	118.500	
» » 90 » » 100 » .	123.000	135.000	
» » 100 » » 110 » .	138.000	150.000	
» » 110 quintali . . . . .	157.500	171.000	

RODA. Preliminarmente vorrei fare un'osservazione. Noi tutti abbiamo ricevuto una circolare che riguarda gli autocarri che trasportano le fiere vaganti di paese in paese. Ora io penso che sia da accogliere il concetto contenuto nella circolare, che si traduce, nella conclusione, in una diminuzione della tariffa che sarà per essere approvata per quel che concerne la categoria degli autocarri da 50 a 100 tonnellate.

A questo proposito vorrei fare una considerazione di carattere tecnico. In genere tutti questi guitti dell'arte si sono motorizzati nell'immediato dopoguerra comprando macchine residue di guerra, che hanno una potenza di cavalli altissima. La circolare precisa che i traini di queste fiere ambulanti hanno una potenza che supera i 50 cavalli fiscali, mentre per l'uso al quale vengono adibiti questi auto-

carri sarebbe sufficiente un autocarro della potenza di 25 cavalli. Ora, se dobbiamo considerare questa imposta o tassa come una specie di controprestazione per il servizio che lo Stato offre a coloro che usano la strada, di fronte al servizio di usura a cui è sottoposta una strada, allora in questo caso penso che le osservazioni della circolare debbano essere accettate, perchè è chiaro che la usura che producono gli automezzi di queste fiere ambulanti è minima. Infatti queste fiere non vanno da un paese all'altro tutti i giorni, come minimo stanno diversi giorni in un paese, per cui l'usura che ne deriva, in confronto agli automezzi che circolano normalmente sulle nostre strade, è molto minore.

In altri termini, per mettere a posto la nostra coscienza, propongo di accedere a queste proposte a favore di questi autoveicoli e di

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

ridurre quindi conseguentemente la tassa del cinquanta per cento. Attualmente la tariffa alla quale debbono sottostare questi veicoli è la tariffa contemplata nella tabella *I*; pertanto bisognerebbe chiarire fin da questo momento che gli automezzi, destinati allo spettacolo viaggiante, sono da considerarsi non nella tariffa *I*, ma nella tariffa *F* con una riduzione del cinquanta per cento della tariffa stessa.

TRABUCCHI. Gli autoveicoli considerati nella tariffa *I* sono però gli autoveicoli non atti al trasporto di cose, sono cioè i veri carrozzoni. Comunque, se si accettasse la proposta del senatore Roda, avrei da segnalare per una eventuale riduzione della tassa di circolazione anche gli automezzi degli Enti di beneficenza che meriterebbero particolare considerazione.

FORTUNATI. Quando abbiamo discusso le altre tabelle, abbiamo distinto, in funzione della potenza del veicolo, tenendo conto della destinazione. Non riesco a capire perchè non si debba fare alcuna discriminazione per questi veicoli della tariffa *F*.

Infatti vi sono alcuni veicoli, che sono quelli di minima portata, di piccolissime o medie aziende, o veicoli dei più modesti trasportatori. Allora penso che dovremmo fare per gli autocarri e i motofurgoncini qualcosa analoga a quello che abbiamo fatto per i motocicli e le autovetture; altrimenti si arriverebbe all'assurdo che gli aumenti sarebbero più forti per degli strumenti di lavoro che per dei mezzi relativamente voluttuari, il che mi sembra non sia giusto.

Senoi abbiamo ritoccato le tariffe dei mezzi che non sono strumenti di lavoro o che solo indirettamente, in taluni casi specifici, possono esserlo, qui in realtà ci troviamo di fronte, per alcune categorie, ad autoveicoli che sono strumento di lavoro non in senso generico, ma strumenti di lavoro per la produzione del reddito da parte dello stesso individuo che utilizza questo veicolo.

TERRAGNI. Sono d'accordo con la proposta del senatore Roda per quanto riguarda gli spettacoli viaggianti.

Vi è inoltre un'altra ragione che milita a favore di questa categoria; infatti costoro precedentemente avevano delle agevolazioni, che poi nel 1949 sono state soppresse. Per quel che ha detto il senatore Fortunati effettivamente la categoria dei minori trasportatori, e specialmente quelli per conto terzi, sono in condizioni difficili, perchè hanno i prezzi di costo che sono al limite e quindi bisognerebbe aiutarli in qualche modo.

TRABUCCHI. Vorrei far notare che alla tariffa *F* vi è una nota che dice: « Per i motofurgoncini leggeri la tassa annua è di lire 6.000 ». Ora, secondo me, non si possono fare differenze tra l'autocarro di grande portata o quello di piccola portata perchè nessuno dei due evidentemente circola per divertimento, e mentre l'autocarro di grossa portata porterà merce povera, quello di più piccola portata trasporterà merce più ricca.

Mi sembra pertanto che non dobbiamo ritoccare la tassa e far distinzione tra il grande e il piccolo autocarro, perchè secondo me non ne sussiste alcuna ragione logica.

FORTUNATI. La ragione di logica consiste in questo: che questi autocarri, man mano che cresce la loro portata, aumentano di costo e quindi gli autocarri di grosso tonnellaggio implicano evidentemente un tipo particolare di contribuenti; gli autocarri per il piccolo trasporto invece implicano un tipo di contribuente diverso. Le piccole aziende agricole tendono ad avere questi piccoli autocarri; un membro della famiglia fa il contadino, il meccanico e guida il camioncino col quale porta latte e verdura in città; quindi questi autocarri sono tutti in mano di gente che certamente non ha un reddito troppo alto.

RODA. Vorrei portare un concetto chiarificatore sul grande e piccolo autocarro. Penso che dal punto di vista dell'immobilizzo di capitale il collega Fortunati abbia ragione quando osserva che il grosso autocarro lo possono acquistare solo alcune categorie, sempre più ristrette, mentre i possessori di piccoli autocarri appartengono alle categorie meno fornite di mezzi.

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

In questo caso, però, bisogna partire da un concetto diverso; non è tanto la portata dell'autocarro quello che conta quanto la merce che si trasporta. In altre parole, se si tratta di merce ricca è facile pagare delle tasse superiori a quelle attuali, perchè questa merce dà un forte guadagno, ma in verità i grossi autocarri trasportano merce povera, per cui è chiaro che se noi dovessimo applicare una progressività in rapporto alla forza motore, verremmo proprio ad incidere sui mezzi di trasporto che hanno carichi di merce più povera e quindi meno suscettibile a carichi tributari.

Ecco il motivo per cui io credo che si debba andare molto cauti nel fare discriminazioni tra autocarri di grossa, media e piccola portata.

FORTUNATI. Noi abbiamo approvato la tariffa *C* che dice in nota: « Per le vetture da noleggio di rimessa riduzione del cinquanta per cento; per le vetture costruite e immatricolate prima del 1937, la riduzione è del sessanta per cento. Per le autovetture adibite al servizio pubblico di piazza riduzione ad un quarto, per le vetture costruite o matricolate prima del 1937, la riduzione è a un quinto ».

Ora a me sembra evidente che nel caso dell'autotrasportatore che fa il trasporto in proprio, che cioè guida lui stesso l'autocarro, si tratta di un autotrasportatore di piccola o, al massimo, di media capacità economica. Allora se per le autovetture si è ritenuto che quelle da servizio pubblico dovessero godere di una riduzione, domando perchè per gli autocarri che sono guidati in proprio da autotrasportatori non è applicato ugualmente un coefficiente di riduzione.

Dato che l'autotrasportatore deve essere munito di licenza, l'accertamento delle condizioni del singolo autotrasportatore mi sembra che non sia una cosa difficile, o perlomeno presenta le stesse difficoltà dell'accertamento per le autovetture adibite al servizio pubblico da piazza.

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Il principio esposto dal senatore Fortunati sarebbe accettabile anche perchè il costo per tonnellata chilometro diminuisce con l'aumentare della

portata; però da un punto di vista pratico sono del parere del collega Roda, e pertanto credo che sarebbe opportuno lasciare le tariffe come sono.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Torno a ripetere il concetto che il cinquanta per cento di aumento deve essere applicato sulle tariffe precedenti e quindi mi sembra ozioso cercare le ragioni di una ulteriore discriminazione. Debbo anche dire che stiamo ragionando in termini di poche centinaia di lire; ora non so se valga la pena di alterare questa proporzione del cinquanta per cento per una tale differenza.

D'altra parte vorrei dire che con l'applicazione di queste nuove tariffe ho fatto calcolare quale sarà la tassa di circolazione che verrà pagata per ogni chilometro trasporto. Mentre la vettura utilitaria paga lire 1,05 e la vettura 1.100, 2,13, l'autofurgone della portata di 300 chili paga 0,50, l'autofurgone di 700 chili paga 0,70, l'autocarro di 7 tonnellate paga 0,72, l'autocarro da 8 tonnellate paga 0,82.

Io credo che non valga la pena, per poche centinaia di lire, di alterare la tariffa così come è stata predisposta. D'altra parte il costo della tassa di circolazione per chilometro di trasporto è così esiguo che ritengo non possa avere un'apprezzabile conseguenza sul prezzo del trasporto stesso.

FORTUNATI. Io faccio una constatazione: sta di fatto che, per gli autoveicoli fino ad otto quintali moltiplicate per cinquanta la tassa del 1938, mentre per gli altri arrivate solo a sedici volte. Questo non ha veramente senso.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dal senatore Fortunati consistente nel modificare le tasse contenute nella tariffa *F* in modo da introdurre il criterio di progressività.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti la tariffa *F*.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Presidenza del Vice Presidente TRABUCCHI

PRESIDENTE. Do lettura ora della tariffa G:

RIMORCHI ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE

NUMERO DEI POSTI	TASSA ANNUA		NOTE
	Per uso privato (Lire)	Noleggio rimessa e servizio pubblico di linea (Lire)	
Fino a 15 . . . . .	37.500	24.600	
da 16 a 25 . . . . .	56.250	37.500	
da 26 a 40 . . . . .	84.000	56.000	
oltre i 40 . . . . .	140.400	93.000	

(È approvata).

Passiamo alla tariffa H. Ne do lettura:

RIFERIMENTO ARTICOLI DEL TESTO UNICO	DIRITTI FISSI E TASSE FISSE	Importo  (Lire)	NOTE
16	1) Rilascio del certificato sostitutivo del disco-contra-segno: diritto fisso . . . . .	200	
19	2) Circolazione in esenzione delle autovetture nuove di fabbrica: diritto fisso . . . . .	300	
23	3) Circolazione di prova: a) autovetture, autobus, autocarri e rimorchi: tassa fissa annua . . . . . b) motocicli, motocarrozette, motocarri, motocicli leggeri, motocarrozette leggere e motofurgoncini leggeri: tassa fissa annua . . . . . c) autoscafi e velocipedi con motore ausiliario: tassa fissa annua . . . . .	60.000  9.000  4.500	
26	4) Trasporto di autovetture, motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri e motocarrozette leggere nuovi di fabbrica o di parti di ricambio su autocarri o motocarri pure nuovi di fabbrica: per ogni trasporto: tassa fissa . . . . .	4.000	
28	5) Trasporto di persone su autocarri appartenenti ad aziende agricole od industriali: per ogni persona trasportabile: tassa fissa annua . . . . .	1.500	

RODA. Vorrei fare una osservazione per quel che riguarda i diritti fissi previsti dagli articoli 16 e 19. Perché dobbiamo far proprio la politica così gretta e meschina di far pagare le 200 lire per il rilascio di quel certificato?

PRESIDENTE. Ma quella cifra corrisponde evidentemente alle spese che l'Amministra-

zione incontra per il rilascio di quel certificato. Se si perde il disco, si deve pagare.

Metto ai voti la tariffa *H*. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Do ora lettura della tariffa *I*:



AUTOVEICOLI E RIMORCHI AD USO SPECIALE, NON ATTI COMUNQUE  
AL TRASPORTO DI COSE

DENOMINAZIONE DEI VEICOLI	Tassa annua <i>(Lire)</i>	NOTE
<p><b>A)</b></p> <p>1) trattrici stradali;  2) avantreni distaccabili di autocarri snodati a tre assi;  3) autospazzatrici;  4) autospazzaneve;  5) autopompe;  6) autoinnaffiatrici;  7) autocarri attrezzi;  8) autocarri scala e autocarri per riparazioni linee elettriche;  9) autocarri gru per soccorsi e recuperi automobilistici;  10) autosgranatrici;  11) autotebbiatrici;  12) autoambulanze;  13) autofunebri;  14) autofurgoni appositamente carrozzati per trasporto di detenuti;  15) autoveicoli per disinfezioni;  16) autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie semprechè provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;  17) autoveicoli per radio cinema-sonoro;  18) autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti;  19) autoschermografico;  20) autocappella;  21) auto attrezzato per irrorare i campi;  22) autosaldatrici,  23) auto con installazioni telegrafiche;  24) autoscavatrici;  25) autoperforatrici;  26) autosega:</p>	<p>Per ogni cavallo-vapore di potenza del motore: lire 750.</p>	
<p><b>B)</b></p> <p>1) Rimorchi destinati esclusivamente a servire gli automezzi di cui alla lettera A);  2) Rimorchi carrozzati ad uso speciale conformemente all'autoveicolo da cui sono trainati;  3) Rimorchi ad uso di abitazione, quelli di campeggio o simili.</p>	<p>Per ciascun rimorchio: lire 4.500 in misura fissa annua.</p>	
<p><b>C)</b></p> <p>Carrelli adibiti al trasporto su strada di veicoli ferroviari.</p>	<p>Per ciascun carrello: lire 6.000 in misura fissa annua.</p>	

DE LUCA ANGELO, *relatore*. In questa tariffa, secondo quanto fu prospettato poco fa, si potrebbe stralciare il punto 18 che prevede gli automezzi adibiti a spettacoli viaggianti. Il concetto fondamentale è proprio questo: si tratta di tassare in base alla portata, non in base alla potenza, e per questo tipo di automezzi potremmo avere talvolta grande potenza ma una piccola portata.

RODA. Poi si potrebbe tener presente anche la questione dell'uso che tali mezzi fanno della strada che normalmente non è quello di un comune autocarro.

VARALDO. Io ho qualche dubbio in proposito. Se noi li togliamo da questa categoria, finiscono per rientrare nelle categorie precedenti, con la conseguenza di dover pagare di più.

TERRAGNI. I rappresentanti di questi spettacoli viaggianti chiederebbero, ferma restando la riduzione del 50 per cento concessa loro in precedenza, che con la nuova tassazione si entri nel concetto di colpire la portata e non la potenza del motore.

PRESIDENTE. Il senatore Terragni proporrebbe, in sostanza, di sopprimere il n. 18, riservandosi contemporaneamente di proporre l'aggiunta di una nota alla tariffa *F*. Infatti, una volta soppresso il numero 18 nella tariffa *I*, questi autoveicoli passano automaticamente ad essere compresi nella tariffa *F*.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. I miei uffici, a questo proposito, mi dicono che non c'è alcuna garanzia solida che consenta loro di accertare se questi trasporti siano fatti per persone o per cose.

Debbo inoltre far notare che, in base alla tariffa *I*, che prevede una tassa di lire 750 per cavallo-vapore di potenza, si ha già un trattamento di favore rispetto a tante altre categorie di autoveicoli.

PRESIDENTE. Gli interessati domanderebbero di essere tassati non sulla potenza in cavalli-vapore, ma sulla portata, con la riduzione a metà, che era già stata concessa in precedenza.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Come è possibile l'accertamento; e quali garanzie abbiamo che questi trasporti avvengano per quegli usi per cui debbono servire?

TERRAGNI. Gli interessati dicono che le suddette agevolazioni sono condizionate al fatto che sulla licenza rilasciata dalla Motorizzazione civile vi sia la indicazione dell'uso cui è destinato l'autoveicolo e il rimorchio; inoltre, si propone che gli autoveicoli rechino impressa sulla carrozzeria, in modo visibile, la dicitura « spettacolo viaggiante ».

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Una volta che noi incominciamo ad introdurre nuove voci per determinati casi, per i quali diamo un privilegio particolare, inevitabilmente costituiamo un precedente per l'introduzione di altre voci.

Poco fa il senatore Trabucchi raccomandava di associare alle tariffe speciali per gli spettacoli viaggianti anche gli autoveicoli di cui si servono gli enti di beneficenza.

Ora mi pare che noi veramente cominciamo ad allargare troppo il campo delle riduzioni. Di questo passo arriviamo al punto che tutte le leggi fiscali diventano delle leggi che non danno nessun gettito fiscale sicuro.

TERRAGNI. In questo caso si tratta di ben poche persone; credo che non ci sia alcun pericolo se concediamo questa agevolazione.

MARIOTTI. Io non sono d'accordo con la tesi che si debbano esimere dalla tassazione solo perchè si tratta di poche persone. Questo è un principio che veramente deroga da ogni consuetudine, da ogni prassi.

Per quanto pochi siano gli interessati, bisogna introdurre un principio educativo per cui tutti debbono pagare, magari poco, ma debbono pagare. Il numero esiguo degli interessati non vuol dire nulla.

Del resto, anche economicamente questi spettacoli viaggianti (non so di preciso a che cosa ci si voglia riferire, se sono delle giostre od altro) costituiscono delle attività redditizie. Vi debbo dire, a questo proposito, che perlomeno nei grandi agglomerati urbani, come Firenze, Roma, ecc., si tratta di gente che ha ve-

ramente un notevole guadagno. Tutti i circhi infatti, come il circo Krone od altri, guadagnano moltissimo. Se si trattasse solo di qualche saltimbanco o di tre o quattro pagliaccetti, potrei convenire anche io sulla opportunità di queste agevolazioni; ma in realtà gli spettacoli viaggianti guadagnano molto bene e non si giustificherebbe da questo lato un trattamento fiscale più favorevole.

RODA. Non si tratta di prendere come rapporto il guadagno o meno, perchè non si può stabilire a quanto ammonti il guadagno di un tenentario di una giostra o di un circo. Quindi le considerazioni che io ho fatto prima e che ripeto adesso sono di natura tecnica ed anche fiscale. Tutti questi tenentari di giostre, di circhi ecc., hanno acquistato degli automezzi di capacità in cavalli fiscali esorbitanti rispetto al servizio da compiere; inoltre la usura della strada che fanno questi automezzi è minima, perchè è evidente che non possono percorrere neanche lontanamente i chilometri che percorrono gli autocarri normali.

Quindi qui si prescinde dalla questione dell'utile o non utile economico e si fa solo una questione di rapporto tra tasse e servizi prestati; per cui faccio una proposta concreta; sopprimere il punto 18 e ripristinare la riduzione del 50 per cento sulla tariffa *F*.

FORTUNATI. Voglio fare una questione generale sulla tariffa *I*. Mi pare che vi siano state incluse categorie che sono completamente di diverso significato economico. Capisco l'autopompa, l'autospazzaneve, l'autoinnaffiatrice, gli autocarri gru per soccorsi automobilistici, ecc.; ma poi si parla, ad esempio, delle autofunebri. Questa categoria di automezzi comincia a rappresentare un tipo particolare di trasporto; si tratta di una industria che guadagna.

Al punto 16, poi, si parla delle autopubblicitarie e mostre pubblicitarie e al punto 17 degli autoveicoli per radio cinema-sonoro.

Qui non si riesce a capire che differenza ci sia tra le auto pubblicitarie, gli autocarri e le autovetture. Una 1100 destinata a pubblicità pagherebbe 8 mila lire.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. È specificato che non sono consentiti altri usi.

FORTUNATI. Se ci mettono fuori la reclame del dentifricio tal dei tali, dentro ci possono viaggiare anche delle persone, e quella macchina avrà un trattamento di privilegio rispetto ad un'altra, che non abbia tale iscrizione pubblicitaria e che pagherà in maniera diversa.

Propongo pertanto la soppressione del n. 13 e del n. 16.

PRESIDENTE. Ma è stabilito che le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo.

FORTUNATI. Andate forse a controllarli voi questi veicoli?

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Sono automobili da 10-11 cavalli, che pagheranno 7.500-8.000 lire. Credo che non valga la pena di fare una discussione a questo proposito.

PRESIDENTE. Il senatore Fortunati propone di escludere le auto-funebri e quelle pubblicitarie da questo elenco.

C'è inoltre una proposta del senatore Terragni per escludere il punto 18.

Metto ai voti l'emendamento soppressivo proposto dal senatore Fortunati, inteso ad escludere dalla tariffa *I* il n. 13 relativo alle autofunebri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'emendamento soppressivo del senatore Fortunati, inteso ad escludere dalla tariffa *I* il n. 16 relativo alle auto-pubblicitarie. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Vi è ora l'emendamento soppressivo proposto dal senatore Terragni, inteso a sopprimere dalla tariffa *I* il n. 18 relativo agli autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti.

MARIOTTI. Ho riflettuto sulla tesi svolta dal collega Roda. Egli dice: in fondo qui si deve commisurare la tassa in rapporto alla

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

contro-prestazione del servizio e siccome questi automezzi hanno una percorrenza chilometrica inferiore agli autocarri normali occorrerebbe diminuire la tassa. Direi invece che la contro-prestazione del servizio per autocarri di quel genere è molto grave, perchè dove passa per esempio il Circo Krone, passa quel po' di automezzi che regano un grave danno allo stato di manutenzione delle strade. Per cui, indipendentemente dai chilometri fatti, la contro-prestazione è elevata.

Per questo, ritengo che debbano venir tas-

sati alla stessa stregua degli altri anche questi autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dal senatore Terragni consistente nel sopprimere dalla tariffa *I* la voce n. 18 relativa agli spettacoli viaggianti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Metto ai voti la tariffa *I*, la quale, con l'emendamento testè approvato, risulta la seguente:



In relazione alla soppressione dal n. 18 della tariffa *I* il senatore Terragni propone un altro emendamento riguardante gli autoveicoli dello spettacolo viaggiante che, in virtù della suddetta soppressione, possono, ai fini della tassazione, essere compresi nella tariffa *F*. Tale emendamento sarebbe così formulato:

« Nella tariffa *F* aggiungere la seguente nota:

« Per gli autoveicoli dello spettacolo viaggiante la tassa annua è ridotta del 50 per cento. Per i rimorchi destinati a servire esclusivamente tali autoveicoli è dovuta la tassa nella misura fissa di lire 4.500.

« Le suddette agevolazioni per lo spettacolo viaggiante sono subordinate alle condizioni:

a) che sulla licenza di circolazione sia stata apposta dal competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante l'uso dell'autoveicolo e del rimorchio;

b) che detti autoveicoli e rimorchi rechino impresse sulla carrozzeria in modo visibile la scritta "Spettacolo viaggiante" ».

Il concetto dominante mi pare sia quello di non concedere ulteriori agevolazioni. Ma se si tiene conto di questa esigenza dovrei prospettare l'eventualità della estensione dell'agevolazione anche agli autoveicoli destinati al trasporto per conto di enti ed istituzioni di beneficenza.

Comunque metto ai voti la proposta del senatore Terragni. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvata).*

Metto ora ai voti l'articolo 1, del quale è stata già data lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

Gli autoveicoli « nuovi di fabbrica » di produzione nazionale a quattro o più ruote motrici, adatti per l'impiego fuori strada e muniti di carrozzeria utilitaria, hanno diritto, per il periodo di cinque anni — a decorrere dalla data del collaudo — alla riduzione del 60 per

cento sull'ammontare della tassa annua di circolazione prevista per le autovetture adibite al trasporto di persone.

Sulla licenza di circolazione, il competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione deve dichiarare che l'autoveicolo ha le caratteristiche tecniche di cui sopra ed il periodo di durata della riduzione.

Il beneficio tributario suddetto si applica anche agli autoveicoli con le stesse caratteristiche già in circolazione, a condizione che entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge gli interessati richiedano al competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione l'apposizione, sulla licenza di circolazione, della suddetta dichiarazione.

RODA. Qui ritorno al mio concetto sui motoveicoli: vale a dire, che occorre fare ad essi un trattamento analogo a quello che si fa per le automobili « nuove di fabbrica », le quali godono della esenzione della tassa di circolazione per i primi sei mesi. Tenuto conto che le motociclette hanno una usura molto più rapida dell'automobile, penso che un trattamento uguale in linea di principio si debba fare anche per le motociclette, magari per un periodo non di sei mesi, ma almeno di tre mesi.

Propongo pertanto una aggiunta all'articolo 2, in cui si contempli la esenzione dal pagamento della tassa di circolazione per i primi tre mesi di vita del motomezzo. Naturalmente parlo delle motociclette di fabbricazione nazionale.

PRESIDENTE. Tenendo conto di quanto stabilisce il testo unico in materia, e precisamente, se non erro, l'articolo 19, si potrebbe al massimo stabilire un termine di quattro mesi o, se si vuole, di due mesi, perchè il computo è fatto a bimestri.

VARALDO. Allora bisognerebbe inserire questa aggiunta come articolo 3-bis.

PRESIDENTE. Esamineremo l'emendamento Roda dopo l'articolo 3. Torniamo all'articolo 2.

5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

DE LUCA ANGELO, *relatore*. L'ultimo comma dell'articolo mi sembra un po' impreciso.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. È chiaro che l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile, prima di concedere la dichiarazione, di cui al secondo comma dell'articolo, dovrà accertare le condizioni asserite.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore Terragni propone un articolo 2-*bis* del seguente tenore:

« La lettera *h*) dell'articolo 17 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituita dalla seguente:

” *h*) i velocipedi con motore ausiliario, i motocicli e le motocarrozette, i motocicli leggeri e le motocarrozette leggere destinati a sostituire e integrare le possibilità di deambulazione dei mutilati e invalidi per qualsiasi causa; ” ».

Se non si fanno osservazioni lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

### Art. 3.

Il 1° comma dell'articolo 18 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituito dal seguente:

« Le autovetture ed i motocicli ad uso privato, i rimorchi ad uso di abitazione, di campeggio e simili importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero sono esenti dal pagamento della tassa di circolazione per tre mesi, a decorrere dalla data della loro temporanea importazione ».

DE LUCA ANGELO, *relatore*. In questo articolo, la modifica, rispetto all'articolo 18 del testo unico, approvato con decreto del Presi-

dente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, consiste nell'estensione della franchigia anche ai rimorchi ad uso di abitazione, campeggio e simili. Il resto dell'articolo è uguale.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore Roda propone un articolo 3-*bis*, così formulato: « Al primo comma dell'articolo 19 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è aggiunto il seguente comma:

« I motocicli e le motocarrozette nuovi di fabbrica, di produzione nazionale, adibiti al trasporto di persone sono esentati dal pagamento delle tasse di circolazione per due bimestri compreso quello dell'entrata in circolazione a decorrere dalla data di prima immatricolazione ».

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Se si trattasse di un bimestre potrei accettare l'emendamento Roda; per quanto debba fare presente che il problema era stato risolto in questo senso per le autovetture unicamente in ragione dell'alto costo di esse. L'acquirente di una autovettura è costretto a sborsare 600-700-800 mila lire e forse più; l'acquirente di una motoretta che pagherà 100-150 mila lire, dovrà pure essere in grado di pagare quelle 600 lire che in definitiva rappresentano il bimestre di esenzione che volete accordargli. Ad ogni modo, se si tratta di un bimestre non ho alcuna difficoltà ad accettare l'emendamento; se si trattasse, invece, di un periodo più lungo, sarei di parere contrario.

RODA. Le ragioni che valgono per le autovetture non valgono per le moto: sono costretto quindi ad insistere nel mio emendamento non tanto per lo sgravio delle 600 lire quanto per compensare in un certo modo l'aumento delle tariffe con questa agevolazione che ha soprattutto una portata psicologica.

VARALDO. Come si può rilevare da alcuni bollettini di informazione, le nostre fabbriche

5ª COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)

47ª SEDUTA (10 novembre 1954)

possono produrre anche 750 mila motocicli all'anno. Con questa esenzione si verrebbero a perdere più di 50 milioni.

RODA. Potrei accettare la proposta del Ministro di ridurre l'esenzione ad un bimestre.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'emendamento del senatore Roda modificato nel senso di ridurre l'esenzione ad un bimestre. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Il senatore Roda propone anche un altro emendamento consistente in un articolo 3-bis così formulato:

« Nel terzo comma dell'articolo 19 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 439, dopo la parola "autovetture" sono aggiunte le altre "motocicli e motocarrozette" ».

Metto ai voti questo emendamento. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

#### Art. 4.

L'articolo 21 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953 n. 39, è sostituito dal seguente:

« Gli autocarri ed i rimorchi nuovi di fabbrica, di produzione nazionale, di peso complessivo a pieno carico superiore a 30 quintali, hanno diritto, per il periodo di tre anni — a decorrere dalla data del collaudo — alla riduzione del 60 per cento sull'ammontare della tassa di circolazione, prevista dalla annessa tariffa F.

Sulla licenza di circolazione il competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione deve dichiarare che l'autocarro o il rimorchio hanno le caratteristiche suddette, ed il periodo di durata della riduzione di tassa. »

DE LUCA ANGELO, *relatore*. Questo articolo si è reso necessario per dirimere le difficoltà sorte nel determinare quali categorie di rimorchi e di autocarri avrebbero potuto beneficiare della riduzione del 60 per cento sull'ammontare della tassa.

PRESIDENTE. Poiché non si fanno altre osservazioni lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 5.

Il Ministro per le finanze ha facoltà di stabilire con proprio decreto nuove forme di pagamento delle tasse automobilistiche e di modificare le forme, i termini e le modalità di pagamento dello stesso tributo previsti dagli articoli 2, penultimo comma, 5 e 6 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.

RODA. In questo articolo si ripete in porzioni minori la questione della delega al Governo. Ma per qual ragione si deve concedere al Ministro delle finanze la facoltà di stabilire nuove forme di pagamento delle tasse, di modificare le forme, i termini e le modalità di questo pagamento? Se prima con le leggi attuali che stabiliscono le forme e le modalità di pagamento le cose sono andate bene, non comprendo perchè si debba dare al Ministro la facoltà di modificare l'attuale sistema di pagamento. Forse si pretende il pagamento in una soluzione unica?

DE LUCA LUCA. L'onorevole Ministro ha già affermato stamane, in risposta alla mia preoccupazione che con questo articolo si potesse inasprire o modificare in peggio l'attuale sistema di pagamento, che quanto dispone l'articolo 5 servirà a migliorare e non a peggiorare l'attuale sistema.

TREMELLONI, *Ministro delle finanze*. Ma anche nella relazione che precede il disegno di legge è chiarito molto bene il significato di



5<sup>a</sup> COMMISSIONE (Finanze e Tesoro)47<sup>a</sup> SEDUTA (10 novembre 1954)

questo articolo. Si tratta unicamente di dare la facoltà al Ministro di mutare alcuni termini in relazione a necessità contingenti, o alcune forme di pagamento. La delega in realtà è stata chiesta più per migliorare le condizioni attuali che per peggiorarle. Quindi ritengo che la Commissione possa senz'altro approvarla anche perchè è sempre utile che il Ministro possa, senza seguire un *iter* parlamentare lunghissimo, provvedere in certe circostanze ad una migliore applicazione del tributo.

RODA. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro con le quali concordo.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'articolo 5. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

Art. 6.

La presente legge entra in vigore il 1° gennaio 1955.

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

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

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 20.*

Dott. MARJO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.