

Chi approva questa mozione è pregato di alzarsi.

(Non è approvata.)

L'onorevole Cancellieri ha domandato la parola per una dichiarazione.

CANCELLIERI. In vista delle tendenze della Camera a respingere ogni emendamento non accettato dalla Commissione e dal Ministero, io ritiro il mio per risparmiare tempo. (*Bravo!*)

SPANÒ-BOLANI. Io ritiro il mio emendamento, perchè sono persuaso che i nostri ragionamenti non giungeranno a smuovere il *non possumus* della Commissione, e propongo che si approvi in massa il di lei progetto, perchè qualunque nostra discussione resterà senza risultato, e ci farà perdere un tempo prezioso.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cancellieri, Castiglia, ed altri hanno ritirato i loro emendamenti.

La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Sebastiani, il quale proponeva di sopprimere l'articolo 8 dell'allegato A, e di aggiungere dopo l'articolo 11 un articolo concepito in questi termini:

« La tassa sulle vetture private che siano fregiate di stemmi od emblemi gentilizi, e quella su coloro che tengono domestici, se questi portano livrea, saranno raddoppiate. »

La Commissione sostanzialmente lo concorda. Ma, invece di sopprimere l'articolo 8, propone di mantenerlo, e di aggiungere all'articolo 10 dell'allegato A questo paragrafo: « La tassa sarà raddoppiata per i servitori che indossano livrea. »

L'onorevole Sebastiani concorda questa modificazione?

SERASTIANI. Perfettamente.

PRESIDENTE. Rimane l'emendamento Minervini, che è in questi termini:

« Chiunque tenga a sua disposizione per servizio suo, o della famiglia, oltre al numero di due servi, sarà sottoposto a una tassa di lire... » (come nel progetto della Commissione.)

Poi restano gli emendamenti Castelli e Nervo, dei quali abbiamo già data lettura.

Ora l'onorevole Massari propone l'ordine del giorno puro e semplice su questi tre emendamenti.

Domando se l'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo pongo ai voti.

(La Camera non approva.)

La parola è all'onorevole Nervo per isvolgere il suo emendamento.

NERVO. Io avrei desiderato di poter imitare gli onorevoli miei colleghi che ritirarono i loro emendamenti, ma non posso esimermi dal dire poche parole. Convegno coll'onorevole Valerio essere a desiderarsi che tutti gli emendamenti fossero esaminati dalla Commissione prima di venire discussi. Ma l'onorevole Valerio dovrà anche convenire con me, che talune volte la discussione stessa fa nascere un'idea, una osserva-

zione che prima non si era presentata alla mente, e quindi non è per avventura opportuno il chiudere affatto l'adito a questa sorta di emendamenti.

Ciò premesso, per assicurare a tutti i contribuenti un eguale trattamento dinanzi alla legge e nello stesso interesse delle finanze, io mi credo in dovere di chiamare l'attenzione della Camera sul tenore dell'articolo 9 del progetto di legge portante una tassa sulle vetture, e sulla portata della tariffa proposta dalla Commissione per l'applicazione di questa tassa alle vetture pubbliche di 1^a categoria, il cui servizio è stabilito a periodi fissi. L'articolo 9 del progetto di legge dice che: « la tassa sulle vetture è dovuta nel comune dove è stabilita la sede principale del servizio, ecc. » Questa disposizione sulla sede principale ha una speciale portata per le vetture pubbliche.

Una voce dal banco della Commissione. Anche per le private.

NERVO. Per l'equa applicazione di questa tassa la Commissione ha distribuito (ed io ne la commendo) i comuni in tre categorie.

Gli esercenti un servizio di vetture pubbliche, stabiliti in comuni aventi più di 50 mila abitanti, pagherebbero, secondo la proposta della Commissione, un centesimo per ogni posto da viaggiatore e per ogni chilometro di percorrenza.

Quelli stabiliti in comuni aventi una popolazione minore di 10 mila abitanti pagherebbero un quarto di centesimo per ogni posto e per ogni chilometro di percorrenza.

Ora io domando se, a fronte di queste disposizioni, un esercente una vettura pubblica tra Firenze, per esempio, ed un comune di meno di 10 mila abitanti distante dodici chilometri dalla capitale, non si sentirà assai tentato di sottrarsi a una grande parte della tassa stabilendo la sede del suo esercizio in quel comune, laddove esso l'abbia ora in Firenze.

Quantunque la tassa proposta dalla Commissione non sia che di un piccolo centesimo per posto e per chilometro, tuttavia la tentazione sarà grande per sottrarsi ad una parte di essa. Diffatti supponete che quell'esercente faccia, per esempio, quattro corse al giorno con una media di otto viaggiatori per corsa, il calcolo darebbe, a un centesimo per chilometro e per viaggiatore e per dodici chilometri, una tassa di 96 centesimi ogni corsa, ossia lire 3 84 per quattro corse al giorno, ed annualmente una tassa di 1401 60. Non intendo ora indagare in quale proporzione questa tassa stia col reddito lordo di quell'esercente; voglio solo notare che l'articolo 9 del progetto, quando venga tradotto in legge, potrebbe forse porgergli il mezzo di continuare il suo esercizio, e pagare una tassa assai meno elevata, poichè se, prima che sia promulgata la legge, l'esercente stabilirà la sede del suo esercizio nel comune a cui fanno capo le corse della sua vettura, egli continuerà ad avere un egual movimento di tras-