

li sapesse fare. Chi sia non so, perchè quando ho veduto lavorare il Governo a far delle leggi, ho constatato che esso non è capace di farle. Ma, tecnicamente parlando, un organo legislativo ci potrà essere e questo sarà un vantaggio non solo per preparare le leggi, ma anche per farle osservare. (*Approvazioni — Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Salvemini; ma non essendo egli presente, s'intende che abbia rinunciato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Matteotti.

MATTEOTTI. La relazione del Governo e la relazione della Giunta del bilancio a questo disegno di legge affermano che intenzione fondamentale ne sia quella di fare un provvedimento di giustizia e di cercare una risorsa per il bilancio. A noi tutto ciò sembra leggermente esagerato.

La Giunta del bilancio veramente non si è occupata di questo disegno di legge, perchè, arrivato all'ultimo momento, nessuno ha potuto studiarlo.

CAMERA, *relatore*. Non è colpa del relatore.

MATTEOTTI. No, onorevole relatore, non è colpa sua; ma sono sicuro che, se la Giunta avesse avuto miglior agio di studiare il disegno di legge, avrebbe certamente proposto moltissimi emendamenti, o l'avrebbe addirittura rimandato al Ministero, perchè certamente è redatto in modo tecnicamente iniquo e pieno di errori.

Vi sono infatti veri e propri errori tecnici nel testo della legge. Cominciamo dall'aliquota. Si è considerato, come base unica della tassazione, la quantità dei cavalli dinamici. Ma, per esempio, si sono considerati tipi inesistenti: autoscafi al di sotto dei tre cavalli, io non ne conosco!

È avvenuto infatti che questo disegno di legge è stato redatto sulle categorie della vecchia legge sugli automobili; ma, mentre la vecchia legge applicava i minimi di forza sviluppati da un motore, questa applica i massimi; e allora le categorie della vecchia non tengono più; bisognava invece sostituire dei criteri nuovi, che il Ministero si è guardato bene di fare, perchè costava troppa fatica al funzionario, il quale, sembra, non s'intendeva nè di automobili nè di motori.

Si sono considerate le vetture di piazza fino all'estremo massimo di sedici o ventiquattro cavalli dinamici. Ora quasi tutte le vetture da piazza oltrepassano i sedici

cavalli, cosicchè nella legge non esiste la voce per poterle tassare e sembrano escluse dalla tassazione!

La base della tassa è dunque il numero dei cavalli dinamici; ma, posta la base, bisogna pur seguire un criterio che può essere o proporzionale o progressivo. Ma nè l'uno nè l'altro si trova nel disegno di legge. Qui non c'è criterio; o, meglio, c'è il criterio e il criterio della linea pazzo, delle linee dell'ubriaco che va a casa. Basta considerare, e lo ha già accennato il collega Casalini, il salto che si fa dai 16 ai 17 cavalli: i 16 cavalli pagano meno di 1,000 lire, i 17 ne pagano più di 2,300 e una vettura di 17 cavalli paga per cavallo in una proporzione che è maggiore di ciò che paga una vettura a 30 cavalli. Insomma non vi è un criterio; in certi momenti vi è una progressione; in altri una regressione; poi ripiglia la progressione e si ha così la linea pazzo dell'ubriaco che torna a casa.

Tutto questo non solo denota un difetto tecnico fiscale, ma porta a più gravi effetti economici, come questo: che l'industria non può più cercare liberamente i tipi più economici, cioè quei tipi di motori che diano il maggior rendimento con la minore spesa; ma è costretta a cercare il tipo fiscalmente meno costoso, con un procedimento contraddittorio a quello economico e industriale.

La legge cioè interviene in senso contrario e costringe l'industria a far dei passi indietro e a mantenersi in certe linee di fabbricazione contrarie alle leggi normali della produzione con l'artificiosa creazione di tipi e artificiosa limitazione di costruzione di determinati tipi. Ecco ciò che fa la burocrazia col violentare le leggi della economia, volgendo al male anzichè al bene!

Abbiamo detto che la base unica, per distinguere le categorie e le tariffe, è quella della forza-cavalli, tranne le eccezioni che riguardano automobili destinati al servizio di piazza e a trasporti.

Ora è veramente codesto solo della forza potenziale del motore il concetto dal quale doveva e voleva partire il legislatore?

Il legislatore, dice la relazione, è partito dal concetto che l'automobile sia indice di agiatezza o meglio di lusso. Ma allora bisognava colpire l'automobile in quanto è indice di lusso e non in quanto è strumento di produzione, di lavoro, di commercio e di esercizio di professione.

Accennava l'onorevole Casalini come ormai l'automobile scende dal tipo di lusso