

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 giugno 1935-XIII, n. 1048, recante riduzione della tassa di circolazione sugli autoveicoli.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 giugno 1935 XIII, n. 1048, recante riduzione della tassa di circolazione sugli autoveicoli. (*Stampato n. 786-A*).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Bonardi. Ne ha facoltà.

BONARDI. Onorevoli Camerati! Se il turismo automobilistico italiano e l'automobilismo utilitaristico attraversano in questo momento un periodo di contrazione più che giustificata per le supreme esigenze del Paese che inducono a riservare il maggior quantitativo possibile di carburante per le necessità militari, dal momento che i Paesi detentori del petrolio tengono persino ad ostentare la padronanza di questa mal distribuita ricchezza, se ripeto l'automobilismo attraverso un difficile se pur transitorio periodo, ciò non ci deve esimere dal portare la nostra attenzione sul presente disegno di legge col quale vengono notevolmente ridotte a datare dal gennaio 1936, le tasse di circolazione sugli autoveicoli. Con esso non solo vengono ridotte queste tasse in proporzione di una media del 33 per cento, ma vengono del tutto esentate da ogni tassa per un intero anno tutte le macchine italiane di nuova costruzione.

In un momento come questo, non certo propizio a degli sgravi, ciò dimostra come il Governo Fascista senta tutta l'importanza economica che ha la circolazione automobilistica in un Paese come il nostro prevalentemente montuoso, nel quale il diffondersi della macchina che vince ogni quota non può essere che di grande generale utilità.

La tassa di circolazione, unitamente a quella sul carburante, costituiscono, come è noto, i principali, anzi i fondamentali elementi del costo di esercizio dell'automobilismo e perciò ben si comprende come i vari Stati cerchino di diminuire questo costo, venendo alla riduzione della tassazione, se non di entrambi, almeno di uno di questi elementi.

Infatti la Francia da oltre un anno non fa più pagare la tassa di circolazione ai suoi due milioni di macchine e nemmeno la fanno pagare la Germania, l'Austria e la Jugoslavia, limitandosi alla tassazione sul carburante, ritenendo ciò più equo colpendo essa il veicolo quando circola, quando cioè esercita la sua funzione economica e non già quando resta chiuso nella rimessa. Col sistema della alta tassazione del bollo per la circolazione automobilistica troppe macchine restavano anche da noi inutilizzate, perchè il bollo costava alle volte più del valore di mercato di certe macchine usate; e questo spiega anche in buona parte il

fatto che se esaminiamo i dati del 1934 del Pubblico Registro Automobilistico e li confrontiamo con quelli del Ministero delle finanze portanti il numero delle macchine paganti tassa e cioè circolanti, vediamo che in quell'anno la circolazione effettiva è risultata inferiore alla teorica fornita dai dati del P. R. A. di circa 60 mila macchine, cospicua cifra che rappresenta il sesto della nostra consistenza automobilistica.

È quindi da augurarsi che questo ottimo provvedimento del Ministro delle finanze prelude in un tempo non lontano, quando la situazione sarà tornata normale, ad un'altra riduzione od alla completa soppressione delle tasse di circolazione. Allora avremo anche il vantaggio di far cadere buona parte di quella legislazione complicata e costosa (sono circa una trentina le leggi che disciplinano questa materia) con il risparmio di ben otto milioni, poichè tanto oggi costa la riscossione di queste tasse. E questa ulteriore riduzione o soppressione sarebbe anche equa da un altro punto di vista, perchè con essa si toglierebbe quella specie di privilegio nel quale è posto oggi l'automobilista straniero che viene in Italia, nei confronti nostri, benchè fruisca anch'esso delle nostre magnifiche strade. Infatti, l'automobilista straniero oltre a godere una forte riduzione sul prezzo del carburante, gode anche della completa esenzione per tre mesi della tassa di circolazione; facilitazioni più che giuste, dati i vantaggi economici e politici che derivano dal movimento dei forestieri, ma però non va dimenticato che, specialmente nei tempi di crisi e di sanzioni, è prevalentemente il turismo nazionale che rende possibile il mantenimento dell'attrezzatura turistica ed alberghiera nostra.

A proposito di strade, se come si calcola questa riforma porterà nel primo anno a circa 60 milioni di minori introiti, io confido che di ciò non abbia a soffrire l'Azienda Statale della Strada.

COBOLLI GIGLI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non va a danno. Il bilancio è stato già integrato.

BONARDI. All'Azienda si dovrebbe passare una quota parte degli introiti della tassa sul carburante a copertura delle entrate mancanti della diminuita tassa di circolazione, come del resto si è giustamente provveduto nello scorso esercizio finanziario, perchè la sola tassa sulla benzina da annualmente allo Stato ben 850 milioni.

COBOLLI GIGLI, *Ministro dei lavori pubblici*. Evidentemente il bilancio sarà integrato anche nel 1935-36.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro le darò poi la parola, se la desidera.

BONARDI. È proprio questo che domando al Ministro delle finanze. Il Ministro dei lavori pubblici fa osservare giustamente che un decreto legge ha colmato questa lacuna per il 1934-35, disegno di legge che è dinanzi alla Giunta del bilancio. La raccomandazione che faccio io, è che per il 1935-36 si ripeta la stessa cosa e si colmi questa deficienza.

Dovrei ora parlare della elevatezza della tassa sul carburante, ma non è ora il caso per ragioni