

VITTORIO EMANUELE II
 PER GRAZIA DI DIO
 Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,
 Duca di Savoia, di Genova,
 Principe di Piemonte, ec. ec.

Abbiamo ordinato ed ordiniamo che il seguente progetto di legge sia presentato alle Camere dal Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, che incarichiamo di svolgerne i motivi e di sostenerne la discussione.

Art. 1°

A far tempo dal 1° luglio 1854 la tassa stabilita dall'art. 5° della legge del 1° maggio 1853 sulle vetture pubbliche di prima categoria sarà ridotta a due centesimi per le vetture che percorrono una distanza minore di cinquanta chilometri, e a un centesimo se la distanza è superiore a ventisei chilometri, senza riguardo nell'uno e l'altro se abbia o non luogo il ricambio dei cavalli.

Art. 2°

S'intenderanno comprese nella 1.ª delle categorie determinate dall'art. 4° della legge prementovata tutte le vetture pubbliche, di qualunque forma o dimensione che percorrono determinati stradali più di due volte per settimana, sebbene a giorni ed ore variabili ed indeterminate.

Art. 3°

Saranno computate come corse straordinarie, per

pagamento della tassa, anche quelle che hanno luogo
con vetture di supplemento a quelle del servizio ordinario

Art.º 4º

È mantenuta in vigore la disposizione eccezionale
per l'isola di Sardegna stabilita dall'art.º 16, della
legge del 19 aprile 1856.

Il ministro delle finanze è incaricato della
esecuzione del presente Decreto

Del Corina addi 4 Gennaio 1857.

Giuseppe Emanuele

Pellati

SESSIONE 1857

N.º 21-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

DAZIANI, BIANCHETTI, BOTTERO, ROBECCHI,
CROSA, SINEO, DEBENEDETTI

sul progetto di legge presentato dal Ministro delle Finanze

(CAVOUR)

nella tornata del 15 gennaio 1857

Variazioni alla tassa sulle vetture pubbliche.

Tornata del 14 maggio 1857

SIGNORI,

Grave e difficile fu il compito che dovette adempiere l'attuale legislatura, onde colmare il vuoto aperto nel bilancio per i grandi lavori d'utilità pubblica eseguiti a spese dello Stato e per le contingenze straordinarie sorvenute a questa nobile parte d'Italia negli anni 1848, 1849, le quali, benchè non coronate di felice esito, furono così gloriose per la patria che qualsiasi buon cittadino non deve al certo lamentarsi dei sacrifici che è tenuto per sì generosa causa a sopportare.

A tale ingrata opera comandata dalla inesorabile necessità delle cose, il Parlamento attese con animo fermo e risoluto, tanto col promuovere con sagge leggi economiche ogni possibile incremento di benessere, quanto col secondare il Governo nello stabilire alcune nuove imposte che colpiscono le diverse fonti della pubblica ricchezza, ed in modo tale che, forse unico esempio, in pochi anni si videro le entrate del pubblico tesoro quasi raddoppiate. E ciò in epoca in cui il paese era flagellato da diversi gravi infortuni, ed onorevolmente sosteneva di nuovo una lontana e costosissima guerra.

(21-A)

Ora però siccome, al dire del signor ministro delle finanze, le spese ordinarie vengono pareggiate dagli ordinarii introiti, si deve presumere che coll'aumentare della pubblica ricchezza e col costringere il Governo a maggiori economie, sia per aprirsi un più lieto orizzonte, cosicchè, se non l'attuale, la prossima legislatura sarà chiamata, non più a cercar nuove fonti d'entrate al pubblico erario, ma a volgere i suoi studi a diminuire i pubblici pesi: e ciò sia col far cessare alcune imposte che maggiormente colpiscono le classi più laboriose e meno agiate, sia col meglio ripartire le altre e col togliere, edotti dall'esperienza, quelle esorbitanze relative e quegli sconci che sono inevitabili nel primo stabilimento d'ogni nuova imposta.

Fra quante richiedono una pronta riforma vuolsi annoverare specialmente l'imposta sulle vetture pubbliche, la quale, per confessione dello stesso sig. ministro, non si poté mettere esattamente ed in tutta la sua pienezza ad esecuzione, e fu causa da parte di diversi esercenti di parecchie frodi per poter continuare gli stabiliti servizi; onde ovviare a tali inconvenienti il Governo ad essa appunto vi propone col presente progetto di legge alcune importanti modificazioni.

La Giunta da voi eletta fu lieta di essere chiamata ad esaminare un progetto di legge che ha per iscopo di alleviare i contribuenti; anzi dapprima sorse unanime in essa l'idea di sopprimere affatto l'imposta per ciò che riflette le vetture di prima categoria; imperciocchè le parve che mentre questa da un lato è grave a quelli che vi sono soggetti, e spesso non bastantemente giusta nelle sue applicazioni, dall'altro non presenta una grande entità nei suoi risultati. E grave e non bastantemente giusta apparisce se si pon mente che tutta ricade sovra pochi esercenti, e che colpisce quasi sempre quelle contrade appunto le quali, mentre hanno contribuito alla spesa della costruzione delle strade ferrate, di queste non fruiscono, e sono di più aggravate di un'imposta speciale pel trasporto da una località all'altra.

Ciò nondimeno, la vostra Giunta abbandonava per ora un tale pensiero, indottavi dalle seguenti considerazioni.

Quest'imposta, sebbene pagata da pochi esercenti, tuttavia in definitiva ricade per la maggior parte sui numerosi utenti che si servono delle pubbliche vetture. D'altronde, come osservò il sig. ministro delle finanze nel seno della Commissione, se è vero che finora le ferrovie non sono colpite da un tributo speciale, esse però contribuiscono a diminuire d'assai le spese dello Stato, ed in modo indiretto ad aumentare il prodotto di diverse imposte; cosicchè le provincie percorse dalle ferrovie danno allo Stato una rendita ben altrimenti importante, mentrechè esse furono dalla legge chiamate a sopperire a spese che in prima non erano a loro carico.

Ma più d'ogni altra la mosse la considerazione gravissima che, quantunque si tratti di un'entrata di non grave momento, le nostre finanze non sono ancora in tale grado di floridezza da non tener conto negli introiti di qualunque

somma eziandio di mediocre entità, tanto più che si può dire corrispondere quest'imposta alla tassa patenti, cui questa come le altre industrie e commerci dovrebbe pur sempre andar soggetta.

Per conseguenza ha creduto doversi limitare per ora a cercare di menomare la gravità col promuovere una sensibile diminuzione di quota, anche maggiore di quella presentata dal Ministero.

Uno dei commissari propose che, abbandonato il sistema con cui è attualmente regolata questa tassa, si adottasse per base, non più il numero dei cavalli che si è uso a servirsi o il numero dei chilometri che si percorre, ma bensì il prodotto che ogni esercente percepisce dai viaggiatori. Egli sosteneva che questo sistema il quale in parte fu in vigore presso di noi per molto tempo prima del 1853, era più conforme alla verità, alla giustizia ed al principio che ogni cittadino deve concorrere alle spese dello Stato in proporzione del suo avere.

Ma gli altri membri della Giunta non ammisero questa proposizione, perchè, fondando l'imposta su detta base, benchè in massima giustissima, si aprirebbe larghissimo adito alle frodi, le quali non si potrebbero nè prevenire nè punire se non con misure eccessivamente vessatorie, e con tale spesa di sorveglianza e di personale da assorbire senza dubbio quasi l'intero prodotto già per sé assai tenue. Infatti, con un sistema consimile, sebbene la tassa fosse non meno grave dell'attuale, l'erario, prima della presente legge, non incassava quasi alcuna somma, perchè il contribuente trovava sempre modo di eludere la legge e schivarne l'applicazione. Fu appunto questa mala prova che esso diede di sé, ciò che indusse nel 1853 il Governo a chiederne la riforma.

Inoltre si dubitò d'aver il mandato di mutare radicalmente il sistema della legge 1° maggio 1853 in occasione di un semplice progetto di modificazioni, ed a fronte del voto di sei uffizi, i quali aderirono alla proposta del Ministero di mantenere l'attuale sistema, modificandolo in parte soltanto.

Questa fu pure la ragione per cui la Giunta non ammise la proposta d'un altro dei suoi commissari, il quale avrebbe considerato che si cogliesse la presente circostanza per modificare la legge 1° maggio 1856 anche per ciò che riguarda la tassa sulle vetture private, sia per allontanarne le frodi, sia per far sì che essa le colpisca più equamente quale segno della vera ricchezza, e solo per ora si restrinse ad invitare il Ministero a presentare al più presto su tale oggetto una riforma.

Sciolte così le questioni preliminari, la vostra Giunta procedeva all'esame dello schema ministeriale qual è nei singoli articoli concretato.

La legge del 1° maggio 1853, per quanto riguarda le vetture pubbliche di prima categoria, le divideva in due classi, imponendo la tassa di quattro centesimi per ogni cavallo e per chilometro a quelle che percorrevano una distanza mag-

(21-A)

4

giore di 25 chilometri, di due centesimi se la distanza era minore.

Ora il Ministero la divide in tre classi e vi propone che, lasciata la tassa di quattro centesimi per le distanze di 50 chilometri o più, s'impongano due centesimi per le distanze dai 50 chilometri ai 25, e un solo centesimo per le minori.

La Giunta riconosce giusta questa riduzione, e spera che, mentre sarà di sollievo agli esercenti, svegliando maggiore concorrenza, le finanze non verranno a soffrirne grave scapito. Anzi crede che la tassa di due centesimi, invece di stabilirla solo per le percorrenze dai 25 ai 50 chilometri, debba estendersi fino ai 70, giacchè in tal modo si possono favorire tutte le linee nelle quali vi è probabilità, diminuendo la tassa, di promuovere una concorrenza in sollievo dei contribuenti.

D'altronde questa estensione, mentre è giovevole a provincie che maggiore ne sentono il bisogno, non porta grave diminuzione alle entrate del pubblico erario, giacchè coll'attuale sistema il prodotto dei servizi percorrenti dai 50 ai 70 chilometri non è per le finanze che di L. 26,000 circa.

Le altre disposizioni si di questo che degli art. 2° e 3° hanno per iscopo d'impedire le frodi che l'esperienza ha dimostrato usarsi da esercenti di mala fede, e la Giunta volentieri vi aderisce perchè riconosce di quanta importanza sia il non permettere che si lasci nella legge adito alla frode, come cosa non solo immorale in se stessa, ma anche gravemente dannosa agli onesti esercenti che scrupolosamente eseguiscano quanto la legge prescrive.

L'articolo 4° ha per solo scopo di dichiarare che sono mantenute le disposizioni eccezionali della legge 10 aprile 1856 stabilite per l'isola di Sardegna, le quali sono volute dalle circostanze pure eccezionali in cui per ora si trova quell'importante parte dello Stato.

Per conseguenza la Giunta vi propone di accettare il progetto del Ministero con la modificazione da essa introdotta nell'art. 4°

DAZIANI, *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

A far tempo dal 1° luglio 1857 la tassa stabilita dall'art. 5 della legge del 1° maggio 1855 sulle vetture pubbliche di prima categoria sarà ridotta a due centesimi per le vetture che percorrono una distanza minore di cinquanta chilometri, e a un centesimo se la distanza è inferiore a venticinque chilometri, senza riguardo nell'un caso e nell'altro se abbia o non luogo il ricambio dei cavalli.

~~Art. 2.~~

S'intenderanno comprese nella prima delle categorie determinate dall'art. 4 della legge prementovata tutte le vetture pubbliche, di qualunque forma o dimensione, che percorrono determinati stradali più di due volte per settimana, sebbene a giorni ed ore variabili e indefinite.

~~Art. 3.~~

Saranno computate come corse straordinarie pel pagamento della tassa, anche quelle che hanno luogo con vetture di supplemento a quelle del servizio ordinario.

~~Art. 4.~~

È mantenuta in vigore la disposizione eccezionale per l'isola di Sardegna, stabilita dall'articolo 16 della legge del 19 aprile 1856.

~~Art. 1.~~

A far tempo dal 1° ~~luglio 1857~~ la tassa stabilita dall'art. 5 della legge del 1° maggio 1855 sulle vetture pubbliche di prima categoria sarà ridotta a due centesimi per le vetture che percorrono una distanza minore di settanta chilometri, ~~ecc. il resto come contro.~~

I 9 maggio 1856.

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

approvato nella Commissione del 19 maggio 1857.

Vellati

Ministero delle Finanze.

N.° 21.

Progetto di legge
presentato dal Ministro delle Finanze (Cavour)
nella tornata del 15 Gennaio 1857

Sig.ori Deputati

Variazioni alla tassa sulle
vetture pubbliche

Baldino

L'esperienza di tre anni
potersi il bisogno di apportare qualche
modificazione alla Legge del 1^{mo}
Maggio 1853, relativa alla tassa
sulle Vetture Pubbliche e Private
nella mira, sia di meglio proporzarla
all'entità ed estensione dei servizi,
sia di rimediare alle frodi, cui le
attuali disposizioni lasciano adito,
a danno delle Finanze e degli
esercanti di buona fede.

La tassa di quattro centesimi
per Chilometro e per Cavallo
dovuta per le vetture di prima
Categoria, se può senza difficoltà
sopportarsi dai concessionari di servizi
di grande estensione, torna grave
e meno proporzionata a quelli di
mediocre rilevanza; come parimenti
riesce pesante e meno misurata la

furto di due cavalcioni per le vetture
la cui corsa si effettua entro una
distanza minore di venti chilometri.

I servizi stabiliti sulle grandi
linee trovano poca concorrenza ed è
quindi agevole ai rispettivi Concessionari
di sostenere la determinata tassa
ma la concorrenza comincia a
farsi sentire sulle linee fra i venti
ed i cinquanta chilometri e piglia
poi molta ampiezza su quelle
di più breve estensione; per cui più
difficilmente possono gli esercenti,
da un troppo ripartito beneficio,
riuscire di che sostenere i servizi
e le relative tasse.

Studiansi quindi e praticansi
i mezzi onde frodare le finanze
ed i Concessionari, i quali mezzi
comunemente sono due:

Il primo genere di frode si
commette sulle linee fra i 25 ed
i 50 chilometri di estensione, col
ricambiare non solo i cavalli, ma
anche la vettura o circa mezza
strada, onde così dare all'esercizio
le apparenze di due distinti servizi
non eccedenti ciascuno i 25 kilometri
senza ricambio di cavalli, e pagare
conseguentemente la sola tassa di du-

Mucoli

centesimi contemplata) dal permesso
allinea dell'art. 3. della Legge
anzidetta.

Praticano il secondo genere
di frode coloro che si procurano
l'autorizzazione per l'esercizio di
sole vetture da noto, ossia di terza
categoria, ma poi esercitano effettiva-
mente un servizio di 1.ª categoria
sopra determinati stradali con
destinazione fissa, sebbene evitino
di stabilire un orario regolare
onde non essere colti in contravvenzione,
e codestoro per mezzo di questo
sottile sotterfugio mettono in gravi
angustie gli altri esercenti di
buona fede -

A questi due generi di frode,
cui prestasi, non lo spirito, ma la
lettera della Legge, aggiungesi
un terzo inconveniente che parimente
rifluisce a detrimento delle
finanze, ed è che vogliono fulvotta
considerare quali corse straordinarie
soggette a tassa quelle sole che si
operano oltre a quelle indicate
nei piani di servizio o nei programmi
e non le corse che hanno luogo
con vetture di supplemento a
quelle in corso ordinario -

Se il Governo deve urare
che le tasse siano ragionevoli ed
adeguate ai benefici ed alle
condizioni dei Contribuenti e pure
di lui dovere di tutelare gli esercenti
di buona fede onde non siano
soprafatti da una fraudolenta
concorrenza -

Consequirebbono questi risultamenti
mediante alcune modificazioni
alla Legge del 1° Maggio 1853,
le quali si compendiano nei
seguenti termini: -

1^{ma} Ampliando la definizione delle
vetture pubbliche di 1^a Categoria
in guisa, che abbracci tutte quelle
che fanno servizio sopra un
determinato stradale, unorchè a
periodi indeterminati, perochè
queste non possono appartenere
al novero delle vetture danolo -

2^a Riducendo a due centesimi per
corsa e per cavallo la tassa delle
vetture che percorrono una
distanza minore di 30 chilometri,
e limitandola ad un centesimo
se la distanza è inferiore a 25
chilometri, senza riguardo in ogni
caso se abbia o non luogo il
ricambio dei cavalli.

3^o Dichiarando esplicitamente doversi computare come cose straordinarie anche quelle che hanno luogo con vetture di supplemento a quelle del servizio ordinario.

Alle sovra espresse basi e considerazioni è informato il progetto di Legge che mi onoro di sottoporre alle deliberazioni della Camera nella mira di rimediare agli inconvenienti verificatisi nella pratica applicazione della Legge in vigore —