Quotidiano Genova - Corriere Mercantile n. 134 - 1931 Bruning e Curtius a Londra

Oggetti in vendita: Quotidiano Genova - Corriere Mercantile n. 134 - 1931 Bruning e

ABBONAMENTI

	Anno	Sem.	Trim.
Italia e Colonie	L. 52	L. 27	L. 14
Estero	» 130	» 65	» 34

Gli abbonamenti decorrono dal 1.o di ogni mese

Un num. Cent. 20 - Arretrato Cent. 40.

DIREZIONE AMMINISTRAZIONE
Via Roma, 18 - Telefoni 13-24 e 33-42

CORRIERE MERCANTILE

QUOTIDIANO POLITICO ECONOMICO

PUBBLICITA'

Prezzi per mm. di altezza (larghezza di colonna): commerciali L. 1; finanziari, legali, aste, economici L. 1; necrologie L. 1, minimo L. 10; Cronaca L. 3; Nozze, condoglianze, lauree, L. 1; Spazi di cronaca L. 5,50; Annunzi economici: parola cent. 10. Tasse governative in più. (Pagamento anticipato).

Rivolgersi: — UNIONE PUBBLICITA' ITALIANA S. A. Via Roma, N. 4, p. p. — Telefono Autom. 31-471.

Anno CVII - N. 134 - IX — Sabato - Domenica 6-7 Giugno 1931 - - GENOVA — Sabato - Domenica 6-7 Giugno 1931 — SECONDA EDIZIONE

Autoservizi e tributi

A 8 mesi periodo, in occasione della discussione del bilancio delle Comunicazioni e prima ancora alberche esponga la pubblicazione della Statistica dei servizi automobilistici extraurbani per il 1927, compilata sotto la guida illuminata del ministro Ciano, dall'Ispettorato del Servizio, Tramvie e Automobili, del progresso sviluppo degli autoservizi in Italia, abbiamo cerca, per quanto concerne l'uso dell'automobile non possa gareggiare nemmeno con i paesi europei ai quali, però, dopo la Francia e l'Inghilterra, fornisce una quota notevole degli autoveicoli di cui abbiamo.

Mentre, infatti, in confronto ai maggiori Stati del vecchio Continente l'Italia occupa per il numero degli autoveicoli uno degli ultimi posti, ne fa quarto posto come produttrice di automobili; al terzo come esportatrice ed al primo posto per quanto riguarda i servizi automobilistici in comune. Prima della guerra le reti automobilistiche misuravano appena la cifra rotonda, 5000 chilometri. Oggi, secondo la statistica sopra accennata, arrivano ad 85.000 chilometri, cioè ad una cifra pari a più di quattro volte la lunghezza delle linee ferroviarie private e pubbliche, quale quella i 5.620 autobus pubblici — utilizzati nel 1927 da circa 32 milioni di viaggiatori, pari a 400 milioni di viaggiatori-Km. — muovono, specialmente per i percorsi paralleli entro i centro chilometri, si vittoriosa concorrenza.

Partoppo a questo primato nello sviluppo dei servizi pubblici automobilistici — che, come scrive la Relazione Crispo nella Relazione alla Statistica citata, raggiungono ora in Italia qualsiasi centro abitato anche piccolo e lontano, lungo strade monotone e difficilissime, in regioni inaccessibili; a qualsiasi altro mezzo meccanico di trasporto — primato, del quale anche per i suoi frati all'invadente urbanismo, possiamo essere giustamente orgogliosi, se ne aggiunge un secondo, che, a differenza di quello non ci si lusinga punto, benchè, dall'aspetto finanziario oltremodo vantaggioso per le sorti dell'Erario, che dalle applicazioni del motore a scoppio ritrarre testo nuove e copiosissime entrate.

E' questo il primato nella tassazione dei servizi pubblici automobilistici, subiti direttamente e indirettamente da ben 22 imposte e tasse, che spiegano quasi per intero, data la loro incidenza sui costi del servizio e sui prezzi relativi, il risultato finanziario passivo della rete extraurbana completa, malgrado l'entità del traffico e l'impegno e l'intensione dei concessionari. « Gli introiti complessivi dell'esercizio — scrive la Relazione — ammontarono nel 1927 a 142 milioni di lire circa, mentre le spese dell'esercizio — comprendenti gli oneri di carattere patrimoniale — furono di 155 milioni; il complessivo di esercizio risulta quindi di 109. I tredici milioni di deficit sono coperti per circa 11 milioni e mezzo dai sussidi governativi e per il resto dalle sovvenzioni degli Enti locali interessati.

Senonchè quali sono le verità tra imposte che sottraggono ai concessionari ogni possibilità di esercizio lucroso autonomo?

Intanto sono le cinque comunete imposta diretta e cioè l'imposta sui terreni e fabbricati con le relative sovraimposte locali sui terreni e le costruzioni; sui fabbricati e sugli edifici, la imposta sui redditi della ricchezza mobile (categ. B); l'imposta comunale sulle industrie e la vecchia tassa di esercizio; l'addizionale provinciale alla imposta comunale precedente (1.50 del reddito di R. M. categ. B) e, infine, l'imposta a favore del Consiglio provinciali dell'economia pure applicata sul reddito mobiliare con una aliquota media, per le varie provincie, del 0.56 per cento. Sono tutte imposte concessione con l'esercizio del quale assottigliano notevolmente gli utili. Segnino ad esse altre sette tasse occasionali e cioè le tasse di bollo sulle ricevute, quietanze, atti, avvisi, sulla registrazione delle aziende, sulle cambiali degli autoveicoli non addetti al servizio postale, sulle polizze di assicurazione contro gli infortuni degli operai e sugli infortuni degli operai e le tasse di registro pari al 7 per cento sul ricavo sulle obbligazioni postali per linee in concessione provinciale e per le inscrizioni al Pubblico Registro Automobilistico. Sono tutte tasse che pure non essendo sempre commesse all'esercizio concorrono ad accrescerne il costo.

Ciò è specialmente vero delle tre imposta indirette che colpiscono la benzina, gli olii, le gomme, i pezzi di ricambio, gli accessori e le merci diverse. In totale su ogni quintale di benzina, per dazio e per tasse di vendita, grava una imposta di lire carta 10.06, su ogni quintale di olio di lire 52.04 e sulle gomme ed accessori una tassa di scambio dell'uno e mezzo per cento della somma totale della fattura. Sono tributi che spiegano in molta parte la scarsa diffusione della l'automobilismo nei paesi meno più volte lamentata.

Vi sono poi quattro imposte sugli autoveicoli, complessivamente e assegni degli impiegati e degli operai pagate dalle società automobilistiche: tassa circolazione che ad esclusione dell'imposta complementare sulle compagnie superiori alle 500 lire, è dell'imposta sul reddito, rimangono effettivamente a carico delle imprese esercenti. A questo gruppo si possono pure aggiungere le tasse di bollo sui biglietti, in ragione di lire 2 per ogni 100 lire di prezzo lordo, che per quanto riguarda dalle società concessionarie per conto dell'Erario, rincarano il costo del servizio e le ostacolano il consumo.

Si hanno, infine, le contribuzioni sindacali pari a lire 20 per ogni vettura; i contributi mensili per le assicurazioni sociali del personale e per la sovraimposta governativa calcolata in ragione di lire 0.012 per ogni km. di percorrenza.

Il lungo elenco mostra che anche in Italia le Ferrovie non ha monopolio di tassazione e sopraccarico, gli autotrasporti, subiscono tuttavia complessivamente delle tali ferroviarie e tramviarie. E così avviene.

I trentasei milioni di veicoli a motore che oggi rotolano veloci, agili, liberi sulla strade ordinarie del mondo, ritornano rispettivamente da simile sorprendente sviluppo delle comunicazioni, contribuiscono per l'erario di ogni paese una nuova vasta materia imponibile da cui si fanno derivare entrate rilevanti precisse per il bilancio statale; per la sistemazione delle strade ordinarie, non più adeguate alle esigenze tecniche dei nuovi mezzi di trasporto e per sussidiare le linee bisognosa per l'esercizio, socialmente utile ma dal lato economico poco conveniente, di sovvenzioni erariali.

Ciò che importa è di evitare ogni duplicazione e sovrapposizione dei tributi automobilistici poichè esiziali allo sviluppo degli autoveicoli, che per ragioni economiche, politiche e sociali, lo stato deve necessariamente favorire.

Il fiscalismo eccessivo, favorita dalla entità della materia imponibile, avrebbe per risultato la soppressione delle imprese private. Il risultato, causa il deficiente spirito progressivo dei servizi automobilistici governativi che ne prenderebbero necessariamente il posto, sarebbe certo molto dissimile per la economia generale, cui prime, per livellare costi, prezzi, consumi, il massimo incremento e la più perfetta collaborazione ne dei mezzi di trasporto.

In simile materia è bene ricordare sempre l'art. 7 della Carta del Lavoro mussoliniana, il quale rimette al l'individualismo economico — espansivo, geniale, intraprendente, personalmente inseddifatte — il compito di sviluppare la produzione e la circolazione delle ricchezze. La diffusione e la valorizzazione meravigliosa dell'automobile fu certamente opera sua. Perchè, allora, contrastarne il cammino, con eccessive pretese fiscali?

FEDERIGO FLORA

BRUNING E CURTIUS A LONDRA

La grande conferenza del 1924 e quella odierna

Riservatissime dichiarazioni del Cancelliere

LONDRA, 6.

Il dott. Bruning, l'uomo del silenzio, il Cancelliere che ha riportato la croce di ferro in tempo di guerra come comandante delle « truppe d'assalto », ha preso pacificamente ieri d'assalto Londra facendo, in compagnia del ministro degli esteri Curtius, la sua visita ufficiale in Inghilterra.

Una grande folla, avente alla testa il Primo Ministro Mac Donald, del Segretario agli esteri Henderson e l'ambasciatore tedesco Von Neurath, era ad attenderli alla stazione del Metterico con tutta la colonia tedesca, che li ha acclamati fragorosamente.

Mac Donald ha stretto calorosamente la mano a Bruning e si è trattenuto a parlare con lui qualche tempo, e poi gli ospiti tedeschi si sono avviati al loro albergo.

Ieri sera il Primo Ministro ha dato al Foreign Office un pranzo in onore dei due ministri. Vi hanno partecipato un'ottantina di invitati, fra cui Henderson, Snowden e altri ministri, Baldwin, Austin Chamberlain, Lloyd George.

Mac Donald riceveva gli invitati nello stesso salone nel quale venne firmato il trattato di Locarno.

L'ambasciatore di Germania ed il personale dell'ambasciata avevano lasciato ieri mattina Londra per tempo per andare incontro agli ospiti, ed arrivati a Southampton, avevano preso posto a bordo di una scialuppa, insieme a funzionari della Compagnia di Navigazione e ad operatori di film sonori.

Essi hanno navigato nella Baia di Southampton fino a quando venne segnalato il vapore *Hamburg*. Il cacciatorpediniere *Winchester*, inviato dal Governo inglese, come una guardia d'onore, si vicino il piroscafo tedesco, che è stato acclamato sull'istante da tutte le persone a bordo.

In seguito l'ambasciatore è salito a bordo del vapore ed ha salutato il Cancelliere ed il ministro degli esteri, i quali hanno dichiarato di aver fatto un buon viaggio ed espresso la loro grande riconoscenza per gli onori loro resi dal Governo inglese coll'invio di un cacciatorpediniere di scorta.

In seguito i ministri e le altre personalità sono salite a bordo del *Winchester* ed hanno posato a lungo per fotografie e per un film parlante.

Al loro sbarco a Southampton i ministri sono stati salutati dal Lord Mayor e da altre autorità cittadine e sono ripartiti quindi immediatamente per Londra in treno speciale.

Al suo arrivo a Southampton il cancelliere Brüning ha dichiarato ad un redattore dell'Agenzia *Reuter*:

« Siamo venuti senza alcun programma preciso. La nostra intenzione è di conversare amichevolmente su tutte le questioni di interesse comune fra i due paesi. Cogliamo cordialmente l'occasione che ci è data dal cortesissimo invito di Mac Donald per una discussione franca con lui e con Henderson. Voi sapete bene, così come lo sappiamo noi, che l'Europa si trova di fronte a problemi di grande difficoltà e di importanza vitale per tutti noi. Io ho appena bisogno di dire che gli argomenti principali delle nostre conversazioni saranno senza dubbio la crisi economica mondiale ed il problema del disarmo. Io sono certo che la soluzione di questo problema può fare dei progressi per mezzo di un libero scambio di vedute ».

A Londra, in una riunione di giornalisti internazionali convenuti alla ambasciata germanica, Brüning ha detto:

I precedenti

« Nel parlamento soprattutto delle difficoltà tedesche riguardo al bilancio ed alla vita economica in generale. Dopo una diminuzione dei pagamenti di 700 milioni di marchi in base al Piano Young, invece di poter ridurre le imposte, cosa che era nelle intenzioni di tutti quando venne elaborato il Piano Young, noi fummo obbligati ad aumentare le imposte ed a ridurre le spese di due miliardi e mezzo di marchi in quattordici mesi. Le difficoltà politiche in Germania sono certo tra le più urgenti; il radicalismo cresce. Noi sappiamo benissimo che non possiamo trovare da soli la soluzione di questi problemi comuni a tutti i paesi. Noi siamo convinti che il solo mezzo possibile per risolverli è la cooperazione di tutti i paesi del mondo.

Il primo storico incontro, dopo la Conferenza di Navigazione e ed

Controllare la descrizione dettagliata

Valutazione: Nessuna valutazione
Prezzo
Prezzo di vendita8,99 €

Fai una domanda su questo prodotto

Descrizione

Quotidiano Genova - Corriere Mercantile n. 134 - 1931 Bruning e Curtius a Londra

Testo in lingua italiana. Pagine 6 con illustrazioni.

Condizioni discrete/buone come da foto.