

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

VI

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 FEBBRAIO 1991

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

**AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE FINANZE, ONOREVOLE RINO FORMICA,
SULLE PROSPETTIVE DI RIDUZIONE DELLE ALIQUOTE IVA APPLICABILI AL
TRASPORTO AEREO E FERROVIARIO IN LINEA CON LE MEDIE EUROPEE**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro delle finanze, onorevole Rino Formica, sulle prospettive di riduzione delle aliquote IVA applicabili al trasporto aereo e ferroviario in linea con le medie europee:	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 5, 12, 16
Angelini Giordano (PCI)	4
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	10, 11, 13
Chella Mario (PCI)	11
Cursi Cesare (DC)	11, 14, 15
D'Amato Carlo (PSI)	9, 12
Dutto Mauro (PRI)	4, 7, 15
Formica Rino, <i>Ministro delle finanze</i>	3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15
Lucchesi Pino (DC)	7, 8, 15
Menziotti Pietro Paolo (PCI)	9
Perrone Antonino (DC)	10, 13
Ridi Silvano (PCI)	6
Sanguineti Mauro (PSI)	5, 9

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12,30.

Audizione del ministro delle finanze, onorevole Rino Formica, sulle prospettive di riduzione delle aliquote IVA applicabili al trasporto aereo e ferroviario in linea con le medie europee.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro delle finanze, onorevole Rino Formica, sulle prospettive di riduzione delle aliquote IVA applicabili al trasporto aereo e ferroviario in linea con le medie europee.

Ringrazio il ministro per la sua disponibilità a riferirci in merito ad una questione che ci interessa particolarmente e cioè all'impegno — che il Governo ha assunto per ben due volte accettando ordini del giorno del Parlamento — di ridurre l'IVA alla compagnia aerea di bandiera, per consentirle di essere competitiva a livello europeo. Il Parlamento aveva indicato una riduzione dal 18 al 9 per cento; a fronte di una media europea del 5-6 per cento.

La Commissione si sente responsabile della questione come d'altronde io personalmente, essendo l'autore delle modifiche relative alle tasse di sorvolo, che in precedenza erano un contributo gratuito dello Stato all'ANAV.

Il ministro Formica conosce bene il problema essendo stato ministro dei trasporti. Inoltre, quale ministro delle finanze, ha presenti le difficoltà derivate al settore — in Italia ed in Europa — dalla crisi nel Golfo, difficoltà che si ripercuotono sulla questione che stiamo esaminando oggi.

Do la parola al ministro.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze.* Signor presidente, mi scuso con la Commissione per il ritardo dovuto alla mia partecipazione ad una riunione, presso il Ministero del tesoro, sulla situazione della finanza pubblica, che rischia di deteriorarsi ulteriormente per la presenza dei fatti di carattere internazionale a tutti noti.

Non ho fatto questa premessa per scoraggiare i colleghi, ma per sottolineare che dobbiamo tener conto delle situazioni di difficoltà esistenti nell'economia dei singoli paesi in Europa e nel mondo. Naturalmente le questioni che riguardano il sostegno all'economia devono trovare, per questa particolare contingenza, la disponibilità del Governo.

Per quanto riguarda la questione specifica dell'IVA sul trasporto delle persone, ed in particolare dell'armonizzazione delle aliquote in sede comunitaria, il problema si trascina da anni, stanti le difficoltà dei singoli paesi ad avere aliquote omogenee. Ciò non è stato possibile perché l'insieme delle varie situazioni ha creato grandi squilibri. Quindi, considerato l'avvicinarsi del 1° gennaio 1993, si è cercato di procedere, se non all'avvicinamento delle aliquote, almeno alla determinazione dei criteri. In primo luogo si è deciso di fissare un'aliquota normale ed una ridotta, stabilendo quali dovessero essere i beni ed i servizi da inquadrare nell'una o nell'altra. Bisognava poi decidere se l'aliquota ridotta dovesse essere predeterminata in sede comunitaria ovvero in sede nazionale all'interno di una fascia, oppure se dovesse essere fissata una percentuale minima, su scala euro-

pea, per quanto riguarda sia l'aliquota normale, sia quella ridotta.

La questione dell'applicazione dell'aliquota nel paese d'origine o in quello di destinazione è stata risolta con la scelta della seconda ipotesi.

Per ciò che concerne la fascia è stato deciso di determinare il limite minimo e massimo delle aliquote normale e ridotta. Proprio in questi giorni, dopo il semestre di presidenza italiana della CEE nel corso del quale è stato firmato un accordo sul principio generatore e sul sistema dei controlli sull'IVA e sulla circolazione delle accise, si è in attesa della determinazione e definizione del principio dell'armonizzazione delle aliquote. Allo stato attuale l'orientamento dovrebbe essere il seguente: una fascia ridotta ed una fascia normale; la prima che va dal 4 al 9 per cento e la seconda dal 14 al 20 per cento, con l'inclusione nella fascia ridotta — rivedendo i principi fissati di alcuni beni di prima necessità. Di conseguenza, anche il trasporto delle persone verrebbe collocato nella fascia normale, non in quella ridotta.

Nella fascia normale, quindi, rientrerebbe l'aliquota dal 14 al 20 per cento, con la facoltà in sede nazionale di fissare più aliquote ridotte e più aliquote normali al fine di rendere « più morbida » l'armonizzazione tra i vari paesi. Ciò consentirebbe sia di avere più aliquote tra il 4 ed il 9 per cento, e tra il 14 ed il 20 per cento, sia di avere aliquote « di parcheggio », evitando il prodursi di effetti sull'economia e sul trasferimento sui prezzi.

È probabile anche per noi — dopo aver verificato l'impatto sul gettito, sul trasferimento sui prezzi e sull'inflazione — avere un'aliquota normale collocata sotto il 19 per cento, al fine di « parcheggiare » i beni ed i servizi che dalla ridotta devono passare alla normale o che dalla normale, subendo un'aliquota eccessivamente elevata (ossia il 19 per cento), non intendono passare nella ridotta.

Una riduzione dell'aliquota del trasporto delle persone con il mezzo aereo implicherebbe una diminuzione del gettito pari a 400 miliardi.

MAURO DUTTO. Con quale percentuale ?

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Se l'aliquota dovesse scendere dal 19 al 9 per cento, vi sarebbe una differenza di dieci punti e, dato che ogni punto è pari a 40 miliardi, il volume totale è 400 miliardi.

Com'è noto, in questo momento risulta difficile procedere ad alleggerimenti sulle imposte indirette; è difficile in quanto se il Parlamento da un lato legifera per aggravare le imposte, dall'altro legifera per eccesso di alleggerimento, tanto che la Commissione bilancio del Senato sta per introdurre una copertura in favore dell'aumento delle pensioni, trasferito nel 1994 su un incremento dell'IVA indifferenziato su tutte le aliquote.

Semplicisticamente si è detto che si tratta di un aumento dei costi. Ciò non risponde al vero dato che l'IVA non viene sopportata dall'azienda, ma trasferita. Tra l'altro, attualmente non si registra una caduta del traffico aereo interno per effetto dell'IVA, ma per altre ragioni. Né tanto meno può essere invocata la concorrenza in quanto sulle linee internazionali l'IVA non viene pagata.

Genericamente si sostiene che un aumento del prezzo — cui è legato un incremento proporzionale dell'IVA, con aliquota elevata — si ripercuote sul biglietto: a mio avviso, ciò varrebbe qualora esistesse una concorrenza sulle linee interne (il che non è) e un'indifferenza rispetto a quelle internazionali.

GIORDANO ANGELINI. Scusi, ministro Formica, ma all'interno dell'Europa l'IVA si paga o non si paga? E quando lei parla di linee internazionali, intende anche le intercontinentali?

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Sulle linee internazionali l'IVA non viene pagata...

GIORDANO ANGELINI. Per un collegamento Italia-Germania l'IVA non viene pagata, quindi.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Certo: ripeto l'IVA incide, come pagamento, solamente sulle linee interne.

Da un punto di vista generale, il Governo assunse l'impegno, a suo tempo, di ridurre l'IVA, confondendo però talune questioni, la prima delle quali riguardava la tassa di atterraggio che rappresentava l'agevolazione di cui godeva il vettore aereo italiano e straniero (tassa che veniva pagata in forza del servizio reso al vettore, in altri termini è un costo cui corrisponde un servizio). Non so come né perché, confondendo una tassa, che rappresentava un costo, con una imposta che veniva trasferita, si è parlato di ridurre l'IVA.

Dal punto di vista dei costi aziendali, però, anche la riduzione dell'IVA non avrebbe determinato una corrispondente diminuzione dei costi. Certo, complessivamente il biglietto sarebbe costato di meno, ma non avrebbe inciso sui costi supportati dall'azienda.

MAURO SANGUINETI. Infatti, riguardava gli introiti.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Si tratta, comunque, di soggetti che devono pagare l'imposta.

Da un punto di vista di ordine generale, ha ragione il presidente quando ricorda che fu assunto un impegno. Con l'andar del tempo, le difficoltà del bilancio dello Stato sono divenute ancora più rilevanti. Senza fare promesse — ma soprattutto per una ragione di equità, quindi per consentire l'armonizzazione delle aliquote in sede comunitaria — qualora entro il 18 marzo prossimo dovesse farsi strada in sede CEE l'idea — sostenuta anche dall'Italia — di prevedere aliquote nella fascia normale ed in quella ridotta, ritengo che potrebbe essere utile — in questo senso sono già stati effettuati dei conteggi — avere un'indifferenza globale di gettito introducendo un'aliquota-parcheggio del 14 per cento che veda anche la riduzione dell'aliquota normale del 19 per cento a quella del 14 per cento

per ciò che attiene al trasporto merci; tale provvedimento comporterebbe però una riduzione del gettito pari a 200 miliardi di lire.

All'interno di questa logica, credo si possa lavorare con serietà. Il Governo dinanzi al Parlamento aveva assunto un impegno di formulare proposte entro il mese di febbraio per una revisione delle aliquote IVA relative ad un pacchetto di beni e servizi. Immaginavamo, infatti, che in sede comunitaria fosse urgente adottare una decisione per collegarla alla questione relativa alla proroga dell'IVA ridotta del 9 per cento per il settore calzaturiero. Speriamo ancora che nel mese di febbraio, nel comitato *ad hoc*, possa emergere un orientamento per la Commissione per l'armonizzazione delle aliquote IVA, nel senso da me già indicato. Formuleremo allora delle proposte cercando di utilizzare sin da ora una possibilità quale quella dell'introduzione di un'aliquota all'interno della fascia normale.

Signor presidente, devo essere necessariamente un pò cauto perché nell'annunciare aperture cerco di stare « una linea sotto » e non « una linea sopra ». Non vorrei, infatti, essere chiamato da altra Commissione parlamentare e sentirmi dire di aver disatteso ciò che precedentemente era stato indicato.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro delle finanze. Comprendiamo la sua cautela, ma per la verità il Governo — nella sua collegialità, quindi non singolarmente il ministro delle finanze — aveva assunto un impegno quantitativamente specificato in modo diverso.

La Gran Bretagna, la Danimarca e l'Irlanda non prevedono imposizione sul valore aggiunto, la Grecia, l'Olanda ed il Belgio prevedono un'aliquota del 6 per cento, mentre in Francia vige quella del 5,5 Per cento. Tali differenze pongono evidenti problemi di adeguamento anche in vista della prospettata apertura degli scali nazionali alle compagnie estere.

Passiamo alle domande.

SILVANO RIDI. Signor ministro, vorrei chiederle se l'aliquota IVA sul carburante è del 19 per cento.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Sì, l'aliquota è del 19 per cento.

SILVANO RIDI. L'IVA, quindi, non è pagata soltanto sul biglietto, ma anche sui consumi del carburante ?

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. L'imposta sul valore aggiunto è dovuta su tutte le erogazioni di beni e di servizi a favore di qualsiasi azienda. Non vi è alcun trattamento particolare.

SILVANO RIDI. La prego di farmi terminare la domanda. L'imposta è del 19 per cento sia sul biglietto, sia sul carburante, che rappresenta uno dei costi più rilevanti per una compagnia aerea ...

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Ma anche la FIAT paga l'IVA sui beni ed i servizi !

SILVANO RIDI. Signor ministro, poiché non ho ancora terminato di formulare la domanda, mi consenta di concludere.

Oltre alle imposte di cui ho detto, vi è anche quella di fabbricazione sul carburante aeronautico nella stessa misura di quella applicata per i carburanti destinati ad altri usi.

Ritengo che cumulare sul bilancio di una compagnia questo insieme di aliquote non sia una condizione che pone la nostra compagnia di bandiera sullo stesso piano delle altre perché ...

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Onorevole Ridi, mi perdoni se la interrompo, ma vorrei rilevare che l'IGE era un'imposta « a cascata », mentre l'IVA si recupera. L'azienda che paga sul prezzo di un bene o di un servizio l'imposta sul valore aggiunto, successivamente la recupera, nel nostro caso, sui biglietti emessi. Tanto è vero che se vi fosse una differenza tra l'IVA incassata e quella pagata, l'azienda diverrebbe creditore di imposta.

Nel caso, invece, l'azienda avesse incassato più IVA di quanta ne avesse pagata, alla scadenza mensile, trimestrale o annuale sarebbe tenuta a versare il conguaglio. Poiché la struttura delle due imposte è completamente diversa, quello che lei dice, onorevole Ridi, non c'entra.

SILVANO RIDI. Quindi l'IVA è recuperabile ?

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Certamente. Ma ciò non avviene solo per l'Alitalia, ma anche per qualunque azienda ed in tutto il mondo.

SILVANO RIDI. Le compagnie estere pagano un'aliquota IVA del 3-5 per cento; esse, quindi, sono impegnate sul piano fiscale in modo complessivamente diverso dalla nostra compagnia di bandiera. Le chiedo, quindi, se questa condizione non ponga in difficoltà crescente la capacità competitiva dell'Alitalia in un momento di notevole concorrenza internazionale. È vero quello che lei dice, signor ministro, però per quanto riguarda l'imposta di fabbricazione sulla benzina, quando i prezzi del petrolio diminuiscono, non mi pare che lo Stato effettui una restituzione.

Da questo punto di vista, cioè da quello delle oscillazioni dei prezzi del carburante, bisognerebbe confrontare la situazione che si verifica negli altri paesi; tali oscillazioni vengono praticate sia in aumento che in diminuzione: non le pare che vi sia, in tal senso, una condizione diversa dalla nostra ?

L'esigenza è quella di valutare serenamente se in una situazione di mercato aperto, di fortissima concorrenzialità — dove il rischio è che le imprese più forti riescano a risucchiare quelle più deboli — non convenga praticare una strada possibile, pur nel pieno rispetto della normativa comunitaria, proprio per tentare di mettere la compagnia di bandiera almeno in condizione di parità, per quanto riguarda il gravame fiscale, rispetto alle altre compagnie. Da questo punto di vista la storia dell'IVA non nasce casualmente,

ma dal fatto che la nostra compagnia di bandiera ha i conti in rosso; fra le difficoltà finanziarie della presente situazione, l'IVA è solo una delle cause concorrenti. Questo è il nodo del nostro ragionamento odierno: trovare soluzioni per evitare di dover correre al riparo per altre vie molto più costose.

MAURO DUTTO. Credo che l'approccio al problema che lei ci ha illustrato oggi, signor ministro, sia soddisfacente. Non mi pare si possa pensare ad altra via se non a quella di una armonizzazione in campo comunitario. La nostra Commissione si occupa in maniera specifica del settore dei trasporti, proprio per questo vogliamo sottolineare l'urgenza di risolvere positivamente la questione che forma oggetto del nostro dibattito odierno.

Lei, ministro Formica, ha fatto riferimento alla data del 18 marzo, ma noi vorremmo che tale appuntamento fosse veramente conclusivo. Lei ci ha detto che il percorso è stato lungo, la discussione si è spesso arenata, le difficoltà di trovare un accordo al riguardo sono molte, ma io credo che non si possa non valutare il fatto che la compagnia area francese gode di un regime di imposizione migliore rispetto a quella italiana, il che rappresenta un grosso vantaggio per i nostri concorrenti.

Nonostante sia stato detto che l'IVA viene « scaricata », vi sono condizioni che dobbiamo adeguatamente considerare. Soprattutto in questo momento di tensione internazionale, e quindi di pressione sulle psicologie dei passeggeri, si registra un calo della domanda addirittura vertiginoso.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Non è una situazione imputabile all'IVA !

MAURO DUTTO. Certamente lei saprà che il prezzo dei biglietti dei voli italiani raggiunge livelli molto alti, mentre vi è un calo di domanda per quanto riguarda i voli internazionali; in campo interno non vi è la possibilità di inserire fattori sostitutivi poiché sul prezzo del biglietto

pesa un'IVA molto consistente, in questo senso il prezzo finale risulta oneroso e ciò non aiuta la compagnia che non ha possibilità di giocare sulle tariffe per incentivare la domanda.

Si potrà obiettare che un eventuale ritocco dell'IVA non servirebbe ad un risanamento dei conti dell'azienda; questo è vero, però potrebbe servire, in una fase critica del trasporto aereo, a rialimentare una domanda che attraversa un momento di grossa difficoltà.

Quando il Governo e il Parlamento si troveranno ad affrontare l'intera problematica del settore aereo dovranno pensare a provvedimenti atti a mantenere i livelli occupazionali ad uno *standard* che si avvicini a quello attuale. Non possiamo pensare che gli effetti di recessione che questa crisi recherà, complessivamente, all'economia italiana, si possano riassorbire nel giro di pochi mesi o poche settimane. La situazione riguarderà sicuramente tutto l'anno, ma non possiamo ipotizzare di smantellare un settore aereo che solo sei mesi fa era considerato insufficiente rispetto ad uno sviluppo del traffico che si prevedeva consistente e considerata l'attività dei colossi internazionali che lasciavano pochissimo respiro ai nostri vettori.

L'esigenza di fondo è pertanto quella di predisporre provvedimenti che permettano di affrontare l'emergenza; in questo senso si potrebbe pensare ad un abbassamento dell'aliquota IVA, proprio per incentivare la domanda interna del trasporto aereo con conseguente aumento degli introiti delle compagnie. Sempre in tale ottica non so se sia possibile ipotizzare, nella riduzione dei biglietti, un vantaggio per la compagnia; forse è un problema che riguarda i ministri del bilancio e del tesoro, ma sono convinto che dobbiamo porci anche tale problema, considerando che al settore del trasporto aereo del nostro paese non è interessata solo l'Alitalia ma anche altre compagnie italiane.

PINO LUCCHESI. Chiedo scusa del ritardo con il quale intervengo a questi

lavori e del fatto di non aver potuto ascoltare per intero l'introduzione del ministro Formica. Forse qualche battuta iniziale mi sarà sfuggita, ma credo di aver recuperato i termini sostanziali del problema.

Sulla nostra Commissione, signor ministro, si scarica in generale — e, in questo momento, in particolare — una preoccupazione di carattere specifico collegata alla possibilità di sopravvivenza ed alle ipotesi di sviluppo della nostra compagnia di bandiera. In questo senso dobbiamo evitare di andare in rotta di collisione con impostazioni di principio che dovrebbero avere valenza ufficiale: ha, infatti, poco senso non rendersi conto dei problemi per poi sollecitare — come spesso abbiamo fatto in questa sede — la compagnia di bandiera ad assumere iniziative coraggiose per affrontare la concorrenza internazionale.

Si tratta di preoccupazioni che sono rafforzate dalla situazione contingente a tutti nota. Credo che il nostro punto di vista non possa prescindere da due passaggi sostanziali. Vi è una difficoltà da parte del Governo a mantenere gli impegni a suo tempo assunti, che non erano di carattere generico ma riguardavano una sostanziale riduzione dell'aliquota IVA sui biglietti aerei nazionali (dal 19 al 9 per cento).

In definitiva, va considerato che, nel momento in cui vengono assunti impegni di fronte al Parlamento, da parte di quest'ultimo si manifesta l'ovvia aspettativa a che tali impegni vengano rispettati.

Il ministro ha affrontato un secondo aspetto, in merito al quale mi permetto di rilevare una contraddizione. Mi riferisco alla dichiarazione in base alla quale nell'attuale fase non si registra una situazione di concorrenza stante la presenza della compagnia di bandiera. Si tratta di un dato parziale, ove si consideri che già oggi sono riscontrabili motivi di concorrenza molto forti ed anzi ci è sembrato di capire, nel corso di un confronto svoltosi recentemente con il ministro dei trasporti, che in sede di rinnovo delle con-

venzioni tali motivi aumenteranno in modo considerevole, soprattutto per quanto riguarda i voli interni.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*.
Se lei percorre la linea Milano-Roma, cioè una tratta nazionale, pagherà l'IVA.

PINO LUCCHESI. Intendevo solo sottolineare che l'evoluzione della situazione comporterà presumibilmente un incremento significativo delle difficoltà gestionali dell'azienda in riferimento ai voli interni.

Il nostro dovere è di fornire una valutazione complessiva degli avvenimenti; sotto questo profilo, ho ben compreso il richiamo che il ministro ha fatto alle difficoltà, peraltro riscontrabili in maniera permanente nei lavori parlamentari, emerse nell'ambito dei rapporti tra le Commissioni di merito e le altre Commissioni.

Mi è sembrato di capire che il ministro abbia intenzione di rinviare la soluzione del problema al nostro esame all'appuntamento comunitario, a mio avviso improbabile, del 18 marzo prossimo, nel cui ambito si spera di riuscire ad individuare linee di armonizzazione a livello comunitario. Il presidente Testa richiamava in precedenza alcuni dati che dimostrano come tale ipotesi sia improbabile, in considerazione della particolare situazione di partenza.

Va considerato, inoltre, che le difficoltà nelle quali versa in questa fase la nostra compagnia di bandiera sono avvertite anche dalle altre compagnie europee, quali l'Air France, la Lufthansa e la British Airways. A tale proposito le chiedo, signor ministro, se in questo momento lei ritiene che gli inglesi, i francesi ed i tedeschi — nostri concorrenti — siano disponibili a rivedere situazioni che rischiano di penalizzare ulteriormente le rispettive compagnie di bandiera. A mio avviso, il momento attuale è, tra tutti, quello meno opportuno.

Nella piena consapevolezza che il problema in discussione non potrà trovare una definitiva soluzione nell'ambito del-

l'odierno dibattito, e prendendo atto delle posizioni emerse, credo che in questa o in altre sedi (o, come immagino debba essere doveroso, in sede di Governo, considerato nella sua collegialità), la materia debba essere ripensata, recuperando opportunamente gli impegni assunti di fronte al Parlamento.

MAURO SANGUINETI. Nel ringraziare il ministro per la chiara ed esaustiva esposizione, desidero sottolineare come, a mio avviso, le posizioni emerse nel corso del dibattito siano state condizionate dalla situazione di difficoltà che si è venuta a determinare e che ha coinvolto la nostra compagnia di bandiera. Infatti, se non ho capito male, per quanto riguarda i voli internazionali, non vi sarebbero problemi connessi all'IVA. Il ministro ha dichiarato che in ordine all'IVA applicata sulle tratte nazionali non si registrerebbe allo stato un aggravio superiore per la compagnia di bandiera, dal momento che essa non opera in regime di concorrenza.

Ritengo che, rispetto alla liberalizzazione del mercato aereo, sia necessario pervenire in sede comunitaria a rapporti di armonizzazione che consentano a tutte le compagnie, compresa la nostra, di lavorare in termini concorrenziali. È altrettanto chiaro che non può non essere considerato che alcuni governi della Comunità hanno adottato provvedimenti straordinari per aiutare le compagnie di bandiera a far fronte al decremento dell'utenza registratosi prevalentemente sulle linee internazionali. Ho avuto modo di leggere, infatti, che alcuni governi sono intervenuti assumendo come dato di partenza la considerazione del notevole calo registratosi nel traffico internazionale. Vi sono addirittura paesi che continuano a pagare alcuni voli, nonostante questi ultimi facciano registrare la totale o parziale mancanza di utenti.

La domanda che ci dobbiamo porre è la seguente: se decidessimo di abbassare l'aliquota IVA, si ritiene davvero che possa essere recuperata una quota consistente di passeggeri sul mercato nazio-

nale? A mio avviso, ove si determinasse la richiamata condizione, il recupero sarebbe comunque modesto.

Ritengo che l'obiettivo della compagnia di bandiera sia quello di recuperare, attraverso un abbassamento dell'aliquota IVA, un maggiore introito sulle tariffe al fine di risanare i problemi di bilancio. Mi chiedo allora, senza mettere in discussione l'atteggiamento che dovrà essere assunto dal Governo e, in particolare, dal ministro delle finanze (che intende operare nel tentativo di inquadrare il problema in un'ottica comunitaria), se la strada che il Governo vuole seguire per agevolare il risanamento del bilancio dell'Alitalia sia quella di procedere alla diminuzione dell'IVA — sempre che sia possibile —, lasciando invariata la tariffa (e quindi consentendo all'azienda di avere un maggiore introito), oppure se il Governo nella sua collegialità ritenga di adottare misure di diversa natura per aiutare la compagnia di bandiera a superare le difficoltà in cui si trova...

CARLO D'AMATO. Continuerà a trovarsi in difficoltà!

MAURO SANGUINETI. Mi pare che la discussione non possa essere di natura ideologica, volta cioè a stabilire se le aliquote IVA in Italia siano superiori o se il confronto con gli altri paesi sia a svantaggio della compagnia di bandiera italiana. Sappiamo che sulle tratte nazionali non si registra alcun problema. La questione, piuttosto, si porrà in futuro, nel momento in cui sarà introdotto il regime di liberalizzazione. Oggi si tratta di trovare una risposta adeguata al problema che è di fronte a noi. Credo che dobbiamo prendere atto della posizione del ministro delle finanze ed auspicare che in sede governativa si trovino soluzioni idonee ad alleggerire le difficoltà che oggi caratterizzano l'attività della nostra compagnia di bandiera.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Ritengo che il nodo fondamentale del problema alla nostra attenzione sia quello posto in evi-

denza dal collega Sanguineti. Occorre sottolineare, infatti, che l'utilizzatore finale non recupera l'IVA, per cui, se si confermasse l'entità della tariffa, diminuendo contestualmente l'IVA, si registrerebbe un maggiore introito a favore delle compagnie, in una logica di riequilibrio dei costi.

Vorrei chiedere un chiarimento su un aspetto estraneo alla discussione che stiamo svolgendo, al quale tuttavia il ministro si è riferito, dichiarando che per prudenza sarebbe preferibile mantenersi « un tono al di sotto della riga ». Ritengo che sulla questione dell'IVA riferita al settore delle calzature ci si sia tenuti addirittura quattro toni sotto la riga. A tale proposito, ricordo che, nel corso della discussione sulla legge finanziaria, fu ritirato uno specifico emendamento a fronte di una precisa dichiarazione del ministro. A questo punto, pertanto, si apre una vicenda delicata, per cui le chiedo se sull'impegno assunto all'epoca siano intervenute ragioni di ripensamento.

ANTONINO PERRONE. Vorrei sottoporre all'attenzione del ministro una questione già sollevata dai colleghi che mi hanno preceduto. L'ipotesi di un'entrata nelle casse dello Stato di 400 miliardi fa riferimento a un certo numero di biglietti venduti, comprensivi di IVA al 19 per cento; ma il Governo deve valutare che, diminuendo il numero dei biglietti venduti, pur se comprensivi di IVA, l'introito sarà minore.

Mi rendo conto che, per quanto riguarda la compagnia di bandiera, potrebbe essere affrontato anche il discorso relativo all'IVA sul carburante, già accennato da qualcuno. L'IVA, infatti, va considerata in relazione a due diverse fattispecie: l'imposta sul carburante, che rappresenta un costo che contribuisce a formare il prezzo, e di cui l'Alitalia sarebbe tenuta a tener conto in relazione alla definizione del prezzo definitivo del biglietto; e l'IVA sul biglietto che, invece, è tutta a carico del viaggiatore.

Trovandoci di fronte ad un evidente calo della vendita di biglietti e, quindi,

dei viaggiatori, sarebbe necessario, a mio avviso, venire incontro alle esigenze prospettate riducendo l'IVA. Si è parlato di una fascia ridotta dal 4 al 9 per cento, e di una fascia normale dal 14 al 20 per cento. Intende il ministro giungere alla definizione di una fascia intermedia che vada dal 9 al 14 per cento?

Infine, vorrei avere alcuni chiarimenti in merito all'eventuale fiscalizzazione, almeno di una parte degli oneri, con riferimento ai biglietti per le isole. Ciò potrebbe agevolare l'emissione di biglietti e il flusso di passeggeri da e verso le isole.

CESCO GIULIO BAGHINO. Se poco più di un anno fa avessimo impostato questa discussione, l'intenzione sarebbe stata quella di ottenere un risultato in relazione all'armonizzazione delle tariffe rispetto a quelle praticate dagli altri paesi, con una diminuzione del costo dei biglietti al fine di aumentare il traffico. Oggi, a mio avviso, le cose sono molto diverse. La preoccupazione che il Governo deve avere, provvedendo in merito al più presto, è legata al fatto che con la diminuzione del traffico, l'esigenza di ristabilire un equilibrio nella compagnia di bandiera concerne non soltanto la tassa di atterraggio (che, di massima, deve aumentare), ma anche la questione dell'IVA. L'intervento del Governo non è più limitato quindi all'esigenza di armonizzazione, ma deve tener conto di una situazione nuova, sia pure temporanea. Oggi non abbiamo più di fronte l'esigenza di diminuire l'IVA per ottenere un aumento del traffico, ma per ristabilire il più possibile l'equilibrio nella compagnia di bandiera con tutti provvedimenti necessari, in considerazione della situazione di emergenza.

Tale questione, riguardando il Governo nel suo complesso e non esclusivamente il ministro, mi auguro che sia affrontata al più presto perché necessita di una risposta ben più significativa dell'ammontare della percentuale dell'IVA che inciderebbe minimamente sulla soluzione del problema se non venissero approvati prima gli altri aspetti.

Vorrei approfittare della presenza del ministro anche per avere notizie in merito ad un problema che potrebbe essere oggetto di risoluzioni o interrogazioni: mi riferisco all'adeguamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime, che ha recato notevoli oneri, tanto è vero che, soprattutto in Liguria (le cui spiagge, con riferimento alla tariffa del 1988 si trovavano già in una situazione differente rispetto alle altre), si rischia in molti casi addirittura la chiusura. Le segnalo tale questione chiedendo, se possibile, una risposta. Si tratta, infatti, di un problema pesante e grave. Avrò certamente ricevuto segnalazioni e ordini del giorno in merito a tale questione da parte di alcuni comuni della Liguria...

MARIO CHELLA. Anche da parte della regione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Infatti!

CESARE CURSI. Pur rischiando di ripetere cose già dette questa mattina, vorrei osservare che se all'epoca esistevano motivi che, convinsero i gruppi parlamentari (democristiano, comunista, socialista e del movimento sociale-destra nazionale) a presentare l'ordine del giorno, accettato dal Governo, che lo impegnava ad una riduzione dell'IVA (ricordo che il primo firmatario del documento era il presidente della nostra Commissione), quei motivi appaiono oggi ulteriormente rafforzati. Quanto è accaduto dal 2 agosto in poi è sotto gli occhi di tutti e, probabilmente, ciò che poteva apparire solo come un problema di riequilibrio di conti aziendali, va oggi assumendo i connotati di una vicenda che va oltre il bilancio dell'Alitalia, coinvolgendo tutte le compagnie di bandiera e un settore particolarmente delicato come quello ferroviario.

Dovremmo essere abituati al fatto che *pacta sunt servanda*; poiché il Governo si è assunto un impegno in un settore che è andato producendo effetti negativi, oggi ancora di più tale impegno deve essere confermato. Se in quell'occasione ricordavamo a noi stessi che le aliquote IVA a

livello europeo vanno dallo 0 della Gran Bretagna, della Danimarca e dell'Irlanda al 6 per cento di altri paesi, è opportuno riconsiderare oggi tutto ciò ed anche la posizione dell'Italia. Mi rendo conto del fatto che il Governo, dovendo compiere uno sforzo complessivo per la bilancia finanziaria a livello nazionale abbia l'esigenza di difendere fino in fondo una linea di politica economica che tende il più possibile a non guastare alcuni rapporti ed equilibri, ma siamo di fronte ad un impegno preciso assunto in sede parlamentare, che necessita questa mattina di una sorta di riconferma, tanto più in considerazione del fatto che quell'ordine del giorno era stato firmato da esponenti di tutti i gruppi.

Le stesse compagnie europee, del resto, dall'Air France alla Lufthansa, alla British Airways stanno eseguendo una serie di analisi (basterebbe considerare cosa la situazione degli ultimi mesi ha prodotto). Do ragione anche a chi sostiene che la riduzione dell'aliquota IVA non è il solo strumento da adottare, in quanto può concorrere, insieme ad altri, a tentare di fornire una risposta complessiva; ma è uno strumento importante e fondamentale in termini finanziari. Certo vi sarà l'esigenza di una decisione collegiale: come esponente di un gruppo appartenente alla maggioranza non intendo infatti riversare tutte le responsabilità sul ministro Formica, in quanto egli è esponente autorevole di un Governo che è a sua volta espressione della maggioranza parlamentare. La mia sollecitazione è quindi rivolta all'intero Governo, perché rispetti l'impegno assunto in sede parlamentare il 4 ottobre 1990 e si faccia carico di seguire la linea che è stata indicata. Ritengo di poter dire, anche in base alle notizie apparse sui giornali, che negli incontri svoltisi tra il Presidente del Consiglio ed il ministro dei trasporti è emersa l'esigenza di verificare se vi sia a livello europeo il rischio di rimanere coinvolti in un contenzioso che potrebbe svilupparsi in materia di *deregulation* riguardante il settore del trasporto aereo. È quindi necessario analizzare se sia possi-

bile individuare forme di sostegno delle nostre compagnie aeree compatibili con tali esigenze.

Proprio oggi l'ufficio di presidenza della Commissione trasporti, opportunamente convocato dal presidente Testa, terrà un incontro con i vertici dell'Alitalia per verificare la situazione. Ciò perché le varie forze parlamentari intendono arricchire di nuovi significati l'impegno assunto nell'ottobre scorso, dal momento che la situazione si è ulteriormente drammatizzata.

Concludo ringraziando il ministro Formica per il suo apporto e ribadendo che non intendiamo far carico a lui di tutto ciò che sta accadendo, in quanto non vorremmo certo che, alla fine, vi fosse un solo responsabile: siamo tutti responsabili e vorremmo superare collegialmente l'attuale situazione e l'aliquota IVA è uno degli strumenti della manovra finanziaria attraverso i quali è possibile fornire una risposta alle problematiche dei settori del trasporto aereo e ferroviario.

CARLO D'AMATO. Ringrazio innanzitutto il ministro per le delucidazioni che ci ha fornito, le quali ci consentiranno di avere le idee più chiare sull'impegno che la Commissione dovrà assumere in merito alla problematica relativa alla linea che il Parlamento dovrà adottare nei confronti della compagnia di bandiera. Vorrei però sottolineare il momento eccezionale in cui ci troviamo, che è ben diverso da quello in cui avevamo presentato gli ordini del giorno ed avevamo chiesto la riduzione dell'aliquota IVA dal 19 al 9 per cento. La situazione contingente probabilmente porterà il Governo (e credo sia questa la sollecitazione espressa da tutti i gruppi parlamentari nel corso della presente audizione) ad adottare misure a sostegno della compagnia di bandiera. Questo è però soltanto uno dei due aspetti del nostro ragionamento; l'altro è quello che si riferisce alla problematica generale riguardante l'IVA. In proposito debbo dire francamente che non riesco a capire se gli effetti della riduzione dell'aliquota dal 19 al 9 per cento porteranno

effettivamente, alla fine, ad una riduzione del costo del biglietto. A mio avviso, infatti, dovrebbe essere questa la conclusione di un discorso tendente a rendere concorrenziale la nostra compagnia di bandiera nei confronti del sistema del trasporto internazionale affidato a compagnie di altri paesi. Se non vi è un problema di concorrenzialità a livello internazionale, perché l'IVA, come ha ricordato il ministro, non viene applicata ai voli internazionali, e se c'è un regime di monopolio che consente comunque alla nostra compagnia di bandiera di non subire danni dal mantenimento dell'aliquota, diventa obbligata nei confronti della compagnia la domanda se, alla fine, la riduzione dell'IVA comporterà automaticamente (mi sembra sia questa, infatti, la richiesta avanzata dall'Alitalia) il risultato di giungere, con un aumento del costo del biglietto, depurato dall'IVA, al mantenimento dello stesso prezzo. In caso contrario, non si comprende perché si stia sviluppando questa battaglia. È evidente che l'orientamento dell'Alitalia è quello di richiedere una riduzione dell'IVA che consenta di aumentare il costo del biglietto per recuperare una parte delle perdite. Credo che a tale proposito le audizioni che abbiamo in programma e la possibilità di aprire finalmente un confronto serio sui problemi di gestione dell'Alitalia ci consentiranno di svolgere valutazioni più adeguate. Non credo, infatti, che lo scopo che ci prefiggiamo sia quello di compiere un'operazione puramente formale la quale lasci sostanzialmente le cose come stanno.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al ministro Formica, desidero fornire alcuni chiarimenti la cui opportunità mi è stata suggerita dall'intervento del collega D'Amato. Voglio ricordare che il primo ordine del giorno presentato sulla materia (analogo al secondo, presentato nel novembre dell'anno scorso) risale al 1° dicembre 1988 e su di esso si espresse l'accordo dei ministri finanziari e del ministro dei trasporti dell'epoca. Considerato che dal 1° gennaio 1989 l'Alitalia

avrebbe dovuto pagare le tasse di atterraggio e di sorvolo (pagamento che fino a quel momento non le competeva, dal momento che l'ANAV riceveva un contributo diretto da parte dello Stato), analogamente alle compagnie straniere, si calcolò che da quella data la nostra compagnia di bandiera avrebbe dovuto versare circa un centinaio di miliardi. Per bilanciare tale situazione si pensò di ridurre l'aliquota IVA in modo che l'Alitalia potesse aumentare il prezzo del biglietto senza che ciò gravasse sull'utente. Fu questa l'operazione concordata allora con i ministri competenti. Ciò significa che attualmente lo Stato ha già incassato 200 miliardi, in quanto non ha più fornito il contributo al settore ed ha finora mantenuto invariata l'aliquota IVA, quindi ha risparmiato il contributo a fondo perduto che prima forniva all'ANAV senza concedere alcuna contropartita. L'operazione, però, doveva avere soltanto lo scopo di mantenere l'equilibrio senza gravare sull'utente: l'impegno finora non è stato mantenuto, a danno della compagnia di bandiera. Si tratta quindi di un discorso che va al di là della crisi del settore e dell'attuale crisi del Golfo.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Vorrei innanzitutto ringraziare i commissari i quali hanno dimostrato di comprendere che il Governo (il quale non è poi un'entità astratta, bensì l'espressione del Parlamento e della sua maggioranza) deve oggi affrontare il difficile problema di mantenere gli obiettivi di risanamento della finanza pubblica che sono stati indicati dal Parlamento con la risoluzione del 1990 e con l'approvazione della legge finanziaria per il 1991, in presenza però di un mutamento del quadro internazionale e del quadro economico interno che si esprimerà, nei prossimi mesi, con un incremento delle voci di spesa ed una riduzione di quelle di entrata. Verrà presto discusso in Parlamento tale mutamento ed i riflessi che sta avendo nel quadro della finanza pubblica italiana.

CESCO GIULIO BAGHINO. È un obbligo.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Ne discuteremo, perché naturalmente tutti dobbiamo riflettere e la questione non è semplice. Ha ragione, infatti, l'onorevole Perrone quando ricorda che, diminuendo i passeggeri a causa della situazione internazionale, si ha una riduzione delle entrate. Diminuendo le entrate, non si riduce la differenza tra l'aliquota normale e quella ridotta, ma l'intera aliquota subisce un taglio. È evidente, infatti, che se i passeggeri da un milione diventano 500 mila si perde il 19 per cento relativo a tutti i biglietti rimasti invenduti, il che comporta una notevole riduzione delle entrate. Pertanto, se vi è una difficoltà di carattere economico generale, avremo una contrazione di entrate, per effetto della contrazione della produzione, quindi dei traffici e delle attività. Ciò si rifletterà notevolmente anche sul versante delle spese perché nel frattempo scatteranno meccanismi di sostegno sociale o di sostegno alla produzione, con il doppio svantaggio di una contrazione di entrate e di una lievitazione di spese. Senza contare che siamo in presenza di un mutamento dei tassi che, per un paese fortemente indebitato, determinerà una lievitazione della previsione della voce interessi. È questo il quadro entro il quale ci dobbiamo muovere. Sono giuste le risoluzioni del 1987, 1988, 1989 e 1990, ma il mutamento del quadro internazionale non è stato certamente voluto né da voi, né da me, né dal Governo.

ANTONINO PERRONE. Questa volta però abbiamo altri compagni, non siamo soli.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Non vi è dubbio che la situazione è quella che è, e va affrontata con realismo.

Fatta questa premessa generale, vorrei fornire alla Commissione qualche chiarimento perché non vi sia confusione nei termini. Innanzitutto, la riduzione dell'IVA per aumentare la concorrenzialità è un problema che non esiste nei termini

in cui potrebbe apparire a prima vista definendo l'IVA un costo. In realtà, come abbiamo già chiarito, l'IVA non è un costo, ma un'imposta neutra che si paga o si incassa. Pertanto tutta l'IVA che si paga per l'approvvigionamento di beni e servizi ai fini della produzione, viene scaricata e non è incorporata nei costi.

Per quanto riguarda la concorrenza, vorrei fare un esempio paradossale ma significativo. Poiché la differenza di imposta caricata su un biglietto emesso a Parigi è diversa da quella di un biglietto emesso a Palermo, se da Palermo mi devo recare a Roma, posso andare a Parigi, acquistando un biglietto internazionale senza pagare l'IVA, e poi, con un altro biglietto internazionale, recarmi a Roma; quindi, con tale triangolazione arrivo a Roma via Parigi, risparmiando in tal modo l'IVA. Ovviamente questo è ipotizzabile solo per un turista, non per chi deve recarsi direttamente da una città all'altra. Pertanto, la concorrenza in questo caso non esiste; mentre vi può essere una parvenza di concorrenza nel fatto che un eccesso di imposta può ridurre il numero di viaggiatori. In realtà, così non è perché le linee interne dell'Alitalia non hanno un *deficit* di media di viaggiatori.

CESARE CURSI. Ma adesso la media è del 25 per cento.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Mi riferisco alla normalità, non alla straordinarietà. Ma la questione, come ha sottolineato l'onorevole D'Amato, è un'altra: siamo in presenza di una straordinarietà, di una contingenza, e non è l'IVA ridotta a dare coraggio a chi ha paura di viaggiare in aereo. Non credo che il coraggio possa venire da cinque o sei punti di IVA in più o in meno. L'onorevole Baghino, che conosce bene questa virtù, sa che il coraggio lo si ha oppure no, non può certo essere comprato.

Pertanto, siamo di fronte a questioni ben precise. Innanzitutto, dobbiamo considerare la possibilità da parte dello Stato, con una decisione del Governo e del Parlamento, di dare un sostegno all'e-

conomia, quindi ai settori della produzione che in questo momento subiscono un rallentamento per cause di carattere straordinario e contingente (che speriamo siano di brevissimo momento). Naturalmente siamo anche in presenza di situazioni molto variegiate e non prevedibili nella durata. Ricordo che tre mesi fa gli economisti e gli « opinionisti » scrivevano articoli, anche sulla stampa internazionale, in cui si sosteneva che in caso di guerra il prezzo del barile sarebbe schizzato a 80-100 dollari. Improvvisamente, per una di quelle beffe che nella realtà spesso accadono, il prezzo del barile è crollato a 20 dollari ed oggi viene sostenuto per evitare che scenda ancora di più.

L'altra questione concerne la possibilità di giungere ad un'armonizzazione delle aliquote IVA. Non si deve intervenire traumaticamente in questo campo e, visto che dobbiamo anche armonizzare le aliquote — per alcuni prodotti in discesa e per altri in salita —, dobbiamo elaborare un pacchetto di soluzioni che sia compensativo ai fini del gettito e dell'impatto inflazionistico, altrimenti ogni aumento o diminuzione di aliquote comporterebbe un aumento o una diminuzione dell'indice del costo della vita; inoltre, mentre l'aumento è certo, lo stesso non può dirsi per la diminuzione. Infatti, accadrà sicuramente che il venditore finale del prodotto o dei servizi incamererà la differenza dell'imposta. Del resto, diciamolo chiaramente, l'Alitalia errava nel dire che aveva bisogno di una riduzione dell'IVA ai fini di un aumento della competitività; in realtà si voleva una riduzione dell'IVA — come ha detto bene il presidente — ai fini di un aumento dei ricavi.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. No, la richiesta è stata formulata al fine di non gravare le tariffe, ma questo sistema di avere le compensazioni necessarie per l'equilibrio dei propri conti economici attraverso le imposte, è un cattivo vizio, perché la competitività di un'impresa su scala internazionale si misura al netto dell'imposta.

CESARE CURSI. È una prassi consolidata per tutte le categorie ?

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Poi si stabilirà come armonizzare la situazione. Le tasse di atterraggio vengono pagate da tutte le compagnie del mondo in tutti gli aeroporti e quindi anche dall'Alitalia quando i suoi aerei atterrano a Parigi o a New York. Tale compagnia non pagava solo quando gli aerei atterravano in Italia. Anche questo era un modo scorretto di sovvenzionare la società attraverso l'elargizione gratuita di servizi, che peraltro non erano gratuiti per lo Stato.

Non so quali siano le ragioni per le quali l'Alitalia al netto delle imposte non sia competitiva rispetto alla compagnie di altri paesi.

PINO LUCCHESI. Onorevole ministro, il suo è un ragionamento parziale, perché la compagnia deve far quadrare i propri bilanci compensando i meccanismi dei collegamenti internazionali con quelli interni: facendo un raffronto con la altre compagnie europee, in particolare con la British Airways, si ottiene una situazione scompensata.

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. Lei ha ragione, però, se volessimo affrontare il tema relativo ai bilanci dell'Alitalia e verificare se questa azienda abbia adottato nel passato tutte le misure necessarie per essere competitiva, la discussione sarebbe lunga.

CESARE CURSI. L'Alitalia non ha venduto le quote, come ha fatto qualche altra compagnia piccola, ricorrendo spesso e volentieri ai licenziamenti.

MAURO DUTTO. Forse il collega si riferisce al democristiano Paolinelli !

CESARE CURSI. Vedo che l'onorevole Dutto si eccita subito. Forse gli telefona qualcuno la sera, ha la coda di paglia ed è interessato !

MAURO DUTTO. Facciamo i nomi ed i cognomi !

RINO FORMICA, *Ministro delle finanze*. A me per fortuna non telefona nessuno. Non voglio fare polemiche, vi sono anche delle ragioni che vorrei affrontare in quanto tali.

L'effetto provocato dal Golfo può essere diverso nei confronti di una compagnia nazionale oppure inglese o spagnola: probabilmente chi sopporta meno rischi in questo momento nella guerra, incontra minori difficoltà. Ritengo che certamente le compagnie inglesi, italiane, francesi ed americane oggi siano molto più esposte di quelle di altri paesi che non siano direttamente impegnati nel Golfo. In definitiva, Governo di un paese deve tener conto anche della situazione straordinaria che si va determinando, indipendentemente da quella che sarà l'azione che lo stesso dovrà intraprendere per affrontare la questione relativa alle difficoltà della produzione e dell'economia per l'attuale contingenza, nella quale si trova anche il mezzo del trasporto aereo.

Altra questione è invece quella relativa all'entrata a regime di un sistema di imposizione fiscale, che deve trovare l'armonia nell'interno della Comunità. Ritengo in particolare che al di là dell'aliquota ridotta, dovremo raggiungere un'armonia al basso delle aliquote attualmente praticate.

Vi ho già detto qual è la situazione. Per me è sufficiente non che si assuma una decisione in sede comunitaria, nel senso di stabilire le aliquote o i criteri, ma che si fissi il principio della tollerabilità, nel senso di avere più di un'aliquota fra quella normale e quella ridotta.

Se ciò avvenisse, ci comporteremmo di conseguenza, valutando per un insieme di voci (noi ne abbiamo già individuate diverse nelle quali vi anche quella relativa al trasporto) il modo migliore per introdurre effetti compensativi.

Sono state rivolte due domande che non riguardano l'argomento in discussione. Infatti, una concerne il demanio marittimo, l'altra il settore calzaturiero.

La Commissione non è competente in materia di calzature, mentre per quanto riguarda il demanio marittimo, sulla base di indicazioni che abbiamo chiesto ai parlamentari intervenuti e anche alle regioni, intendiamo valutare se il fenomeno che si è venuto a determinare in alcuni casi riguarda la generalità di un'area. Non intendiamo naturalmente assumere decisioni sperequate rispetto a quelle che hanno riguardato altre regioni.

Se vi sono delle situazioni che per un insieme di circostanze erano legate all'originaria forma di canone corrisposto, siamo pronti anche a modificare, dopo le opportune valutazioni, la situazione. Abbiamo dato già incarico alla direzione generale di esaminare questo problema. Ab-

biamo preso contatti con le regioni, allo scopo di valutare la questione in termini concreti e rapidamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali alle 17.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO