

ATTI DI CONTROLLO**PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**

Interrogazione a risposta scritta:

PETRELLA, VILLARI, TUCCILLO, CENNAMO, SINISCALCHI e MARONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con il barbaro assassinio di Marco Biagi si è riproposta con forza la questione della sicurezza di fronte alla ripresa della iniziativa terroristica;

il professor Biagi è caduto nello stesso modo in cui tre anni fa era caduto il professor Massimo D'Antona;

entrambi erano collaboratori del ministero del lavoro e dei Ministri Tiziano Treu, Antonio Bassolino e, ora, Roberto Maroni, tutti potenziali bersagli della violenza terrorista;

nel frattempo l'onorevole Antonio Bassolino ha assunto la carica di Presidente della Regione Campania con un rafforzamento delle caratteristiche della sua esposizione;

in ottemperanza delle precedenti disposizioni di riorganizzazione dei servizi di scorta disposta dal Ministero era stata definita per il Presidente Bassolino la misura di annullamento della scorta, fatto già da considerarsi preoccupante in sé, sostituita da una forma leggera di tutela;

non risulta allo stato, pur dopo i fatti di Bologna, alcuna decisione dei competenti organi istituzionali volta ad assicurare al meglio la sicurezza di una personalità così esposta —:

quali misure urgenti intendano assumere in coerenza con un effettivo bisogno di tutela e di sicurezza. (4-02575)

* * *

AFFARI ESTERI

Interrogazione a risposta immediata in Commissione:

III Commissione:

SPINI, CABRAS, CALZOLAIO, FOLENA, FUMAGALLI, MELANDRI, MUSSI, RANIERI e SERENI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

attesa la situazione del Ministero degli affari esteri, ad oggi, ancora ricoperto *ad interim* dal Presidente del Consiglio dei ministri Silvio Berlusconi;

attese le dichiarazioni dello stesso Ministro degli affari esteri *ad interim* rese alle Commissioni riunite in data 5 febbraio 2002 circa l'affidamento all'esterno di uno studio sulla riorganizzazione del ministero degli affari esteri —:

quali studi e a chi siano stati commissionati, per quali importi, su quale capitolo di bilancio e con quali scadenze e se tutto questo sia correlato o meno alla fine dell'*interim* e alla nomina di un Ministro a tempo pieno. (5-00790)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta scritta:

SAIA. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151, prevedeva l'erogazione di contributi di esercizio con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto collettivo di persone e cose. In particolare, l'articolo 9 istituiva presso il ministero dei trasporti un Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i detti servizi di trasporto;

ai fini delle imposte sui redditi, l'articolo 3 del decreto-legge n. 833 del 1986, convertito con modificazioni nella legge 6 febbraio 1987, n. 18, ha disposto che: « Le somme di cui all'articolo 1 nonché quelle che gli enti locali proprietari o soci hanno versato o versano per il ripiano delle perdite di esercizio dell'azienda o del consorzio di pubblico trasporto, ancorché riferite ad esercizi precedenti al 1982, come pure quelle provenienti dal fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, non sono da considerarsi componenti positive del reddito e quindi non sono comprese tra i ricavi previsti dall'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597 »;

la successiva abolizione del Fondo nazionale trasporti, con effetto dal 1° gennaio 1996, e la contestuale erogazione diretta dei contributi da parte dei fondi comuni regionali, non ha prodotto implicazioni ai fini dell'applicazione dell'agevolazione fiscale in questione; infatti, il ministero delle finanze, con la risoluzione n. 202/E dell'8 ottobre 1997, ha ritenuto che « detti contributi, ancorché erogati direttamente dalle regioni, abbiano la stessa natura di quelli in precedenza erogati dal Fondo nazionale trasporti e conseguentemente si rende applicabile la medesima disciplina prevista per le somme erogate dal citato FNT »;

il legislatore regionale, per altro, con legge 30 ottobre 1998, n. 25, in attuazione di quanto già stabilito dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ha previsto che l'esercizio dell'attività di trasporto pubblico regionale e locale sia regolato mediante la stipula di contratti di servizio;

in particolare, poi, proprio dalla legge regionale 1° febbraio 2001, n. 4, risulta espressamente che i contributi, erogati nell'ambito di contratti di servizio da parte degli enti affidanti, devono essere assoggettati all'imposta sul valore aggiunto, conseguentemente assumendo, almeno ai fini Iva, la natura di « corrispettivi »;

per quanto sopra esposto si pone la questione di stabilire se la sopravvenuta imponibilità Iva delle somme in esame implichi il loro assoggettamento ad Irpeg, sino ad ora escluso in virtù delle disposizioni speciali contenute nel decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito in legge 6 febbraio 1987, n. 18, e a tutt'oggi in vigore, in quanto non espressamente abrogato dalle modificazioni legislative in commento;

deve altresì considerarsi che il legislatore, nello stabilire la non concorrenza delle componenti positive di reddito in esame, ha utilizzato la locuzione « le somme di cui all'articolo 1 », dalla quale appare legittimo dedurre che l'agevolazione compete a prescindere dal fatto che i contributi assumano o meno la natura (ai fini IVA) di corrispettivi;

il fatto che il contributo erogato a copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale sia oggi attratto (perlomeno per le aziende che risiedono nelle regioni che hanno già stipulato i contratti di servizio) nell'ambito applicativo dell'imposta sul valore aggiunto non comporta di necessità una modifica della sua natura ai fini reddituali. Del resto, che di contributo possa continuare a parlarsi lo testimonia il fatto che la stessa legge regionale n. 25, all'articolo 32, lo definisce in questi termini e che lo stesso articolo 53 del testo unico delle imposte sui redditi (TUIR), alla lettera e) del comma primo, attrae nell'ambito dei ricavi « i contributi in denaro ...spettanti sotto qualsiasi denominazione in base a contratto »;

alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che le somme in esame continuino ad essere non soggette all'Irpeg, anche nei confronti delle aziende che abbiano già proceduto alla sottoscrizione dei contratti di servizio regolamentati dalla legge regionale n. 25 del 1998, in quanto la modifica del trattamento Iva dei contributi lascia immutato lo scopo cui essi sono preposti: far fronte all'elevata incidenza del costo del lavoro, che caratterizza la struttura

economica delle aziende di trasporto e la cui copertura si renderebbe altrimenti pressoché irrealizzabile con le sole entrate tariffarie; in secondo luogo, le disposizioni agevolative di esclusione da imposizione, di cui al decreto ministeriale n. 833 del 1986, sono attualmente in vigore e, rivestendo carattere di specialità, prevalgono sulle norme generali rappresentate, nel caso di specie, dall'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986;

per quanto attiene alle perdite fiscali pregresse, l'utilizzabilità delle stesse è disciplinata dal comma 1 dell'articolo 102 del TUIR il quale stabilisce che « la perdita di un periodo d'imposta, determinata con le stesse norme vevolevoli per la determinazione del reddito, può essere computata in diminuzione del reddito complessivo dei periodi d'imposta successivi, ma non oltre il quinto, per l'intero importo che trova capienza nel reddito complessivo di ciascuno di essi »;

il medesimo articolo prosegue affermando che, « la perdita è diminuita dei proventi esenti dall'imposta per la parte del loro ammontare che eccede i componenti negativi non dedotti ai sensi degli articoli 63 e 75, commi 5 e 5-bis;

come precisa il sopra richiamato articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151, i contributi relativi ai servizi di trasporto pubblico locale sono erogati con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto e, in base a tale finalità, sono definiti « provenienti dal fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151 »;

la legge attribuisce al contributo pubblico la funzione di ripianare i disavanzi di esercizio. Poiché esigenze di utilità sociale, richiedono un costo per l'utilizzatore finale inferiore a quello effettivo della società la presenza di contributi « esenti » nel conto economico deriva dalla necessità di coprire perdite gestionali che, diversamente, non si sarebbero presentate qualora i prezzi fossero determinati in funzione dei costi effettivi aziendali;

per quanto sopra affermato, sotto il profilo civilistico appare almeno dubbia la qualificazione di tali somme come ricavi. La norma pare avvalorare questa tesi: le somme « non sono da considerarsi componenti positive di reddito e quindi non sono comprese tra i ricavi previsti dall'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica n. 597 del 1973 —:

se il Ministro interrogato non ritenga, sulla base di quanto premesso, che manchi il presupposto per l'applicazione degli articoli 63, 75 e 102 del testo unico delle imposte sui redditi. (4-02572)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

GALLO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Gioia del Colle (Bari), già sede degli uffici di pretura prima della riforma, è dotato di un grande edificio, di proprietà pubblica, destinato ad uffici giudiziari, sito in zona comunale facilmente accessibile agli operatori ed agli utenti, composto da un piano terra, quattro piani ed ampio parcheggio. Tale complesso, del costo di svariati miliardi di lire, è stato realizzato per esclusivo uso giudiziario e, per come è stato progettato, non potrebbe avere un'altra più idonea destinazione. Esso è dotato di due ampie aule d'udienza, di comodi ed efficienti uffici di cancelleria, civile e penale, di ampi uffici destinati all'ufficiale giudiziario, di un intero piano destinato ad archivio, di aule per gli avvocati e per riunioni, ascensore, accessi per gli handicappati, nonché di ogni servizio per l'utilizzo ottimale del complesso;

in seguito alla riforma del sistema giudiziario, avviata con la legge n. 254 del 1997, inspiegabilmente sono state decise la soppressione degli uffici giudiziari di Gioia