

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1079

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato **PECORARO SCANIO**

Norme in materia di trasporto per lo sviluppo  
di una mobilità sostenibile

*Presentata il 27 giugno 2001*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge si persegue l’obiettivo di incentivare la mobilità sostenibile tramite la leva fiscale, soprattutto attraverso l’offerta di servizi di trasporto a basso impatto ambientale e che favoriscono il disinquinamento dei centri urbani ed extraurbani. A tale scopo la presente proposta di legge reca norme i cui effetti si esplicano su diversi piani, prevedendo in particolare di:

a) obbligare i soggetti istituzionali competenti al rispetto in tempi certi degli obblighi che su essi gravano in tema di programmazione e di pianificazione delle politiche di trasporto. In tale ottica deve essere letto l’articolo 1, della presente proposta di legge, che prevede, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, la fissazione da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di termini perentori per l’adozione dei piani

urbani per il traffico di competenza dei comuni. Il meccanismo è accompagnato dall’obbligo di contemplare appositi poteri sostitutivi della regione in caso di inadempienza dei comuni;

b) vincolare le regioni — che dopo l’entrata in vigore del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono divenuti i principali soggetti del trasporto pubblico locale — ad utilizzare una maggiore quota dei contributi loro assegnati dallo Stato per finanziare l’acquisto di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale. La misura prevista dall’articolo 2, comma 1, della presente proposta di legge, mira ad incentivare gli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale da parte delle regioni, prevedendo di elevare dal 5 al 20 per cento la quota minima dei contributi statali (stanziati ai sensi del comma 6 dell’articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194) che le regioni sono obbligate ad impiegare per rin-

novare il parco circolante tramite l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone non inquinanti (a trazione elettrica, a fune, eccetera). A tale scopo il comma in oggetto modifica il comma 6 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194. Nella stessa ottica, appare opportuno eliminare una contraddizione contenuta nel comma 10 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194. Tale disposizione prevede che in occasione dello svolgimento delle Universiadi, la regione Sicilia sia autorizzata a contrarre mutui o altre operazioni finanziarie per l'acquisto di autobus con un contributo quindicennale dello Stato di lire 1 miliardo a decorrere dall'anno 1998. Nell'ottica di favorire ed incentivare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale a basso impatto ambientale, l'articolo 2, comma 3, della presente proposta di legge, introduce il vincolo dell'acquisto di autobus non inquinanti per l'accesso ai contributi statali. Tali mezzi devono rispondere ai requisiti tecnici previsti dalla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee n. C. 17 del 20 gennaio 1998;

c) incentivare le regioni all'acquisizione di tecnologie atte a razionalizzare e a sviluppare il trasporto pubblico locale. È indubbio infatti che la programmazione, la pianificazione e lo sviluppo di politiche di trasporto pubblico locale atti a garantire un basso impatto ambientale nell'offerta dei servizi non possano prescindere dall'adozione di idonee tecnologie. A tale scopo il comma 2 dell'articolo 2 prevede di innalzare dal 5 al 10 per cento la quota minima (prevista dal comma 7 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194) che le regioni devono impiegare per l'acquisizione delle suddette tecnologie. L'intervento modificativo in esame trasforma inoltre quella che la legge n. 194 del 1998 individua come una mera facoltà per le regioni (laddove prevede che le regioni « possono » utilizzare una quota dei contributi statali) in un obbligo (ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della presente proposta di legge, le regioni « devono » utilizzare la maggiore quota di contributi);

d) incentivare l'acquisto da parte dei privati di veicoli a minor impatto ambientale. A tale scopo l'articolo 2, comma 4, della presente proposta di legge, prevede modifiche alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 121 *bis* del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, elevando dal 50 per cento all'80 per cento la percentuale di deducibilità ai fini del calcolo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche delle spese e degli altri componenti negativi finalizzati all'acquisto di veicoli a ridotto impatto ambientale, quali veicoli elettrici, ibridi, alimentati a metano e a gas da petrolio liquefatto (GPL), utilizzati dai soggetti esercenti attività di agenzia o rappresentanza di commercio.

L'articolo 3 della presente proposta di legge provvede all'abrogazione di alcune norme che appaiono ostacolare l'incentivazione all'utilizzo di veicoli a minor impatto ambientale. In particolare, sono abrogate le disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 324 del 1997, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 403 del 1997, e di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 17 luglio 1998, n. 256. Tali commi infatti prevedono che le agevolazioni fiscali per l'installazione di impianti di alimentazione a metano o a gas da petrolio liquefatto (GPL), determinate con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, siano concesse solo se detta installazione sia effettuata entro l'anno successivo alla data di immatricolazione dell'autoveicolo, purché quest'ultima abbia avuto luogo a decorrere dal 1° agosto 1997. La previsione di tale limite cronologico appare discriminatoria nei confronti di soggetti che intendano installare un impianto di alimentazione a basso impatto ambientale come quelli citati e siano in possesso di un veicolo immatricolato in data anteriore al 1° agosto 1997. Si ritiene pertanto opportuno l'intervento abrogativo previsto.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, termini perentori e, nel caso di inadempienza, prevede l'attribuzione dei poteri sostitutivi alle regioni, per l'adozione da parte dei comuni dei piani urbani per il traffico.

## ART. 2.

*(Modifiche alla legge n. 194 del 1998 e al testo unico delle imposte sui redditi)*

1. Al comma 6 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, le parole: « al cinque per cento » sono sostituite dalle seguenti: « al venti per cento ».

2. Al comma 7 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, le parole: « Le regioni possono utilizzare una quota non superiore al cinque per cento » sono sostituite dalle seguenti: « Le regioni devono utilizzare una quota non inferiore al dieci per cento ».

3. Al comma 10 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « Gli autobus da acquistare devono essere rispondenti alle norme tecniche indicate nella proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relative alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee n. C. 17 del 20 gennaio 1998 ».

4. Alla lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 121 *bis* del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Tale percentuale è elevata

all'80 per cento nel caso di veicoli a ridotto impatto ambientale, quali veicoli elettrici, ibridi, alimentati a metano e a gas da petrolio liquefatto (GPL), utilizzati dai soggetti esercenti attività di agenzia o rappresentanza di commercio ».

ART. 3.

*(Abrogazioni).*

1. Al comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, le parole: «effettuata entro l'anno successivo alla data di immatricolazione dell'autoveicolo purché quest'ultima abbia avuto luogo a partire dal 1° agosto 1997 » sono soppresse.

2. Alla lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 17 luglio 1998, n. 256, le parole: «entro un anno successivo alla data di prima immatricolazione dello stesso » sono soppresse.

ART. 4.

*(Copertura finanziaria).*

1. Agli eventuali maggiori oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Lire 500 = € 0,26



\*14PDL0013410\*