

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3220

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SANTORI, ARACU, DORINA BIANCHI, BIONDI, BRUSCO, CARLUCCI, COLLAVINI, CRIMI, D'AGRÒ, DI TEODORO, DANIELE GALLI, GRIMALDI, JANNONE, LISI, MARRAS, MASINI, MILANATO, MILANESE, MORETTI, MURATORI, PAOLETTI TANGHERONI, PARODI, PERLINI, PERROTTA, RAMPONI, RICCIUTI, ROMANO, SANZA, SERENA, TARANTINO, TARDITI, VILLANI MIGLIETTA, ALFREDO VITO**

Introduzione dell'articolo 13-*quater* del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detraibilità delle spese relative all'uso dei mezzi pubblici di trasporto da parte dei lavoratori dipendenti

*Presentata il 2 ottobre 2002*

ONOREVOLI COLLEGHI! — I temi della mobilità sostenibile e della salvaguardia ambientale sono sempre più ai primi posti nell'attenzione dell'opinione pubblica.

Da tempo si parla della mobilità sostenibile, come elemento essenziale per una migliore qualità della vita urbana. Nei grandi centri abitati, ma più in generale in tutte le aree in cui esistono centri congestionati dal traffico, qualunque sia il motivo per cui si induce lo spostamento delle persone (scuola, lavoro, commercio, tempo libero), la situazione della circolazione

tende, su periodi di tempo più o meno lunghi, alla congestione, confermando il paradosso che l'abuso dell'automobile conduce all'immobilità dell'insieme delle automobili.

La conseguenza di questa situazione, di cui molto si parla e in cui poco si interviene, ed in cui manca — soprattutto — una politica coordinata e quotidiana degli interventi per il controllo della circolazione delle persone, dei veicoli e delle merci, è l'insostenibilità, fisica ed ambientale, della mobilità urbana.

Le iniziative portate avanti in questo senso a livello governativo non hanno dato i risultati attesi; il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, dal 1998, ha indicato quale priorità di intervento la gestione della domanda di mobilità, anche perché questa è l'indicazione che emerge dal quadro legislativo comunitario di riferimento: la direttiva che impone l'adozione di provvedimenti coerenti, efficaci ed adeguati rispetto all'entità dei problemi da affrontare risale, infatti, al 1992 e contiene già tutte le indicazioni ed i valori di riferimento ribaditi successivamente e resi cogenti dalle direttive 1999/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, e 2000/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2000, entrambe recepite dal Governo italiano (decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio 2 aprile 2002, n. 60).

Sulla base di questa linea di azione, il Ministero ha promosso e finanziato, tra gli altri, interventi finalizzati:

a) alla costituzione degli uffici del *mobility manager* d'area;

b) alla realizzazione di un servizio di *car sharing*, coordinato a livello nazionale in modo da garantire l'interoperabilità dei diversi gestori locali, basato su di un'unica piattaforma tecnologica di gestione e di comunicazione dei veicoli e su un *call center* nazionale;

c) alla promozione di interventi radicali nelle città, volti a garantire la modifica strutturale delle condizioni per la circolazione delle persone e delle merci nelle aree urbane e metropolitane;

d) all'incentivazione all'utilizzo di carburanti a basso impatto ambientale per i veicoli delle flotte pubbliche (trasporto pubblico e raccolta rifiuti innanzitutto) e alla riconversione delle auto non catalizzate con impianti GPL e metano.

Per alcuni di questi provvedimenti, però, siamo ancora nella fase di avvio ed altri l'hanno superata da poco; altri ancora scontano una diffidenza culturale e politica da parte degli enti preposti alla loro applicazione, si pensi ad esempio al fatto che nessuna regione ha mai usufruito della possibilità di alzare il prezzo della benzina per finanziare il trasporto pubblico: dato che il risultato obbligato delle azioni che dovranno essere adottate, per ridurre l'inquinamento atmosferico e lo *stress* prodotto dagli spostamenti, dovrà essere la sostituzione di spostamenti individuali con spostamenti collettivi, l'organizzazione e il finanziamento di un nuovo sistema di servizi di trasporto deve diventare un punto chiave delle politiche e delle azioni delle amministrazioni locali al fine di trasformare le aziende di trasporto da carrozzoni inefficienti ad aziende normali.

In quest'ottica è evidente che nel breve e medio termine il problema della mobilità sostenibile nelle città assediate dal traffico deve essere affrontato incentivando l'uso del trasporto pubblico che va reso più adeguato ai bisogni delle persone che devono utilizzarlo, non solo dal punto di vista organizzativo, ma anche di quello più concreto della riduzione dei costi che il cittadino utente deve sostenere per usufruire del servizio.

La presente proposta di legge prevede, pertanto, la possibilità di detrarre ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche l'importo degli abbonamenti nominativi utilizzati per usufruire dei mezzi di trasporto pubblico, per coloro che sono costretti a compiere defatiganti spostamenti quotidiani per raggiungere il proprio posto di lavoro; sono gli stessi pendolari a chiedere che il trasporto pubblico collettivo sia incentivato e che ad esso sia dato un sostegno reale, come la presente proposta di legge intende fare.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Dopo l'articolo 13-ter del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è inserito il seguente:

« ART. 13-quater. (*Detrazione per spese di trasporto pubblico*). 1. Le spese sostenute per l'acquisto dell'abbonamento nominativo da parte dei lavoratori dipendenti, pubblici e privati, che utilizzano abitualmente il mezzo pubblico per raggiungere il proprio posto di lavoro, sito in un comune diverso da quello di residenza, sono detraibili sino al limite di 600 euro in ragione d'anno ».

2. Con regolamento del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1.

## ART. 2.

1. All'onere derivante dalla attuazione della presente legge pari a 20 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2003, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

€ 0,26



\*14PDL0037310\*