

CAMERA DEI DEPUTATI N. 208

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato CIRIELLI

Modifiche all'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detraibilità di spese sostenute per l'utilizzo di mezzi pubblici di trasporto

Presentata il 29 aprile 2008

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'importanza del problema legato alla tutela dell'ambiente ha fatto sì che tutti gli schieramenti politici assumessero, durante le più recenti campagne elettorali, precisi impegni. Oggi, il problema dell'inquinamento atmosferico non può essere affrontato senza prendere in considerazione il largo uso dei trasporti stradali, per lo più privati, che contribuisce in misura rilevante alle emissioni totali di agenti inquinanti. Nel 1997 si stima che provenivano da tale macrosettore il 72 per cento del monossido di carbonio, il 46 per cento dei composti organici volatili, il 53 per cento degli ossidi di azoto, il 24 per cento dell'anidride carbonica emessi nel corso dell'anno. Nelle aree densamente abitate, dove il traffico è elevato e le emissioni industriali sono ridotte, le percentuali sono in ulteriore aumento. Nel

1996, ad esempio, il 30 per cento dei composti organici volatili non metanici (COVNM) attribuibili al settore trasporti stradali era emesso dalle auto nei percorsi urbani, il 27 per cento era il contributo evaporativo (che è da ritenere emesso in larga misura nelle aree urbane dove i veicoli sostano), il 20 per cento proveniva dai motoveicoli circolanti su percorsi urbani.

Nel Paese la prevalenza del trasporto stradale rispetto ad altre modalità rimane strutturale a causa dello squilibrio: nelle infrastrutture (330.000 chilometri di rete complessiva, di cui 310.000 chilometri di strada); nella spesa per investimenti; nei consumi delle famiglie. I veicoli circolanti sono più di 41 milioni, il ritmo di crescita nel numero di automobili è stato del 45 per cento nell'ultimo decennio e ha por-

tato a una densità pari a 1,9 abitanti per automobile, contro 1,8 abitanti per automobile degli USA, a fronte di una superficie 31 volte superiore a quella dell'Italia.

Lo scenario è reso più inquietante da una caduta della domanda del trasporto locale su gomma, per il quale il numero di passeggeri è diminuito di 1 miliardo e 500.000 unità negli ultimi quindici anni (-36 per cento), a fronte di una potenzialità di 300.000 milioni di viaggiatori per chilometro per anno, attualmente coperti all'85 per cento dal modo privato: auto e moto.

Stando a dati forniti dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), nel 1999, « per 100 persone che escono di casa per lavoro solo il 12,2 per cento si è servito di mezzi di trasporto pubblico » così suddivise: 2,4 per cento treno; 5,5 per cento tram, autobus; 1,9 per cento metropolitana; 2,4 per cento *pullman*. Il numero di persone che, nel quinquennio 1994-1999, ha abbandonato i mezzi di trasporto privati a favore di quelli pubblici è stato minimo, appena lo 0,8 per cento. L'automobile privata, con il 72 per cento, resta il mezzo preferito e maggiormente utilizzato dagli italiani per recarsi al lavoro.

L'adozione di soluzioni valide al problema dell'inquinamento e del traffico congestionato, oltre agli ambientalisti, ha sempre interessato gli studiosi di economia; riportiamo perciò alcuni passi dell'editoriale dell'economista Lester C. Thurow, pubblicato dal *Boston Globe* il 28 febbraio 1995: « Partiamo da una semplice osservazione: nessuna città del mondo è riuscita a risolvere il problema del traffico

congestionato e dell'inquinamento limitandosi a costruire nuove strade (...). Gli economisti hanno da sempre una risposta tecnica al problema del traffico e dell'inquinamento: il pedaggio. Fare pagare un prezzo a chi usa la strada ». Se l'adozione di un'imposta « Pigoviana » di tale portata (imporre un pedaggio a chiunque con un proprio veicolo utilizzi una strada) non è, nei fatti, praticamente perseguibile, è, invece, possibile fare l'inverso, ovvero incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici.

La presente proposta di legge vuole incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici per recarsi ai luoghi di lavoro o di studio, permettendo ai cittadini di detrarre dall'imposta lorda un importo pari al 19 per cento delle spese sostenute per l'acquisto di abbonamenti di viaggio. Il beneficio è esteso anche al coniuge e a ciascun figlio. Verrebbe così reso permanente il beneficio introdotto, per il solo periodo d'imposta dell'anno 2008, dall'articolo 1, comma 309, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Per rendere ancora più chiara la portata della presente proposta di legge e dei benefici che apporterà ai bilanci familiari, con il conseguente incentivo all'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici, sarà utile sempre ricordare, sulla base di dati ISTAT, la spesa media mensile effettiva, sostenuta dalle famiglie, per i servizi per l'istruzione, nei quali, per la voce « trasporto scolastico » si impegnano 42,16 euro che, per i nove mesi dell'anno scolastico, porterebbero ad una detrazione annua per ciascun figlio di oltre 60 euro.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. All'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, relativo alle detrazioni per oneri, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, dopo la lettera *e*) è inserita la seguente:

« *e-bis*) le spese sostenute per l'acquisto di abbonamenti di viaggio per i mezzi pubblici di trasporto utilizzati per raggiungere i luoghi di lavoro e di studio »;

2) al comma 2, le parole: « Per gli oneri indicati alle lettere *c*), *e*) e *f*) » sono sostituite dalle seguenti: « Per gli oneri indicati alle lettere *c*), *e*), *e-bis*) e *f*) ».

€ 0,35



16PDL0012030