

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2594

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato CATALANO

Disposizioni concernenti il trasporto pubblico interregionale, regionale e locale e agevolazione fiscale in favore dei titolari di abbonamenti per il relativo servizio

Presentata il 1° agosto 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge interviene su vari fronti per migliorare la situazione del trasporto pubblico locale, regionale e interregionale.

L’articolo 1 intende rispondere alla critica situazione nella quale versa il servizio di trasporto interregionale, attraverso una serie di strumenti atti a garantire la continuità e la sostenibilità di tale ambito. In esso rientrano, in particolare, i treni *Intercity*, in quanto svolgono, per buona parte, un servizio di cabotaggio servendo flussi di pendolari che li utilizzano per tratte limitate e sostanzialmente paragonabili a quelle del trasporto ferroviario locale. Il primo strumento è quello della creazione di contratti di programma interregionali ferroviari stipulati da gruppi di regioni, sulla base di appositi schemi redatti dall’Autorità di regolazione dei trasporti e finalizzati a garantire il servizio

universale interregionale. Il secondo è la determinazione del canone di pedaggio sull’infrastruttura ferroviaria da parte dell’Autorità ai sensi della normativa dell’Unione europea. Il terzo è la determinazione, sempre da parte dell’Autorità, del sovrapprezzo sul trasporto ad alta velocità (TAV). In questo modo l’Autorità, con un’azione bilanciata, può determinare l’importo per la copertura dei contratti stabilendo il canone, ed eventuali possibilità di sconti, e la percentuale del sovrapprezzo, in modo da dare al Governo la copertura richiesta per i contratti interregionali.

L’articolo 2 mira, in continuità con la strategia nazionale dell’*e-Government* e dell’*Open-Data* e con gli obiettivi dell’Agenda digitale italiana, a raccogliere, digitalizzare e mettere a disposizione di tutti gli interessati varie categorie di dati

relativi al trasporto pubblico locale. Oltre a promuovere un'immediata trasparenza informativa, una tale operazione è funzionale a un efficientamento dei servizi e delle attività esistenti, nonché allo sviluppo di nuove opportunità imprenditoriali nelle aree coinvolte.

L'articolo 3 promuove il recupero e l'adeguamento tecnologico del materiale rotabile. Sono già in corso studi, da parte di enti di ricerca pubblici italiani, sulle possibilità offerte dal cosiddetto « *retrofit* » del materiale rotabile, che consiste nell'adeguamento tecnologico dei mezzi esistenti. Da tali ricerche possono derivare vari vantaggi per le società di trasporto e per gli enti locali. Da una parte, vi è un possibile risparmio di spesa, in termini di una ridotta necessità di acquisto di nuovo materiale rotabile, e, dall'altra, alcuni mezzi, oggi tecnologicamente obsoleti, con adeguate modifiche possono essere riclassificati secondo i migliori *standard* europei in materia di emissioni. Spesso gli enti di ricerca, essendo a carattere scientifico, si perdono nella burocrazia della ricerca di un finanziamento e spesso non sono a conoscenza dello sviluppo dei piani di finanziamento elaborati dall'Unione europea, dallo Stato e dalla regione di appartenenza. Lo Stato italiano, come sappiamo,

perde ad ogni ciclo di finanziamenti europei un'importante fonte di sostegno alla ricerca e all'innovazione in quanto mancano progetti da presentare all'attenzione dell'Unione europea, ma a volte ciò è causato dalla mancata conoscenza delle procedure.

L'articolo 4, infine, prevede la detraibilità totale delle spese sostenute per abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale. Al fine di coprire il relativo onere per la finanza pubblica, le aliquote dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) sono aumentate in misura progressiva per i diversi scaglioni di reddito rispetto alle aliquote fissate per l'anno 2014. Tali aumenti sono stati calcolati in via prudenziale, alla luce delle stime di costo oggi possibili, ma potranno essere rideterminati sulla base dei dati effettivi al termine del primo anno di applicazione. L'aumento della pressione fiscale risulterà ampiamente compensato dalla possibilità della detrazione, per la maggior parte della popolazione, che già oggi fa uso di servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale e che sarà incentivata a preferirne ulteriormente l'uso rispetto ai veicoli privati.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Disposizioni in materia di servizio universale interregionale).

1. Al fine di favorire il trasporto pubblico ferroviario interregionale sono istituiti contratti di servizio interregionali ferroviari, da stipulare secondo le modalità dell'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, e dell'articolo 37, comma 2, lettera *f*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come da ultimo modificata dal presente articolo. I contratti sono stipulati da più regioni per garantire il servizio universale interregionale.

2. All'articolo 37, comma 2, lettera *f*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, dopo le parole: « con riferimento al trasporto ferroviario regionale » sono inserite le seguenti: « e interregionale ».

3. All'articolo 17 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. A decorrere dal 1° gennaio 2015, il canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale è determinato dal gestore dell'infrastruttura nazionale, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 1, lettera *i*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni. Il canone così determinato è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da pub-

blicare nella *Gazzetta Ufficiale* e nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea. Nelle more della determinazione del canone ai sensi dei criteri per la determinazione del medesimo canone da parte del gestore dell'infrastruttura, i criteri per il calcolo dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 20, commi 2, 5 e 6, nonché le regole in materia di assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

b) al comma 11, le parole: « decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « provvedimenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti »;

c) al comma 11-ter, le parole: « di interesse nazionale » sono sostituite dalle seguenti: « di interesse nazionale, interregionale o regionale »;

d) al comma 11-quater, le parole: « è effettuata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ufficio di cui all'articolo 37, comma 1-bis, » sono sostituite dalle seguenti: « è effettuata con provvedimento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, » e le parole: « di interesse nazionale » sono sostituite dalle seguenti: « di interesse nazionale, interregionale o regionale »;

e) al comma 11-quinquies, le parole: « di interesse nazionale » sono sostituite dalle seguenti: « di interesse nazionale, interregionale o regionale » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'importo di cui al periodo precedente è determinato dalla legge di stabilità annuale, in misura comunque non inferiore a 30 milioni di euro annui, da destinare al finanziamento dei contratti di servizio interregionali ferroviari ».

ART. 2.

(Disposizioni in materia dei dati riguardanti il trasporto pubblico locale).

1. In coerenza e in continuità con la strategia nazionale dell'*e-Government* e dell'*Open-Data* e con gli obiettivi del-

l'Agenda digitale italiana, i dati riguardanti il trasporto pubblico locale, nel rispetto della tutela della riservatezza, sono considerati dati di interesse pubblico e sono soggetti alle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

2. La piattaforma di pubblicazione dei dati di cui al comma 1 è individuata nel dominio governativo *dati.gov.it*.

3. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano, in particolare, ai seguenti dati:

a) i dati rilevati dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito dall'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244;

b) i dati relativi al fabbisogno *standard* del settore, rilevati ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68;

c) i dati relativi ai costi *standard*, individuati ai sensi dell'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147;

d) i dati dei bilanci delle pubbliche amministrazioni riguardanti i capitoli di spesa per il trasporto pubblico locale;

e) i dati dei bilanci delle aziende pubbliche e private che effettuano il trasporto pubblico locale;

f) i dati riguardanti le tariffe e gli orari;

g) i dati relativi alle rotte marine, lagunari e fluviali, nonché alle tratte ferroviarie, aeree e stradali;

h) i dati relativi alle licenze per taxi, per noleggio con conducente, per *bikesharing*, per *carsharing* e i dati riguardanti, in generale, il trasporto pubblico locale.

4. L'Agenzia per l'Italia digitale definisce, attraverso un processo partecipativo che coinvolga i portatori di interesse e in particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli *standard* dei dati di cui

ai commi 1 e 2 e li pubblica entro il 31 dicembre 2014.

5. I dati di cui al comma 3 devono essere pubblicati, secondo gli *standard* di cui al comma 4, entro il 30 settembre 2015.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nell'ambito dell'apposito Programma operativo nazionale della programmazione 2014-2020 dei fondi strutturali dell'Unione europea, previa verifica della coerenza con le linee di intervento in esso previste ed a seguito dell'approvazione della Commissione europea, ovvero nell'ambito della collegata pianificazione degli interventi nazionali finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, e dal fondo di rotazione, di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183. Le modalità di attuazione sono stabilite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'attuazione dell'Agenda digitale italiana, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 3.

(Disposizioni in materia di ricerca e di studio per il recupero del materiale rotabile).

1. Lo Stato promuove, nell'ambito del trasporto pubblico locale, la ricerca mirata all'ammodernamento e al recupero del materiale rotabile esistente. Al fine di agevolare il finanziamento, anche da parte dell'Unione europea, dei progetti e la loro realizzazione, lo Stato fornisce agli enti di ricerca assistenza in materia giuridica e contabile, tramite le strutture dei Ministeri competenti e con la collaborazione degli enti locali.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, con proprio decreto, il regolamento di attuazione del presente articolo.

ART. 4.

(Detraibilità fiscale del titolo di viaggio e copertura del servizio).

1. Ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2015 per l'acquisto di abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale spetta una detrazione dall'imposta lorda, fino alla concorrenza del suo ammontare, nella misura del 100 per cento. La detrazione spetta a condizione che le spese stesse non siano dedotte nella determinazione dei singoli redditi che concorrono a formare il reddito complessivo. La detrazione spetta anche se la spesa è stata sostenuta nell'interesse delle persone indicate dall'articolo 12 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, che si trovino nelle condizioni indicate dal comma 2 del medesimo articolo 12.

2. Alla copertura degli oneri di cui al comma 1 si provvede con le disponibilità del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui al comma 1 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, che a tale fine è rifinanziato con ulteriori 6,4 miliardi di euro annui, derivanti dall'aumento delle aliquote dell'IRPEF di cui al comma 3.

3. Le aliquote dell'IRPEF sono aumentate dell'1,5 per cento per lo scaglione dei redditi compresi tra 0 e 15.000 euro, del 2 per cento per lo scaglione dei redditi compresi tra 15.001 e 28.000 euro e del 3 per cento per gli scaglioni di reddito maggiori di 28.001 euro, rispetto alle aliquote fissate per l'anno 2014. Per gli anni seguenti, il Ministro dell'economia e delle finanze provvede ad adeguare le aliquote in base al costo effettivo delle misure previste dal presente articolo.

4. Le maggiorazioni di cui al comma 3 si applicano in sede di dichiarazione dei redditi dell'anno 2015.

5. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'economia e delle finanze adotta, con proprio decreto, il regolamento di attuazione del presente articolo.

