

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2293

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ANGIOLA, ARESTA, FRATE, MELICCHIO, NITTI**

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 detrazione delle spese per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale dei conducenti e dei passeggeri di motocicli e ciclomotori

*Presentata il 10 dicembre 2019*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge nasce dall'esigenza di tutelare l'incolumità dei conducenti e dei passeggeri di motocicli e ciclomotori, utenti della strada ritenuti vulnerabili in quanto più esposti al rischio rispetto ad altre tipologie di utenti, soprattutto per la mancanza di protezioni esterne, come l'abitacolo del veicolo. Tali utenti vulnerabili rappresentano nel complesso circa il 24 per cento dei morti sulle strade (793 su un totale di 3.325 morti) secondo i dati raccolti dall'ISTAT per l'anno 2018; un numero complessivo di 793 morti, di cui 685 motociclisti e 108 ciclomotoristi, 208 dei quali di età compresa tra 15 e 30 anni. Inoltre, se si considera il dato statistico relativo ai decessi dei soli conducenti di

motocicli e ciclomotori, il predetto rapporto percentuale sale a circa il 34 per cento, considerato che i conducenti di motocicli e ciclomotori deceduti sono 758 su un totale complessivo di 2.253 conducenti morti alla guida di tutte le categorie di veicoli. Sono oltre 54.000, invece, i feriti a seguito di sinistri sulle due ruote.

È necessario, quindi, sollecitare i conducenti e i passeggeri dei mezzi a due ruote all'uso degli strumenti di protezione di ultima generazione, quali i dispositivi di protezione individuale *airbag*, i cui costi, non proprio contenuti, ne disincentivano l'acquisto, che potrebbe invece essere indubbiamente favorito dalla previsione di una detraibilità della spesa sostenuta.

Si ritiene che le disposizioni della presente proposta di legge siano meritevoli di interesse e di esame non soltanto per il fine intrinseco delle stesse, di evidente rilievo sociale, ma anche e soprattutto perché l'utilizzo dei citati strumenti di protezione, in caso di sinistro, ridurrebbe enormemente i rischi di lesioni gravi o gravissime, nonché di decesso dei motociclisti, e ciò si tradurrebbe, inevitabilmente, in un risparmio della spesa pubblica in termini di costi sociali, tra i quali rientrano quelli sanitari e le provvidenze economiche a sostegno dell'invalidità o inabilità, con innegabili benefiche ripercussioni sull'intera comunità.

Secondo i dati sui « costi sociali » dell'incidentalità stradale elaborati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2017, così come previsto dal decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, il costo medio umano per decesso è di euro 1.503.990, mentre il costo medio umano per ferito è di euro 42.219. I costi sociali degli incidenti stradali costituiscono una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi. Il danno economico non è rappresentato da una spesa diretta sostenuta dalla collettività, ma dalla quantificazione economica degli oneri che, a diverso titolo, gravano sulla stessa a seguito delle conseguenze causate da un incidente stradale. Dal dato statistico emerge l'enorme incisività sociale dei costi sostenuti dalla collettività in conseguenza di un incidente con morti o feriti, costi che in generale sono quelli derivati dai danni al veicolo, dalle spese per il rilievo degli incidenti da parte delle Forze di polizia e dei servizi di emergenza, dai costi legali e amministrativi di gestione e dai danni causati all'infrastruttura stradale e agli edifici. A questi si aggiunge la componente dei costi umani riferiti alle vittime di incidente stradale e derivanti dalla perdita di produttività per la società, dalla perdita affettiva, dal dolore e dalla sofferenza delle persone coinvolte e dei parenti delle vittime, nonché dai costi delle cure mediche alle quali sono sottoposte le vittime stesse.

In ordine alla previsione di spesa necessaria per il riconoscimento dell'incentivo fiscale, occorre considerare le immatrico-

lazioni dei nuovi motocicli avvenute in Italia nel 2018, pari a 219.235 secondo i dati forniti dall'ISTAT, nonché il parco circolante dei veicoli a due ruote con età inferiore a venti anni, pari a 4.932.591 secondo fonti dell'Automobile club d'Italia (ACI). La copertura di tali costi, anche in considerazione dell'attuale situazione del bilancio statale, potrà essere posta a carico delle compagnie assicurative. Queste ultime, infatti, otterranno sicuri benefici dall'incentivazione all'utilizzo dei moto *airbag*, considerato che i dati statistici riferiti agli indennizzi liquidati per ciclomotori e motocicli per l'anno 2017 sono i seguenti: gli indennizzi per sinistri di ciclomotori sono stati pari a euro 129.791.519 e quelli per sinistri di motocicli sono stati pari a euro 824.652.000, con la previsione, per questi ultimi, di un margine tecnico lordo negativo (fonte: Bollettino statistico dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni – dicembre 2018).

Questi ultimi dati, che quantificano una spesa sostenuta per indennizzi pari a euro 954.443.519, potrebbero essere suscettibili di un netto miglioramento in caso di utilizzo dei dispositivi di protezione che si intende incentivare, con un conseguente miglioramento della marginalità generale delle compagnie assicurative e una sensibile riduzione del menzionato margine tecnico passivo derivante dagli indennizzi erogati nel ramo assicurativo relativo ai motoveicoli. Un'ulteriore considerazione positiva sulla presente proposta di legge deriva dalla concreta possibilità che la diffusione e l'utilizzo dei moto *airbag* incentivino i produttori dei medesimi dispositivi a ridurre i relativi prezzi di vendita, oltre a investire su tali tecnologie.

Con la presente proposta di legge si concede il beneficio indistintamente a chiunque decida di comprare un dispositivo moto *airbag*, a prescindere dal possesso di un ciclomotore o di un motociclo.

La detrazione si applica anche ai contribuenti che acquistino tali dispositivi per soggetti fiscalmente a carico (è il caso, ad esempio, dei genitori che li acquistino per i figli minori).

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

1. All'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazione per oneri, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1-*quater* è inserito il seguente:

« 1-*quinqüies*. A decorrere dall'anno 2020, dall'imposta lorda si detrae un importo pari al 50 per cento delle spese documentate, fino a un ammontare massimo delle spese pari a euro 500, sostenute per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale dei conducenti e dei passeggeri di motocicli e ciclomotori (*motoairbag*), anche se integrati in capi di abbigliamento. Tali dispositivi possono essere ad attivazione meccanica, certificati secondo la normativa europea EN 1621-4, o ad attivazione elettronica, certificati secondo la citata normativa europea nella sola parte applicabile ai dispositivi elettronici »;

b) al comma 2, dopo le parole: « *i-decies*) del comma 1 » sono inserite le seguenti: « e al comma 1-*quinqüies* » e dopo le parole: « alle lettere *f*) e *i-decies*) » sono inserite le seguenti: « del comma 1 e al comma 1-*quinqüies* ».

2. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al comma 1, valutati in 26 milioni di euro per l'anno 2021 e in 13,9 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo di quota parte delle maggiori entrate derivanti dalle disposizioni del comma 3.

3. L'aliquota delle imposte previste dagli articoli 4 e 19 della tariffa di cui all'allegato A annesso alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, è stabilita nella misura del 12,7 per cento nell'anno 2021 e nella misura del 12,6 per cento a decorrere dall'anno 2022.



\*18PDL0090090\*