



LICEO STATALE SANDRO PERTINI
Liceo Linguistico – Liceo Economico sociale
Liceo Musicale e coreutico – Sezione musicale
Liceo delle Scienze Umane

Codice Fiscale 80041570104 – Codice Ministeriale GEPM04000P

www.liceopertini.edu.it



CAMERA DEI DEPUTATI N _

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA POPOLARE

Pacchetto sostenibilità

Misure atte ad incentivare la sostenibilità mediante
condotte individuali

Presentata alla Camera dei deputati nella XVIII legislatura il 26 Novembre 2021

ONOREVOLI DEPUTATI ! - Sin dalla Dichiarazione sull'ambiente umano elaborata a giugno del 1972 nell'ambito della Conferenza di Stoccolma delle Nazioni Unite sull'Ambiente Umano, prima iniziativa a livello mondiale sui temi dell'ambiente e dello sviluppo, è stato affermato che "l'uomo è al tempo stesso creatura e artefice del suo ambiente, che gli assicura la sussistenza fisica e gli offre la possibilità di uno sviluppo intellettuale, morale, sociale e spirituale. La protezione ed il miglioramento dell'ambiente sono questioni di capitale importanza che riguardano il benessere dei popoli e lo sviluppo economico del mondo intero; esse rispondono all'urgente desiderio dei popoli di tutto il mondo e costituisce un dovere per tutti i governi. L'aumento naturale della popolazione pone incessantemente problemi di conservazione dell'ambiente, ma l'adozione di politiche e di misure adeguate può consentire la soluzione di tali problemi".

La stessa Dichiarazione prosegue poi

nell'articolato affermando : "Le autorità locali e i governi avranno la responsabilità principale delle politiche e dell'azione che dovranno essere adottate, in materia di ambiente. E' necessario pianificare gli insediamenti umani e l'urbanizzazione, allo scopo di evitare effetti negativi sull'ambiente e ottenere i massimi benefici sociali e ambientali per tutti."

Queste dichiarazioni a quasi cinquant'anni di distanza stupiscono per la loro capacità di identificare dinamiche che nei decenni successivi si sono dispiegate in tutta la loro drammaticità sia a livello globale che regionale che locale, in particolare con riferimento all'esplosione dell'urbanizzazione diffusa e a tutti gli effetti connessi.

Negli ultimi anni si è andata progressivamente rafforzando la consapevolezza dei cittadini rispetto alle tematiche ambientali: inquinamento, instabilità climatica, degrado del territorio e

impoverimento delle risorse naturali sono divenuti temi all'ordine del giorno. Se non operiamo in fretta, crescerà la vulnerabilità dei sistemi urbani agli eventi meteorologici e ciò si ripercuoterà inevitabilmente sul sistema economico. Occorre pertanto implementare la progettazione di interventi di tutela delle coste, di utilizzo sostenibile delle risorse, migliorare l'efficienza energetica nell'edilizia, nei trasporti e sviluppare le nuove fonti energetiche. Non dimentichiamo che l'investimento ambientale è anche un formidabile volano per l'economia, oltre che un investimento per il futuro delle nuove generazioni.

Certamente un importante strumento di investimento ambientale è rappresentato dalle "Buone pratiche ambientali promosse nelle aree urbane". Le "buone pratiche", secondo la definizione dell'Unione Europea, sono "un'azione esportabile in altra realtà, che permette ad un comune, ad una comunità o ad una qualsiasi amministrazione locale di muoversi verso forme di gestione sostenibile a livello locale". E' uno stimolo importante che va sostenuto e alimentato. Apre al dialogo i Comuni e le altre Amministrazioni Locali e realizza quella cooperazione tra amministratori indispensabile al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile. (ISPRA 2009).

ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale), ha attivato a far data dal 2008 il progetto GELSO (Gestione Locale per la Sostenibilità) con l'obiettivo di mettere a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni, delle Associazioni Ambientaliste, dei Tecnici, dei Consulenti Ambientali, dei Cittadini, ecc. una banca dati sulle buone pratiche per la sostenibilità locale come strumento di conoscenza e di diffusione delle informazioni utile al lavoro di tutti coloro che siano interessati a quanto di innovativo si stia facendo nel campo dello Sviluppo Sostenibile a livello locale.

Il relativo sito con associata banca dati sulle buone pratiche di sostenibilità locale, permette la diffusione di un'aggiornata informazione sui principali settori d'intervento delle politiche sostenibili.

E' largamente riconosciuta l'utilità della diffusione e la condivisione di buone pratiche ambientali che si propongono, in quanto progetti innovativi e riproducibili,

come modelli di riferimento per le Amministrazioni Locali che perseguono una strada di sostenibilità intesa come equilibrio tra la tutela ambientale e lo sviluppo economico.

Poiché le Amministrazioni locali hanno il compito di affrontare e risolvere i problemi contingenti ambientali, economici e sociali con risposte immediate e concrete, è indispensabile una informazione e diffusione capillare, affinché le esperienze di ognuno siano di valido supporto al lavoro di tutti.

Inoltre l'accesso a queste informazioni offre la possibilità di avviare nuove partnership tra città che condividono politiche e obiettivi oltre che favorire alleanze tra attori locali intorno a specifici progetti.

Come detto, per buona pratica si intende "...un'azione, esportabile in altre realtà, che permette ad un Comune, ad una comunità o ad una qualsiasi amministrazione locale, di muoversi verso forme di gestione sostenibile a livello locale" (Direzione Generale Ambiente dell'Unione Europea 1997).

Si considera buona, quindi, una pratica che corrisponda all'idea di sostenibilità intesa come fattore essenziale di uno sviluppo in grado di rispondere "...alle necessità del presente, senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie" (Rapporto Brundtland - "Our Common Future" UNCED, 1987).

Tuttavia, muovendo dalle "Buone pratiche" di comunità a quelle individuali, per rendere i comportamenti delle persone più sostenibili, è necessario cambiare in profondità il loro modo di vivere e di pensare. Il fatto che la sostenibilità venga percepita come qualcosa di astratto e che le ripercussioni di stili di vita poco ecologici non siano immediatamente visibili, fa sì che le persone non si sentano propense al cambiamento.

Ed è per questo che occorre prevedere diverse forme di incentivo, più o meno dirette, messe a punto da istituzioni e centri di ricerca per spingerci a modificare il nostro comportamento, senza però farci vivere il peso del cambiamento. Il primo tipo di incitamento messo in atto è sicuramente quello finanziario.

La via degli sgravi fiscali e degli incentivi monetari sembra essere la strada maestra, e ciò anche a valle degli studi sociologici che hanno ampiamente dimostrato la relazione

fra green policies e cambiamento sociale.

Finora le politiche di intervento nel nostro paese sono state incentrate sugli incentivi all'acquisto (ad esempio di bici elettriche o monopattini).

Adesso è il momento di passare ad un sistema che incentivi non un singolo atto, l'acquisto, ma i comportamenti quotidiani.

Per esempio dare a ogni cittadino un piccolo budget per ridurre il costo delle scelte sostenibili, come "il costo della ricarica alle colonnine, del noleggio di un'auto o uno scooter elettrico, di una bicicletta o di un monopattino, del pedaggio autostradale per le auto elettriche, del parcheggio delle auto fuori dalle grandi città, del costo del trasporto degli oggetti che compriamo con l'e-commerce se nell'ultimo miglio viene usato un mezzo elettrico e altre cose ancora",

Educare, quindi, piuttosto che incentivare a fondo perduto.

E veniamo quindi alla ratio della presente proposta di legge: implementare condotte individuali sostenibili non incentivando i singoli acquisti di beni, ma i comportamenti virtuosi in grado di migliorare la sostenibilità.

Ed è indubbio il ruolo che la fiscalità è chiamata ad assolvere in questo contesto, sia sotto forma di politiche fiscali che possono incentivare comportamenti "sostenibili" e scoraggiare quelli che invece possono causare danni significativi, per usare il linguaggio del legislatore europeo (regolamento n. 2019/2088/UE), sia sotto forma di rispetto degli obblighi fiscali che garantiscono le risorse per realizzare gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile.

Nell'alveo degli obiettivi sopra descritti, si pongono le finalità della presente proposta di legge, qui di seguito analiticamente descritte:

1) "smart mobility", che rappresenta "un pilastro ineludibile della mobilità sostenibile". Mobilità sostenibile sta ad indicare un modo di muoversi legato indissolubilmente al concetto di sostenibilità territoriale e orientato, quindi, verso la riduzione dei rischi di inquinamento e del potere inquinante, la salvaguardia della salute e dello spazio pubblico come bene comune, il risparmio energetico. Muoversi in modo sostenibile significa anche utilizzare tecnologie per strade e autostrade connesse (smart road) che garantiscano fluidità, efficienza e sicurezza negli spostamenti. E comprende il concetto di

mobilità integrata: l'utente deve poter usufruire di vari mezzi di trasporto (servizi pubblici, in sharing, privati) senza soluzione di continuità, per completare il percorso quotidiano agevolmente e in modo conveniente. L'argomento non riguarda solo i grandi centri, ma l'insieme delle strutture e infrastrutture relative alla mobilità nel nostro Paese. Obiettivo della mobilità sostenibile, secondo la definizione riportata nella strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo, è garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente.

In Italia il trasporto stradale contribuisce alle emissioni totali di gas serra per il 23% (di cui il 60% circa attribuibile alle autovetture), alle emissioni di ossidi di azoto per circa il 50% e alle emissioni di particolato per circa il 13% (Fonte: Ispra, 2017). Per questi motivi è dalla fine degli anni Novanta che si discute di mobilità sostenibile. Ma solo dal 2017 è obbligatorio per le città sopra i 100mila abitanti adottare i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (Pums), introdotti con una legge del 2000. In particolare il Pums è uno strumento di pianificazione strategica istituito dall'art. 22 della legge n. 340 del 24 novembre 2000, che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana. In sostanza un Pums deve proporre il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Gli enti locali, per poter accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, devono definire i Pums applicando le linee guida adottate con il decreto. Con l'avvento delle piattaforme digitali e della sharing mobility, le azioni degli enti locali per una mobilità sostenibile possono essere ulteriormente sviluppate e incentivate.

La nuova sfida è la creazione di una intermodalità accessibile a tutti, adeguando i Piani Urbani alle esigenze emergenti ed elaborando norme che favoriscano l'integrazione e l'interconnessione dei diversi

sistemi di trasporto. Solo attraverso l'integrazione intelligente dei sistemi si potrà passare da un metodo di trasporto all'altro, in tutta semplicità, secondo le proprie esigenze del momento e favorendo i mezzi non o meno inquinanti: dal trasporto pubblico al bike sharing, dalla metro allo scooter, verso un vero e proprio il "roaming della mobilità".

Ciò ancor più a seguito del nuovo scenario creato dalla pandemia da Covid-19. Se infatti, da una parte, il lockdown – causando un sensibile calo dell'inquinamento atmosferico – ha evidenziato l'importanza di un ambiente più a misura d'uomo, dall'altra le misure igieniche e di distanziamento sociale necessarie a contenere il contagio hanno avuto un forte impatto su vari settori del mondo della mobilità. Si è assistito per esempio a un ritorno dell'auto di proprietà, fino a poco tempo prima data "in agonia", alla frenata del car sharing, ma contemporaneamente a un'impennata della micromobilità nei grandi centri urbani.

In questa prospettiva, il presente progetto di legge contiene una serie di misure, nei successivi articoli 1 e 2, atte ad implementare il ricorso al car sharing ed al bike sharing.

Il successivo art. 3, invece, prevede un meccanismo di premialità per incoraggiare la rinuncia ad utilizzare bus e a privilegiare l'utilizzo di mezzi ad emissioni zero.

2) « strategia rifiuti zero – zero waste »

L'obiettivo, anche in linea con le norme contenute nella parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è quello di:

- far rientrare il ciclo produzione-consumo all'interno dei limiti delle risorse del pianeta, riducendo la nostra « impronta ecologica » sul pianeta tramite l'eliminazione degli sprechi e la totale reimmissione dei materiali trattati nei cicli produttivi, quindi massimizzando, nell'ordine, la riduzione dei rifiuti, il riuso dei beni a fine vita e il riciclaggio e minimizzando, nell'ordine, tendendo a zero al 2020, lo smaltimento, il recupero di energia e il recupero di materia diverso dal riciclaggio.

- recepire ed applicare il Sesto programma d'azione per l'ambiente della Comunità europea (CE), in particolare in materia di riduzione dei rifiuti, che prevedeva la riduzione della produzione dei rifiuti del

20 per cento al 2010 e del 50 per cento al 2050 rispetto alla produzione del 2000;

- recepire ed applicare la direttiva quadro 2008/98/CE, laddove in particolare indica la scala delle priorità nella gestione dei rifiuti e afferma che « la preparazione per il riutilizzo, il riciclo o ogni altra operazione di recupero di materia sono adottate con priorità rispetto all'uso dei rifiuti come fonte di energia », per cui, all'interno del recupero diverso dal riciclo, va privilegiato il recupero di materia rispetto al recupero di energia, rafforzando quanto già recepito nella normativa italiana con la modifica dell'articolo 179 del decreto legislativo n. 152 del 2006 operata dal decreto legislativo n. 205 del 2010.

Per le suddette finalità, i successivi articoli 4 e 5, prevedono in particolare:

- la detraibilità fiscale delle spese di riparazione di tablet, PC e smartphome ed elettrodomestici (art. 4);

- il riconoscimento di sgravi parziali sulla TARI per il conferimento di beni alle aree di prossimità finalizzate allo scambio, al riutilizzo ed alla seconda vita degli oggetti usati, in luogo dello smaltimento mediante discariche (art. 5);

3) Promuovere i negozi di prossimità ed incentivare il consumo di prodotti a Km zero (art. 6):

In Italia il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni in grado di alterare il clima.

Per questa finalità si prevede da un lato di implementare la vendita di prodotti a Km zero, dall'altro l'acquisto di beni in negozi di prossimità, e ciò anche al fine di tutelare le economie locali.

In linea con quanto, il successivo art. 6 prevede la detraibilità fiscale di quote di spesa per consumi alimentari effettuate nei negozi di prossimità con vendita di prodotti a Km zero.

4) Informazione: assicurare l'informazione continua e trasparente alle comunità in materia di ambiente e rifiuti, secondo quanto prescritto dalla Carta di Ottawa per la promozione della salute del 21 novembre 1986, dall'articolo 13 del decreto legislativo n. 152 del 2006, dalla Carta di Aalborg del 1994, affinché i cittadini siano messi in grado di controllare i determinanti di salute per la promozione della salute stessa e di partecipare alla formazione delle decisioni istituzionali per la gestione dei rischi ambientali e sanitari in tutte le fasi connesse al ciclo dei rifiuti (Convenzione di Aarhus del

26 giugno 1998, direttiva 2003/35/CE, direttiva 2008/98/CE).

Infine, si prevede nel successivo art. 7 lo stanziamento di fondi a favore di iniziative che favoriscano la massima diffusione e la formazione dei cittadini sulle tematiche oggetto del presente intervento.

ooOoo

Art. 1

Ai fini della presente legge per bike sharing si intende condivisione di una bicicletta. Utilizzando le risorse di cui al decreto legge n. 111 del 2019 (art. 2) modificato dal decreto legge n. 34 del 2020 (art. 229), istitutivo del Fondo denominato “Programma sperimentale buono mobilità”, con risorse pari a 255 milioni per gli anni dal 2019 al 2024 e un ulteriore incremento di 100 milioni in seguito alla legge di bilancio 2021 (comma 629), le aziende con un numero di dipendenti superiori a 50, potranno acquistare biciclette elettriche utilizzabili nel tragitto casa-lavoro e viceversa dei propri dipendenti. Le biciclette, munite di contachilometri, consentiranno di contabilizzare la distanza percorsa durante ogni spostamento dei singoli dipendenti utilizzatori. Ogni dipendente avrà così diritto ad una premialità di Euro 0,25 per chilometro registrato, somma che sarà riconosciuta in busta paga e costituirà un onere a carico dello stato.

Art. 2

Ai fini della presente legge per car sharing si intende condivisione di una autovettura. Con apposito decreto attuativo si prevede lo stanziamento di risorse a favore dei Comuni che metteranno a disposizione degli utenti una applicazione che consentirà ai possessori di auto di porne in condivisione l'utilizzo, riconoscendo una remunerazione di Euro 20,00 per ogni tratta di Km. 150 percorsa in condivisione.

Art. 3

2. Ai fini della presente legge, per “carbon footprint” si intende il parametro che, meglio di qualunque altra variabile, permette di determinare, in termini di emissioni di anidride carbonica equivalente, la quantità di emissioni di gas a effetto serra generate nell'intero ciclo di

vita causate da un prodotto, da un servizio, da un'organizzazione, da un evento o da un individuo. Essa è fondamentale per valutare l'impatto ambientale di tutte le attività umane. Si prevede un “bonus” in favore dei soggetti che nell'arco della vita quotidiana privilegino uno stile di vita che impatti al minimo sull'ambiente e che tengano bassi i livelli della propria carbon footprint, azzerando l'uso di mezzi pubblici e privilegiando gli spostamenti a piedi o mediante mezzi ad impatto zero. Tale bonus è pari ad Euro 0,10 per ogni chilometro percorso a piedi o mediante mezzi ad impatto zero.

Art. 4

Al fine di dimensionare quanto più possibile i rifiuti, viene riconosciuta la detraibilità fiscale del 50% dei costi di riparazione di tablet, smarthphone, pc ed elettrodomestici.

Art. 5

Ai fini di promuovere il riutilizzo di beni usati si prevede che i singoli Comuni, con le risorse che verranno messe a disposizione con separato decreto delegato, dovranno:

a) Procedere alla creazione e relativa promozione di un sito internet e pagina social adibiti a creare un luogo di scambio online di beni usati. La promozione avverrà attraverso canali radio e televisivi locali.

Per incentivare la seguente iniziativa si garantisce un servizio di trasporto gratuito.

b) Incentivare l'utilizzo dei cassonetti pubblici per la raccolta di indumenti e abiti usati attraverso ticket convenzionati con negozi di prossimità, buoni sconto spendibili sulle piattaforme online di compravendita usata o biglietti per mezzi pubblici, somministrati proporzionalmente alla quantità di vestiti depositati

c) Mettere a disposizione un luogo che possa essere adibito mensilmente come mercatino dell'usato, con partecipazione libera a condizione che venga utilizzato per la compravendita di beni usati.

d) Promuovere le biblioteche attraverso eventi aperti a tutti e creare degli spazi di scambio nelle librerie in cui si possano non solo lasciare libri acquistati precedentemente, ma anche prendere altri libri messi a disposizione con lo stesso meccanismo. In alternativa allo scambio, al deposito del libro usato si prevede il riconoscimento di uno sconto su un libro nuovo.

Al fine poi di implementare la raccolta differenziata si prevede che i Comuni

forniscano agli utenti sacchetti individuabili con un codice a barre, così da consentire controlli periodici sulla quantità di rifiuti differenziati da ciascun utente, con conseguente riconoscimento di detrazioni sulla TARI in misura determinata da ciascun Comune sulla base della quantità di rifiuti differenziata.

Art. 6

Ai fini della presente legge, per negozio di prossimità si intende qualsiasi punto vendita la cui superficie non supera i 120 mq, nei comuni con popolazione residente inferiore ai 10'000 abitanti, e i 180 mq nei comuni con popolazione residente superiore ai 10'000 abitanti. Al fine di sostenere queste attività vengono previste le seguenti misure:

- 1) Riduzione delle tasse di occupazione di suolo pubblico e per l'apposizione di insegne, in misura che ciascun comune stabilirà di volta in volta;
- 2) Incentivo al consumo nei negozi di prossimità mediante il riconoscimento di detraibilità fiscale del 25% di quanto speso per prodotti alimentari a Km zero in negozi di prossimità.

Art 7.

Si prevede lo stanziamento di fondi con apposito decreto delegato finalizzati alle attività di diffusione, educazione alla sostenibilità informazione che soggetti privati e singoli comuni vorranno organizzare al fine di dare massima diffusione alla finalità della presente legge.

Bibliografia:

Qualità dell'ambiente urbano, VI Rapporto Annuale Edizione 2009, Focus su Le buone pratiche ambientali

AA.VV: Atti dell'ottavo convegno CIRIAF "Sviluppo Sostenibile, tutela dell'Ambiente e Salute Umana", Morlacchi Editore – Perugia, 2008

Angelini A. (a cura di): "Nulla si butta, tutto si ricicla. Rifiuti: le criticità la Governance, la Partecipazione", Franco Angeli – Milano, 2009

Manifestolibri – Roma, 2006

Sitografia:

Camera.it Legge Rifiuti zero Proposta n. 3 del 30.09.2013,

www.eea.europa.eu/it/publications Tasse ambientali, attuazione ed efficacia per l'ambiente

www.agriregionieuropa.univpm, Buone pratiche per l'educazione alla sostenibilità

www.altalex.com: verso la costotuzionalizzazione del diritto all'ambiente