

CAMERA DEI DEPUTATI N. 848

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **CENTO**

Agevolazioni fiscali per l'acquisto di biciclette

Presentata il 14 giugno 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — La bicicletta è un mezzo di trasporto in grado di contribuire notevolmente alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, in modo particolare nelle grandi aree metropolitane.

Nel nostro Paese si assiste periodicamente — soprattutto nei periodi di scarsa piovosità — allo scatenarsi della rituale emergenza *smog* connessa alla difficile gestione del traffico automobilistico da parte delle amministrazioni comunali. Tra le diverse politiche pubbliche atte a ridurre la frequenza e l'intensità delle « emergenze » abituali uno spazio non secondario di attenzione va assegnato all'incentivo dell'utilizzo delle biciclette e degli altri mezzi di trasporto privato e pubblico a basso impatto ambientale. Molti colleghi, nella scorsa legislatura, alcuni dei quali hanno dato vita all'Associazione parlamentari « Amici della bicicletta », avevano già sottoscritto una proposta di legge fi-

nalizzata alla realizzazione di percorsi ciclabili integrati.

Con la presente proposta di legge si vuole contribuire, su altro piano, alla maggiore diffusione dell'utilizzo delle due ruote nel nostro Paese: agevolazioni per l'acquisto di biciclette che, grazie anche alla realizzazione di piste e percorsi ciclabili nelle città, potrebbero rappresentare una reale alternativa per la mobilità di molti cittadini.

Numerose raccomandazioni sono già state effettuate dall'Unione europea all'Italia affinché su questo terreno il nostro Paese si metta al passo con gli orientamenti più avanzati degli altri Stati membri. Il Parlamento europeo, in una risoluzione approvata nel 1987, diceva fra l'altro a proposito della bicicletta: « (...) è economica, sana, fa risparmiare energia e può, soprattutto in combinazione con i mezzi pubblici, contribuire allo snellimento del

sovraccarico traffico cittadino; e contribuire ad abbassare il livello di inquinamento atmosferico ed acustico». La risoluzione proseguiva chiedendo agli Stati membri provvedimenti per la realizzazione di piste ciclabili e in favore delle due ruote.

È bene ricordare come alcune ricerche condotte in Germania abbiano dimostrato che il 50 per cento dei tragitti in automobile non superi i 5 chilometri di percorrenza mentre addirittura l'80 per cento rientra nella fascia dei 15 chilometri, distanze sulle quali — in condizioni di traffico « abituale » delle nostre città — la bicicletta risulta essere fortemente competitiva anche in termini di tempo degli spostamenti.

Le esperienze delle città danesi e olandesi dimostrano chiaramente come, con la creazione di isole pedonali, percorsi ciclabili urbani e con la chiusura dei centri storici al traffico automobilistico privato, il 50 per cento degli spostamenti urbani si svolga a pedali. Nelle città tedesche la percentuale scende al 20-25 per cento, comunque molto al di sopra di quanto avviene nel nostro Paese.

Oltre a queste considerazioni sulla validità ecologica della bicicletta, è bene analizzare anche la situazione del mercato della bicicletta in Italia. Mercato caratterizzato da un'elevata presenza di prodotto non sottoposto a vincoli fiscali (in parole povere è molto diffusa l'evasione totale da parte dei piccoli produttori che assemblano i pezzi) secondo quanto riconoscono le stesse associazioni di categoria. Questa situazione crea notevoli turbative di prezzo per via del significativo vantaggio a disposizione di chi evade l'aliquota.

Vengono premiate le aziende che lavorano irregolarmente a scapito di quelle in regola, che molto esportano dando un grosso contributo al buon andamento della bilancia commerciale.

La riduzione dell'aliquota IVA sulla vendita del prodotto, dal 19 al 10 per cento, porterebbe ad una situazione di questo tipo:

1) in termini di mercato si assisterebbe ad una notevole espansione della domanda, con conseguenti maggiori investimenti nelle aziende e possibilità di maggiore occupazione;

2) in termini fiscali si arriverebbe alla regolarizzazione della posizione di molti produttori che vedendo ridurre il rapporto evasione/vantaggi non sarebbero più disposti a rischiare. Pertanto il gettito fiscale, sulla base di tali prevedibili compensazioni, non subirebbe significative variazioni, mentre l'incremento del numero di utilizzatori di biciclette porterebbe notevoli vantaggi al traffico e alla riduzione dell'inquinamento.

Come sempre, quando si tratta di problemi economici collegati alle questioni ambientali, è opportuno ricordare che nell'analisi costi/benefici, devono essere valutati anche i « costi ambientali » dell'una o dell'altra politica pubblica che si intende perseguire.

Nell'articolo 1 della presente proposta di legge si stabilisce il nuovo livello dell'aliquota IVA fissata sulle biciclette e sulle parti componenti delle biciclette stesse.

Nell'articolo 2 si indica la copertura finanziaria dell'eventuale minore gettito fiscale, tenendo anche presente l'ipotesi di un effetto contrario sul gettito.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'aliquota IVA per l'acquisto di biciclette e di parti componenti delle biciclette è fissata al 10 per cento.

2. Nella tabella A, parte terza, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, è aggiunto, in fine, il seguente numero:

« 127-octiesdecies (Biciclette e parti componenti delle biciclette) ».

ART. 2.

1. All'onere per il minore gettito fiscale derivante dall'attuazione dell'articolo 1 si fa fronte mediante l'aumento di lire 2 al litro del prezzo della benzina. Qualora il predetto gettito fiscale non risultasse diminuito o gli introiti derivanti dall'aumento della benzina risultassero maggiori del mancato incasso realizzatosi, i fondi in esubero sono destinati al finanziamento di leggi che prevedano interventi dello Stato in favore della realizzazione di piste ciclabili.

Lire 500 = € 0,26



14PDL0003290