

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4057

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato MIGLIOLI

Modifica alla tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, in materia di aliquota agevolata sul valore aggiunto relativa alle biciclette e alle loro parti componenti

*Presentata il 3 febbraio 2011*

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.

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.

Con la presente proposta di legge, che si collega a iniziative legislative già presentate nelle precedenti legislature, si vuole contribuire, su un 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 di percorsi ciclabili nelle città, potrebbero rappresen-

tare una reale alternativa per la mobilità di molti cittadini.

Numerose raccomandazioni sono già state effettuate dall'Unione europea all'Italia affinché in questo settore il nostro Paese si metta al passo con gli orientamenti più avanzati degli altri Stati membri. Il Parlamento europeo 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 supera 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 e di percorsi ciclabili urbani e con la chiusura dei centri storici al traffico automobilistico privato, il 50 per cento degli spostamenti urbani si svolge 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: un mercato caratterizzato da un'elevata presenza di prodotto non sottoposto a vincoli fiscali 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. Sono premiate le aziende che lavorano irregolarmente a scapito di quelle in regola, che esportano molto dando un grosso contributo al buon andamento della bilancia commerciale.

La riduzione dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) sulla vendita del

prodotto al 10 per cento porterebbe a una situazione di questo tipo:

1) in termini di mercato si assisterebbe a 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 tra evasione fiscale e 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 dei costi e dei 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 dell'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 dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) per l'acquisto di biciclette e delle loro parti componenti è fissata al 10 per cento.

2. Nella tabella A, parte III, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, è aggiunto, infine, il seguente numero:

« 127-undevicies. biciclette e loro parti componenti ».

## ART. 2.

1. All'onere per la copertura dell'eventuale minore gettito fiscale derivante dall'attuazione dell'articolo 1 si fa fronte mediante l'aumento di 0,001 euro al litro del prezzo della benzina. Qualora il predetto gettito fiscale non risulti diminuito o gli introiti derivanti dall'aumento della benzina risultino maggiori delle mancate entrate, i fondi in esubero sono destinati al finanziamento di disposizioni che prevedono interventi dello Stato in favore della realizzazione di piste ciclabili.

€ 1,00



\*16PDL0045810\*