

CAMERA DEI DEPUTATI N. 298

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

RENZULLI, ARTIOLI

Norme per favorire il trasporto e l'autotrasporto
dei cittadini handicappati

Presentata il 23 aprile 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge prevede norme riguardanti facilitazioni per l'autotrasporto privato da parte dei cittadini disabili e di handicappati.

In particolare, le presenti disposizioni ristabiliscono criteri di uguaglianza che, a nostro avviso, precedenti provvedimenti legislativi hanno eluso, introducendo agevolazioni fiscali solo a favore di alcuni soggetti ed operando così delle parzialità.

La legge 9 aprile 1986, n. 97, ha infatti stabilito che possono acquistare un autoveicolo con un'aliquota IVA ridotta al 4 per cento solo i possessori di patente B speciale.

L'articolo 1 del decreto-legge 29 maggio 1989, n. 202, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 luglio 1989, n. 263, consente ai predetti soggetti la

possibilità di detrarre, come oneri deducibili, i costi relativi all'acquisto di un autoveicolo.

Prima di esporre le disposizioni contenute nella presente proposta, è necessario sviluppare delle considerazioni preliminari, in grado di esplicitare la diversa filosofia d'intervento cui ci si è riferiti nell'elaborazione del progetto in epigrafe.

In primo luogo va sottolineato come, rispetto alla problematica della disabilità e dell'emarginazione, il dibattito e la cultura politica siano ancora dominati da un'impostazione « emotiva » che si risolve in interventi legislativi parziali e di carattere contingente.

Non si è ancora pervenuti ad una politica legislativa che tenga costantemente conto delle reali caratteristiche dei fenomeni di emarginazione evitando che gli

stessi provvedimenti, tendenti ad eliminare disparità o ad agevolare soggetti in condizioni di disabilità, producano ulteriori fenomeni di emarginazione per coloro che ne risultino esclusi pur avendo analoghe o maggiori esigenze.

In secondo luogo, emerge un'analoga insufficienza programmatica inerente all'autotrasporto privato. Esso rappresenta un sistema di particolare valenza collettiva, tanto più per il cittadino disabile che necessita di recuperare la capacità di movimento e di relazione sociale.

Benché risulti evidente la necessità di norme che facilitino l'autotrasporto, è tuttavia necessario pervenire ad interventi che tengano conto sia del dato soggettivo sia del dato oggettivo.

L'autorizzazione alla guida qual è una patente B speciale, non può costituire un presupposto giuridico o fiscale ottimale. Pur attestando una situazione di disabilità, non chiarisce come questa sia vissuta dall'interessato ovvero quali siano i bisogni e le esigenze del soggetto disabile.

Mentre sono ipotizzabili agevolazioni generalizzate per i disabili che utilizzano un automezzo di proprietà a partire dal dato oggettivo di un maggior onere sopportato da questi rispetto alla generalità dei cittadini, minore coerenza è da attribuire a norme che agevolino esclusivamente l'acquisto, quando non si conosca la capacità economica dell'individuo, ovvero se questi si trovi in condizioni di indigenza e dunque non risulti in grado di utilizzare quel determinato tipo di agevolazione.

Ancora più contraddittoria è la situazione del disabile che non può guidare personalmente l'autoveicolo e, per questo, ha ancor più evidenti necessità di spostamento.

Appare evidente, a seguito delle considerazioni sopra sviluppate, che le norme attualmente in vigore sono incomplete ed inadeguate, giacché operano delle parzialità.

Occorre allora un intervento legislativo più ragionato, che si proponga di

compensare il cittadino handicappato negli elementi economici e normativi che lo sfavoriscono rispetto agli altri cittadini.

Le norme in vigore sull'abbattimento delle barriere architettoniche per consentire al disabile la possibilità di spostamento ed accesso alle opere edilizie costituiscono un'importante conquista culturale e sociale: intervengono sulle strutture e, cosa ancor più importante, prescindono dalle condizioni soggettive di disabilità che — secondo le classificazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità — possono venir attribuite al bambino non ancora capace di camminare, all'invalido permanente, al soggetto temporaneamente disabile, all'anziano.

Il miglioramento delle strutture edilizie è dunque pensato per gli handicappati ma, nella realtà, favorisce tutti i cittadini che, per qualsiasi motivo temporaneo o permanente, non hanno una piena capacità di deambulazione.

La materia trattata dalla presente proposta di legge affronta, in sostanza, il fattore autotrasporto, che risulta immediatamente connesso con la struttura edilizia.

È fondamentale dunque la ricerca dell'elemento oggettivo, pensato a partire dalla condizione dell'handicappato, ma potenzialmente usufruibile da tutti i cittadini.

Riguardo all'autotrasporto, tale elemento oggettivo riteniamo possa identificarsi con le modifiche e gli adattamenti cui l'autoveicolo va sottoposto affinché risulti funzionale al cittadino disabile.

È questo altresì un elemento economico che oggettivamente sfavorisce il cittadino disabile poiché implica maggiori oneri a parità di autoveicolo acquistato ed un maggior deprezzamento commerciale dell'autoveicolo.

Norme fiscali o assistenziali destinate a compensare e consentire l'adattamento degli autoveicoli alle condizioni di disabilità potranno incentivare attività di noleggio o di locazione finanziaria, nonché favorire l'accesso al mercato dell'usato automobilistico.

L'articolato della presente proposta di legge individua, all'articolo 1, i soggetti destinatari degli interventi e delle agevolazioni. Il concetto e la definizione di minorazione fisica sono desunti da quanto previsto dall'articolo 1 della legge 11 febbraio 1980, n. 18.

L'articolo 2 elenca le agevolazioni di carattere finanziario. In particolare il comma 1 del suddetto articolo 2 dispone che i materiali, i prodotti ed i servizi utilizzati per l'adattamento degli autoveicoli al trasporto dei disabili, nonché per consentirne la guida, sono esenti dall'imposta sul valore aggiunto.

I commi 2 e 3 dello stesso articolo 2 estendono i benefici già concessi ai titolari di patente B speciale a tutti coloro che vengono considerati minorati fisici.

Il comma 4 delega il Governo a modificare l'attuale normativa fiscale.

Con il comma 1 dell'articolo 3 viene disposta l'istituzione di un fondo nazionale per il trasporto e l'autotrasporto dei disabili, con articolazioni regionali.

Il comma 2 dello stesso articolo 3 stabilisce la dotazione finanziaria del fondo in lire 20 miliardi per il triennio 1992-1994.

Il comma 3 demanda al Ministro del lavoro e della previdenza sociale il compito di determinare i criteri per l'erogazione dei contributi e per la funzionalità amministrativa del fondo.

Il comma 4 specifica le finalità del fondo, che consistono nell'erogare contributi per le modifiche e gli adattamenti degli autoveicoli destinati ai minorati fisici.

Il comma 5 individua i soggetti che possono accedere ai benefici.

Lo stesso comma 5 precisa le modalità per richiedere i contributi e le procedure amministrative connesse con la realizzazione degli adattamenti e delle modifiche agli automezzi.

Il comma 6 prevede che, oltre ai diretti interessati, si avvalgano dei contributi del fondo anche aziende, enti e privati che esercitano il trasporto pubblico di disabili.

L'articolo 4 determina le norme affidate alla competenza regionale.

Vengono dunque affidate alle regioni, che le delegano a loro volta gli enti locali, specifiche competenze nel promuovere attività di noleggio di autoveicoli adattati al trasporto degli handicappati, utilizzando le agevolazioni di cui alla presente proposta, nonché interventi assistenziali rivolti a facilitare gli spostamenti degli handicappati e disabili non abbienti attraverso convenzioni o buoni per l'autotrasporto, nel quadro dei programmi e degli interventi assistenziali propri degli enti locali.

L'articolo 5 detta infine le norme riguardanti la copertura finanziaria dei benefici previsti dalla presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Destinatari).

1. Le norme di cui alla presente legge si applicano ai cittadini affetti da minorazioni fisiche individuate ai sensi dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1980, n. 18.

ART. 2.

(Agevolazioni finanziarie).

1. I materiali, le attrezzature ed i servizi necessari all'adattamento degli autoveicoli destinati al trasporto dei soggetti di cui all'articolo 1, nonché atti a consentire loro la guida dell'autoveicolo quando siano titolari di patente B speciale, sono esenti dall'imposta sul valore aggiunto (IVA).

2. L'agevolazione concernente la riduzione dell'IVA dal 19 al 4 per cento, già prevista dalla legge 9 aprile 1986, n. 97, per i titolari di patente B speciale è estesa ai soggetti di cui all'articolo 1.

3. È estesa ai soggetti di cui all'articolo 1 la facoltà di inserire tra gli oneri deducibili ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), i costi inerenti all'acquisto dell'autoveicolo, già prevista dal comma 3-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 29 maggio 1989, n. 202, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 luglio 1989, n. 263, per i titolari di patente B speciale.

4. Il Governo è delegato ad emanare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti modifiche alla vigente normativa fiscale in base ai criteri direttivi di cui al comma 1.

ART. 3.

(Fondo nazionale per il trasporto dei disabili).

1. È istituito, presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, un Fondo nazionale per l'autotrasporto dei disabili. Il fondo si articola su base regionale.

2. Il Fondo è dotato, per il triennio 1992-1994, della somma di lire venti miliardi.

3. Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale determina, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto, i criteri per la concessione dei contributi e per l'organizzazione amministrativa del fondo.

4. Il Fondo eroga contributi per adeguare o modificare i mezzi di trasporto privato e pubblico destinati ai soggetti di cui all'articolo 1, al fine di rendere agevole l'accesso, l'ancoraggio e la permanenza delle persone, nonché per l'adeguamento dei comandi di guida e per la predisposizione di adeguati sistemi e automatismi per il carico e l'alloggiamento di carrozzelle ed altri presidi.

5. Le domande di rimborso possono essere presentate direttamente dai soggetti di cui all'articolo 1, nonché dai venditori di autoveicoli, dalle società che esercitano locazioni finanziarie, dagli esercenti autotrasporto pubblico. In particolare, le domande sono presentate alla direzione del fondo:

a) dai soggetti di cui all'articolo 1, già in possesso di un proprio autoveicolo, al fine di ottenere, in via preventiva, un buono di lavorazione, da spendere presso le officine convenzionate, per la realizzazione dei necessari interventi di adattamento dell'autoveicolo;

b) dai rivenditori di autoveicoli che, espletati per conto dei soggetti di cui all'articolo 1 gli adempimenti richiesti dalla direzione del Fondo ed ottenuta l'autorizzazione ai lavori da parte della

direzione del Fondo stesso, cedono l'autoveicolo già modificato all'interessato al netto dei costi di adattamento;

c) dalle società che esercitano locazioni finanziarie di autoveicoli secondo le modalità di cui alla lettera b);

d) dalle società, dagli enti e dai privati che esercitano attività di trasporto pubblico specificatamente rivolto ai soggetti indicati nell'articolo 1. Detti soggetti accedono ai benefici del fondo previa autorizzazione dell'ente locale territoriale ai sensi dell'articolo 4, comma 2.

6. I soggetti economici che esercitano attività di adeguamento degli automezzi ai sensi della presente legge, eseguono i lavori a presentazione dei buoni di lavorazione di cui alla lettera a) del comma 5. La direzione del Fondo concorda annualmente con le associazioni nazionali di categoria gli importi delle singole lavorazioni e provvede alla liquidazione delle somme a lavoro avvenuto e con le garanzie di legge.

ART. 4.

(Regioni ed enti locali).

1. Le regioni, al fine di promuovere le attività di noleggio di autoveicoli adattati al trasporto dei soggetti di cui all'articolo 1, nonché per facilitare gli spostamenti dei suddetti soggetti che si trovino in condizioni di indigenza economica, definiscono con proprie leggi, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, programmi tesi a quantificare le esigenze e gli interventi su base regionale.

2. Le regioni demandano agli enti locali territoriali l'individuazione dei soggetti privati esercenti l'autotrasporto che possono accedere ai benefici di cui alla lettera d) del comma 5 dell'articolo 3.

3. Le regioni delegano altresì agli enti locali le competenze inerenti alla fornitura di buoni di trasporto ai soggetti disabili o handicappati già assistiti dall'ente locale dal punto di vista econo-

mico. I buoni di trasporto vengono utilizzati presso i soggetti di cui al comma 2 allo scopo convenzionati.

ART. 5.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri previsti per il funzionamento del Fondo nazionale di cui all'articolo 3, pari a lire venti miliardi per ciascuno degli anni 1992, 1993 e 1994, si fa fronte mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Interventi vari nel campo sociale - Provvedimenti in favore di portatori di *handicap* ».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 6.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.