

# Carburanti ecocompatibili, 4 domande a Governo e Parlamento

## Eco-compatible fuels: 4 questions to the Government and Parliament

La minaccia inquinamento è sempre più forte. L'utilizzo dell'idrogeno su larga scala è ancora troppo lontana. Come contenere le emissioni dannose per la salute dell'uomo e dell'ambiente è al centro del dibattito politico e sociale. Abbiamo rivolto alcune domande a Parlamentari e componenti del Governo.

**1** GPL, metano, biodiesel, gassolio emulsionato: sono i carburanti meno inquinanti ora disponibili, in attesa dell'idrogeno. Secondo uno studio di Euromobility e dell'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del CNR, un incremento di sole 500.000 auto a GPL comporterebbe un risparmio per lo Stato (grazie alla diminuzione delle malattie provocate dalle emissioni da traffico) di ben 400 milioni di euro. Quali interventi ritiene possibili per incrementarne l'utilizzo?

**2** I carburanti gassosi hanno una lunga tradizione nel nostro Paese. Le aziende del settore sono circa 10.000 ed impiegano quasi 50.000 addetti. Il fatturato interno ammonta a 1.700 milioni di euro, l'export a 500 milioni, ma stanno vivendo un pericoloso momento di crisi, dovuto principalmente alla concorrenza del diesel, che è tra i maggiori responsabili delle alte concentrazioni di polveri sottili. Quali possono essere le soluzioni da adottare, visto l'irrinunciabile contributo di GPL e metano per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e la necessità di salvaguardare la leadership dell'industria italiana a livello internazionale?

**3** Il GPL per autotrazione subisce in Italia una tassazione elevatissima e sproporzionata sia rispetto agli altri carburanti

che alle indicazioni della UE. L'altissima accisa che grava sul GPL (0.1566 euro/litro) ne condiziona fortemente la competitività. Tutti gli operatori da tempo chiedono una modulazione delle accise che consenta la diminuzione del carico fiscale sul GPL.

L'occasione per un intervento sulla tassazione dei prodotti energetici è offerta sia dal recepimento della nuova Direttiva dell'Unione Europea 2003/96/CE - che considera per il GPL auto un'aliquota di accisa pari a 0.0688 euro/litro - sia dalla Legge delega fiscale. Cosa ne pensa? Ritiene giusto tassare meno chi meno inquina?

**4** I veicoli a GPL e a metano circolano anche in caso di limitazioni al traffico dovute all'inquinamento. Da alcuni anni lo Stato incentiva la trasformazione delle auto a GPL e metano, ma i finanziamenti finiscono presto e dopo pochi mesi il mercato si ferma di nuovo. Questa altalena allontana decine di migliaia di utenti e ferma fabbriche e officine. I posti di lavoro persi sono già alcune migliaia in tutta Italia: non ritiene che tutti i veicoli che utilizzano la trazione elettrica, GPL e metano dovrebbero usufruire di forme incentivanti regolari e stabili nel tempo, che tra l'altro consentirebbero all'industria una razionale programmazione degli investimenti?

*The pollution threat is always greater. The use of hydrogen is still a long way off. How to restrict emissions potentially harming Man's health and that of the environment is the issue at the centre of much social and political debate. We asked Members of Parliament and government figures the following questions:*

**1** LPG, CNG, biodiesel, and emulsified diesel - these are the least polluting fuels currently available, while we wait for hydrogen. According to research carried out by Euromobility and the Italian Research Council's Atmospheric Pollution Institute (CNR-IIA), a switchover of just 500,000 cars to LPG would save the government some euro 400 million (due to the drop in illnesses deriving from traffic emissions). What intervention in order to increase the use of LPG as a fuel?

**2** Gas fuels date back a relatively long time in Italy. There are approximately 10,000 sector companies providing work for 50,000 employees. The domestic turnover amounts to euro 1,700 million, and this does not include the euro 500 million in exports. Nevertheless, the sector is going through a dangerous slump, mainly due to the competition offered by diesel - which instead is the number one fuel causing high concentrations of fine particulate matter. What solutions should be adopted, given that LPG and CNG are capable of making an undisputed contribution to cutting harmful emissions, whilst also safeguarding Italy's leading international position.

**3** LPG is penalised in Italy by extremely high and disproportionate taxation rates,

if comparison is made with other fuels and with the EU guidelines. The high duty burdening LPG (15.66 eurocents/litre) strongly conditions its competitiveness. For some time now all the sector operators have been asking for a duty review in order to reduce the tax burden on LPG. An occasion to intervene on fuel product taxation has been prompted both by the adoption of the new EU Union Directive 2003/96/CE (which establishes an excise duty level equal to 6.88 eurocents/litre) and by the Financial Law. Do you believe it is right to tax less those who pollute less?

**4** LPG and CNG vehicles may also circulate when pollution-induced traffic restrictions are in operation. The government has been encouraging vehicle conversion to LPG and CNG for several years now but the funding disappears very quickly and after a few months the market situation is once again stagnant. This seesaw keeps away tens of thousands of potential users, while also hindering factories and fitters' workshops. The number of lost job opportunities amounts to several thousand for Italy as a whole. Do you not agree that all electric, LPG or CNG vehicles should be privileged with clear, stable incentives - a policy that would also allow the industry to plan a rational investment programme?



Nato il 25 gennaio 1951 a Castelnovo Monti (Reggio Emilia), risiede a Reggio Emilia. Avvocato, è iscritto al Gruppo Parlamentare Democratici di Sinistra - l'Ulivo.

Membro della 13a Commissione permanente Territorio, Ambiente, Beni Ambientali e della 14ª Commissione permanente Politiche dell'Unione Europea del Senato. Fa parte delle Delegazioni italiane presso l'Assemblea dell'UEO e l'Assemblea Consiglio d'Europa, della Commissione di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e della Commissione contenziosa.

Mandati: XI, XII, XIII e XIV Legislatura Senato

He was born in Castelnovo Monti (Reggio Emilia) on 25 January 1951, and now lives in Reggio Emilia. He is a lawyer and a Member of Parliament for the central-left Democratici di Sinistra - l'Ulivo party.

Member of the 13th Territory and Environment Commission, and of the 14th Senate Commission for European Union Policy. He is part of the Italian Delegation present at the WEU Assembly and the European Council Assembly, as well as of the Commission for investigating waste recycling and the Commission for legal issues.

In office: XI, XII, XIII and XIV Terms of the Senate

**1** L'intervento fondamentale passa attraverso la leva fiscale. Con una manovra "a saldo zero", si può aumentare il prelievo sui carburanti più inquinanti, premiando all'opposto e in progressione quelli che risultano meno pericolosi per la salute.

Ovvio che per dire numeri precisi su entità e obiettivi della manovra occorrono stime e valutazioni attendibili. In ogni caso si può correggere la manovra in corso d'opera e l'obiettivo di uno o due milioni di auto in più a GPL, metano o biodiesel e a portata di mano; o meglio di volontà politica.

Al secondo posto vorrei regole a livello urbano metropolitano o regionale che rendano più agevoli accessi, circolazione e parcheggi per i mezzi alimentati con carburanti ecologici o ad alimentazione mista. Al terzo vorrei la generalizzazione - e vorrei dire l'obbligo - dell'uso di carburanti a basso impatto per il parco mezzi degli enti pubblici nazionali e locali, gli autobus urbani e i taxi.

**2** Potrei dire idem come sopra. Aggiungendo che, probabilmente, un

preventivo accordo di programma tra Governo, Regioni, Industria automobilistica, e settori industriali e artigianali di GPL e metano potrebbe spianare la strada all'attuazione delle politiche sopra indicate e soprattutto a scandirne tempi ed articolazione sul territorio.

**3** La delega fiscale e il recepimento della Direttiva 2003/96 CE non "possono", ma DEVONO essere il primo passo nella direzione da perseguire.

**4** Sì. Infatti ho proposto misure strutturali stabili e non incentivi precari, che sono in sostanza droghe temporanee, toppe per i momenti di stretta piuttosto che scelte per una chiara e giusta direzione di marcia.

**1** The most effective intervention method is through taxation. With a 'cleared balance' operation, duty collection on the more polluting fuels may be increased, whilst privileging the cleaner ones on a progressive scale, with the greatest reduction for those least dangerous for the health. It is evident that reliable estimates and assessments are vital in enabling precise operation figures and targets to be given. In any case, the operation may be adjusted during execution, and the target of one or two million more LPG, CNG or biodiesel cars may be reached, provided there is the political will to do so.

Secondly, I should like to see local, or regional, level regulations adopted to make access, circulation and parking easier for those with hybrid engines. Lastly, I would like to see widespread use of low impact

fuels for fleets belonging to national and local public bodies, including urban buses and taxis.

**2** I could give the same answer as for the above. I would however add that a prompt programme agreement between the government, regional councils, the automobile industry and the LPG and CNG industry and trade sectors would probably open the way for implementation of the above policies, particularly allowing time schedules and structuring to be set out for the whole of Italy.

**3** It is not so much a case that the taxation delegation and approval of European Community Directive 2003/96 'could' be the first step in the right direction, but rather that it MUST be.

**4** Yes, I do. In fact I have already proposed structured measures to replace sporadic incentives as these latter act as a sort of temporary medication for patching during clampdown periods rather than being choices heading in a clear and positive direction.

Palazzo Chigi-Odescalchi, restaurato da Gianlorenzo Bernini attorno alla metà del 17° secolo



Palazzo Chigi-Odescalchi, renovated by Bernini in the 17th century





Nato a Quistello (Mantova) il 27 agosto 1946, laurea in economia e commercio; libero professionista.

Gruppo parlamentare: UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro).

Presidente X Commissione permanente Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera e componente del Comitato per la valutazione delle scelte scientifiche e tecnologiche (delegato al coordinamento delle attività).

Mandati: deputato nell'XI e nella XIV legislatura.

He was born in Quistello (Mantua) on 27 August 1946. He graduated in Economics and Commerce and is now a freelance professional

Parliamentary group: UDC (Christian Democratic Union of the Centre).

President of the 10th Chamber Commission for Production Activities, Trade and Tourism, and member of the science and technology assessment committee (delegated to co-ordinate activities).

MP during the XI and XIV term.

Per quanto concerne GPL e metano sono state già introdotte agevolazioni in passato nell'ambito della disciplina sulla cosiddetta rottamazione dei veicoli. Per incrementare l'utilizzo di veicoli alimentati con tali carburanti a ridotto impatto ambientale appare conveniente comunque intervenire in maniera strutturale sull'aliquota dell'accisa, compatibilmente ovviamente con i vincoli comunitari in materia. Faccio peraltro presente come l'articolo 7 della legge delega per la riforma fiscale – la n. 80 del 2003 – preveda una complessiva rimodulazione delle aliquote di accisa fondata proprio su criteri di compatibilità ambientale. Inoltre il disegno di legge di riordino del settore energetico (all'esame in terza lettura) della Camera, dispone l'estensione dei contributi per l'acquisto di auto a GPL anche alle persone giuridiche.

Per quanto concerne il biodiesel non esistono specifiche agevolazioni; peraltro un settore suscettibile di positivi sviluppi è quello dei biocarburanti, ossia dei carburanti di origine agricola, derivati dagli scarti e dai residui agricoli e forestali. Per questi ultimi è prevista dall'ordinamento un'esenzione dall'accisa entro un limite massimo di contingente an-

nuo di produzione. Tale limite andrebbe elevato mentre sarebbe altresì auspicabile un abbattimento delle imposte, in particolare dell'Irap, per le imprese che si occupano di raccolta e trasformazione dei residui agricoli e forestali finalizzata proprio alla produzione dei biocarburanti. Nell'ambito degli interventi di fiscalità sostenibile potrebbe risultare rilevante l'introduzione di ulteriori agevolazioni dirette ad un'esenzione totale dell'imposta di bollo e della tassa automobilistica per i carburanti a ridotte emissioni. Accanto a tali interventi ove la fiscalità gioca un ruolo cruciale, risulterebbe necessario imporre ex lege un vincolo per le aziende di trasporto pubblico locale all'utilizzo dei suddetti carburanti eco-compatibili. La recente direttiva per la produzione dei biocarburanti prevede in un arco pluriennale il progressivo incremento della percentuale che deve essere miscelata con il gasolio.

Qualsiasi forma di incentivazione all'utilizzo di carburanti eco-compatibili deve avere naturalmente carattere strutturale permanente anche per consentire un'adeguata programmazione degli investimenti da parte delle industrie. Sui prossimi numeri i pareri e gli interventi di altri politici. ■

As far as LPG and CNG are concerned, favourable incentive measures were already introduced in the past in the form of scrapping old vehicles. In order to increase the use of vehicles powered by the above low environmental impact fuels, it appears that it is now opportune to take structured action regarding duty levels, action which should of course be compatible with the EC regulations governing the matter. I should like to point out that Art. 7 of the delegation law for taxation reform – No. 80 of 2003 – sets out that there is to be a general excise duty restructuring based precisely on environmental compatibility criteria. Furthermore, the Chamber bill reforming the energy sector (currently at its third reading) also proposes extending contributions for the purchase of LPG-powered vehicles to corporations. In the case of biodiesel, specific facilitations do not exist. On the other hand, one sector presenting potential for positive development is that of bio-fuels, these fuels deriving from agricultural and forestry waste. The bill sets out duty exemption for this category, provided a maximum annual

production limit is respected; this limit should be expanded. We should also be aiming for Italian tax reductions for companies operating in the collection and conversion of agricultural and forestry waste for the purposes of producing bio-fuels. The introduction of further direct tax facilitations and road and vehicle tax exemptions for low emission tools in the context of sustainable taxation intervention.

Alongside such action where taxation policy plays a crucial role, it would be necessary to bring in legislation making it compulsory for local public transport companies to use these eco-compatible fuels. The recent directive regarding bio-fuel production sets out the gradual increase (on a yearly scale) in the percentage that is to be mixed with diesel. Any form of incentive to encourage the use of eco-compatible fuels must of course be of a structurally permanent nature, also in order to allow the industry to carry out adequate investment planning.

The opinions and replies from other politicians shall be quoted in future issues. ■

# Wissale



## BICICLETTE ELETTRICHE MONOPATTINI SCOOTER



Distribuzione  
su TUTTO il  
territorio nazionale

WISSALE di Maurizio Marcolli  
Via Panizza, 13 - 20146 Milano  
Tel. 347 4322480 [Wiggolo@libero.it](mailto:Wiggolo@libero.it)  
Pagine Web: [WWW.WISSALE.IT](http://WWW.WISSALE.IT)