

# Carburanti ecocompatibili, 4 domande a Governo e Parlamento

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

Anche su questo numero pubblichiamo i pareri di eminenti politici sulla necessità di ricorrere a mezzi di propulsione più puliti per ridurre le emissioni inquinanti. Le nostre domande:

**1** GPL, metano, biodiesel, gasolio emulsionato: 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 10.000 ed impiegano 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 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 rispetto 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 rimodulazione 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?

*On this issue, as well, we are going to publish the opinions of famous politicians about the need to have recourse to cleaner propulsion means in order to decrease the polluting emissions. Our questions are the following:*

**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 € 400 million (due to the drop in illnesses deriving from traffic emissions). What intervention do you consider feasible 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 € 1,700 million, and this does not include the € 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 in the sector?*

**3** *LPG is penalised in Italy by extremely high and over-taxa-*

*tion in comparison 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 European Union Directive 2003/96/CE (which establishes an excise duty level equal to 6.88 eurocents/litre) and by the Financial Delegation Law. What is your opinion? 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?*

Risponde alle domande l'Onorevole Paolo Mammola



Nato a Torino il 14 giugno 1961, è sposato e padre di una bimba. Nel 1993 aderisce a Forza Italia. Eletto nel '94 alla Camera dei Deputati, riconfermato nel 1996.

In sette anni di attività parlamentare è stato membro della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni nella quale, dal 1998, è Capogruppo per Forza Italia.

Nel 1996 è membro della "Commissione per l'Accesso ai Documenti Amministrativi" della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel 1997 dirige il Dipartimento Nazionale Trasporti di Forza Italia.

Hon. Paolo Mammola answers our questions:

*Born in Turin the 14th of June 1961, he is married and is father to a little girl. In 1993 he joins Forza Italia. Elected in '94 at the Chamber of Deputies, re-confirmed in 1996.*

*In seven years of parliamentary activity he was member of the IX Commission for Transport, Post and Telecommunications in which, since 1998, he is the Chief of group for Forza Italia.*

*In 1996 he was member of the "Commission for Access to Administration Documents" of the presidency of the Council of Ministers. In 1997 he was directing the National department of Transportation of Forza Italia.*

Risponde l'Onorevole **Paolo Mammola**, Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, che premette ...

... E' ampiamente documentato che la sorgente principale dell'inquinamento atmosferico dei centri urbani è costituita dal traffico veicolare.

... Il ricambio naturale del parco circolante, che apporta notevoli benefici in termini di miglioramento della qualità dell'aria, è condizionato da vincoli di tipo economico e procede, di norma, ad un ritmo annuo del 5-6%.

Per conseguire diminuzioni del carico inquinante prodotto dal parco circolante, in attesa della sostituzione dei vecchi veicoli con nuovi modelli, sono state poste in essere iniziative che prevedono anche interventi post-vendita. Tra queste la principale riguarda la trasformazione dei motori a benzina, catalizzati o meno, che vengono integrati con un sistema di alimentazione a gas ...

**1.** L'aumento del livello degli inquinanti presenti nei gas combusti emessi dagli autoveicoli circolanti nei centri abitati è certamente correlato con

l'aumento di malattie, quali le neoplasie polmonari e gran parte delle malattie che interessano l'apparato respiratorio che, in particolari circostanze, possono produrre effetti parzialmente o totalmente invalidanti. Un effetto non primario (quello essenziale riguarda ovviamente la salute dei singoli cittadini), ma comunque importante è l'onere economico, connesso con l'insorgenza delle malattie e delle invalidità conseguenti l'aumento dell'inquinamento atmosferico, che grava sulla società. I costi sociali sono sicuramente elevati: studi di settore hanno fornito un quadro di riferimento allarmante al punto tale che è ormai opinione comune che sia opportuno destinare sempre più cospicue quote di risorse pubbliche per agevolare o indurre l'uso alternativo di carburanti gassosi. Si tratta in pratica di rendere vantaggiosa, anche da un punto di vista economico, una operazione che reca vantaggi alla salute dei cittadini e beneficio al bilancio pubblico. Si possono ipotizzare vari tipi di intervento quali: favorire, in modo

*Below the answers of the Hon. Paolo Mammola, Undersecretary of Infrastructures and Transportation, who makes a premise...*

*... It has been widely documented that the main source of air pollution in town centres is made up by vehicular traffic.*

*... The natural exchange of circulating cars, which brings sizeable benefits in terms of air quality improvement, is conditioned by financial constraints and normally proceeds at an annual rate of 5-6%.*

*To obtain a decrease of the polluting load produced by the circulating cars, as we await the replacement of the old cars with new models, initiatives were created that also include post-sales interventions. Among these, the main one concerns the transformation of petrol engines, whether catalysed or not, which are integrated with gas fuelling ...*

**1.** *The increase of the level of pollutants in the combusted gases emitted by cars*

*that circulate in towns is certainly correlated with the increase of illnesses, such as pulmonary neoplasias and a large part of the illnesses that concern the respiratory system which in some cases can cause effects that are partially or completely disabling. A non-primary effect (the essential effect naturally being single citizens' health), but nevertheless important is the financial aspect, tied in with the insurgence of illnesses and disabilities that follow air pollution, which weighs on society. The social costs are by all means high: sector studies have provided an alarming reference frame to the extent that is by now common opinion that we need to give higher quotas of public resources to aid or induce the alternative use of gaseous fuels. This basically implies making beneficial from a financial point of view, an operation that also gives benefits to citizens' health as well as public budget. We can hypothesise various types of interven-*



prioritario, mediante l'uso della leva fiscale, l'acquisto di veicoli nuovi alimentati esclusivamente con carburanti gassosi; favorire l'installazione su veicoli in circolazione di impianti (after-market) di alimentazione alternativa del motore con carburanti gassosi; diminuire all'origine la tassazione degli stessi carburanti gassosi; limitare la circolazione nei centri urbani dei veicoli più inquinanti, ovvero gravarla di oneri economici che ne limitino l'uso ed in ultima analisi proibire completamente la circolazione.

**2.** I motori ciclo diesel di ultima generazione sono dotati di filtri con ottima efficienza che rendono minima l'emissione di particolato (e quindi anche delle polveri sottili). Ma ciò è subordinato, se consideriamo l'intera vita del motore, ad una puntuale manutenzione del complesso sistema di depurazione. I moderni sistemi di alimentazione con carburanti gassosi garantiscono una ottima efficienza e una lunga durata nel tempo delle condizioni di funzionamento ed inoltre permettono buone economie di gestione. Non sarebbe inopportuno, allo scopo di promuoverne l'utilizzazione sempre più massiccia, che si pensasse di migliorare anche la rete nazionale di distribuzione che mediamente buona per il GPL, è ancora largamente carente per il metano. Per quanto riguarda l'industria nazionale di impiantistica è sicuramente di elevatissimo livello qualitativo ed è molto apprezzata e conosciuta, non solo in Italia.

**3.** La risposta alla opportunità di rimodulare l'accisa sui carburanti gassosi è ovviamente

positiva. E' evidente che, se si vogliono conseguire tangibili risultati in termini di diminuzione dell'inquinamento atmosferico, è necessario rendere economicamente appetibile l'uso di carburanti a basso impatto ambientale, quindi quelli gassosi. Inoltre l'utente deve poter ammortizzare il costo della trasformazione del veicolo da monofuel in bifuel in un breve periodo di tempo (non superiore ad un anno). L'appello alla sensibilità ambientale, pur importante in linea di principio, non gioca ancora un ruolo decisivo nelle scelte dell'utenza.

**4.** I finanziamenti, finora utilizzati per incentivare l'utilizzazione dei carburanti gassosi, rappresentano un segno di sensibilità dello Stato verso la soluzione del problema dell'inquinamento atmosferico. Si è convinti che si tratti di un inizio e che quanto fatto finora non abbia influenzato in modo sostanziale l'andamento del mercato. Sarebbe opportuno un più incisivo intervento dello Stato che, tuttavia, al momento è tenuto a rispettare rigorose compatibilità nel bilancio economico. E' assolutamente auspicabile che si proceda ad una sempre maggiore sensibilizzazione della pubblica opinione sui problemi dell'inquinamento atmosferico e del miglioramento della qualità della vita e che tutto ciò possa portare ad una maggiore attenzione dello Stato verso una delle possibili soluzioni che la tecnologia ci fornisce: l'uso generalizzato di carburanti a basso impatto ambientale. Ovviamente qualunque forma di incentivazione di questo mercato, purchè strutturale, va sicuramente nella giusta direzione.

tions such as: favour, as a priority, through the use of the tax lever, the purchase of new vehicles fuelled exclusively with gaseous fuels; favour the installation on circulating vehicles of alternative gaseous fuelling systems (after-market) for engines; decrease at their origin the taxation on gaseous fuels; limit circulation in inhabited centres of the more polluting vehicles, or have them pay financial penalties that would limit their use and as a last resort completely prohibit their circulation.

**2.** New generation diesel cycle engines are equipped with excellently efficient filters that make the emission of particulate minimum (and therefore also of thin dusts). However, that is subordinated, if we consider the engine's entire life span, to punctual maintenance of the complex depuration system. Modern fuelling systems with gaseous fuels guarantee excellent efficiency and long durability throughout time of functioning conditions and also allow good managing economies. It wouldn't be a bad idea, to promote a growing use, to think about improving the national distribution network, which is medium-good for LPG, and still largely lacking for methane. As far as the national installation industry is concerned it is certainly of very high quality level and is very well known and appreciated, not only in Italy.

**3.** The answer to the opportunity of reviewing the taxation on gaseous fuels is of

course positive. It is clear that, if we want to achieve tangible results concerning the diminution of air pollution, we need to make it financially palatable to use low environmental impact fuels, such as gaseous ones. Also the user must be able to amortize the cost of the vehicle's transformation from monofuel to bifuel in a brief lapse of time (not superior than a year). The appeal to environmental sensitivity, though important in principle, is still not playing a decisive role in users' choices.

**4.** Grants, used until now to encourage the use of gaseous fuels, are a sign of the sensitivity of the State towards the problem of air pollution. We are convinced that this is merely the start and that what we have done until now has not influenced in a sizeable way the market movement. A more incisive intervention from the State would be required although of course at this moment trying to keep compatibility in financial budgets holds the State back. It is absolutely to be hoped for that there will be a growing public awareness on air pollution problems as well as for the improvement of quality of life and that all of this might lead the State to have greater attention to one of the possible solutions that technology provides us with: the generalised use of low environmental impact fuels. Obviously any form of encouragement in this market, as long as it is structural, will certainly be heading in the right direction.



Nato ad Argelato (Bologna) il 24 luglio 1944, è stato eletto con il sistema maggioritario nella circoscrizione XI (Emilia Romagna), collegio 14 - Bologna - Borgo Panigale ed è iscritto al gruppo parlamentare Democratici di Sinistra - l'Ulivo. Attualmente Vice Presidente della VI Commissione permanente Finanze, ha ricoperto la carica di Sottosegretario di Stato alle Finanze dal 27 aprile 2000 al 10 giugno 2001 durante il Governo Amato.

Born in Argelato (Bologna) the 24th of July 1944, he was elected with the majority system in the XI circumscription (Emilia Romagna), college 14 - Bologna - Borgo Panigale and is registered with the Parliamentary group Democratici di Sinistra (Left democrats) - the Ulivo.

Currently Vice President of the VI Permanent Finances Commission, he was Undersecretary of State for Finances from the 27th of April 2000 to the 10th of June 2001 during the Amato Government.

Le risposte dell'Onorevole Alfiero Grandi

Palazzo Montecitorio, sede del Parlamento a Roma

**1.** Certamente intervenire sul traffico è uno dei punti essenziali di un'azione ambientale, contro l'inquinamento. I Governi di centro sinistra hanno approvato alcuni provvedimenti, in particolare nelle leggi finanziarie del 2000 e 2001, che hanno valorizzato i carburanti meno inquinanti già disponibili sul mercato attraverso incentivi fiscali. Non c'è dubbio che il saldo di provvedimenti antinquinanti è attivo in termini di tutela della salute dei cittadini, che è l'aspetto più importante, e anche dal punto di vista dei conti.

**2.** Non c'è dubbio che nel settore dell'impiego dei gas per trazione occorre investire in questa fase risorse ed incentivi per valorizzarlo e trarne i migliori risultati ambientali. Le politiche fiscali possono avere un ruolo importante per incentivare e disincentivare, tenendo conto che la tassazione sui prodotti petroliferi e dei derivati è molto rilevante e quindi consente margini di manovra. Difficile immaginare che pos-

sa essere escluso in questa fase l'uso del diesel, è tuttavia necessario che siano previste ulteriori e più radicali garanzie antinquinanti e in particolare misure drastiche sul circolante che rilascia emissioni dannose per l'ambiente.

**3.** Concordo sull'esigenza di far aderire lo strumento fiscale ad obiettivi di lotta all'inquinamento e questo è possibile anche al di fuori del recepimento di normative europee.

**4.** I carburanti meno inquinanti dovrebbero godere di forme di incentivazione efficaci, stabili e continuative.



Montecitorio Palace, house of Italian Parliament in Rome

The answers of Hon. Alfiero Grandi

**1.** By all means, intervening on the traffic is one of the essential points in an environmental action against pollution. The centre-left governments have approved some measures, particularly in the financial laws of 2000 and 2001, which have valorised less polluting fuels that were already present on the market through tax incentives. There is no doubt that the balance of anti-pollution measures is active in terms

of protection of citizens' health, which is the most important aspect, and also from a budget point of view.

**2.** There is no doubt that, for the sector of employment of gases for traction, we need to invest resources and incentives to valorise it and obtain the best environmental results at this stage. Tax policies can have an important role to encourage and discourage, keeping in mind that the taxation on petrol products and their derivatives is very sizeable and therefore allows for manoeuvring margins. It is hard to imagine that

stage the use of diesel, it is however necessary that there be further and more radical anti-pollution guarantees and especially drastic measures on the circulating fluid that yields environmentally harmful emissions.

**3.** I agree on the need to ensure the tax tool adheres to objective sin the fight against pollution and this is possible also outside of the reception of European legislations.

**4.** Ecological fuels should obtain effective and steady incentives.