

Carburanti ecocompatibili, 4 domande a Governo e Parlamento

Green fuels: 4 questions to the Government and Parliament

L'energia pulita migliora la qualità dell'aria e le condizioni sanitarie, ma anche il mercato del lavoro. Un nuovo progetto di Italia Lavoro, nell'ambito del Programma Pad (Programma azione disoccupati), a seguito di una convenzione firmata con i Ministeri del Lavoro e dell'Ambiente, afferma che i settori delle fonti energetiche nuove e rinnovabili, dell'uso razionale dell'energia e dell'efficienza energetica prevedono uno sviluppo dell'occupazione pari a oltre 10.000 unità. Ma da tempo proprio il comparto dei carburanti più puliti, GPL e metano, attraversa una crisi che mette in pericolo alcune decine di migliaia di posti di lavoro. Che fare? Hanno risposto alle nostre 4 domande gli onorevoli Giorgio Benvenuto e Adriano Paroli.

1 GPL, metano, biodiesel, gasolio emulsionato: i carburanti meno inquinanti già ora disponibili in attesa dell'idrogeno, per la cui diffusione dovremo attendere più di 10 anni. 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 diffonderne l'uso?

2 I carburanti gassosi hanno una lunga tradizione nel nostro Paese. Le aziende del settore sono 10.000 con 50.000 addetti, un fatturato interno di 1.700 milioni di euro ed un export di 500 milioni, ma stanno vivendo un pericoloso momento di crisi, dovuto principalmente alla concorrenza del gasolio, che è tra i maggiori responsabili delle alte concentrazioni di polveri sottili. Quali soluzioni 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 autotrazione subisce in Italia una tassazione elevatissima rispetto alle indicazioni della

UE. La sproporzionata accisa che grava sul GPL (0.1566 euro/litro) ne condiziona fortemente la competitività. Tutti gli operatori da anni chiedono una rimodulazione delle accise che consenta la diminuzione dell'eccessivo 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. Ritiene anche lei giusto tassare meno chi meno inquina?

4 I veicoli a gas 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 i veicoli che utilizzano trazione elettrica, GPL e metano dovrebbero usufruire di forme incentivanti regolari e stabili nel tempo, che inoltre consentirebbero all'industria una razionale programmazione degli investimenti?

Clean energy improves the quality of the air and health conditions, as well as the work market. A new project by Italia Lavoro, within the Pad Programme ("Action for the unemployed"), further to a convention signed with the Ministries for Work and for the Environment, states that sectors of new and renewable energy sources, for rational use of energy and the energetic efficiency will require a development of employment rates of over 10.000 units. For some time however the cleanest fuels sector, LPG and methane, is going through a crisis that puts in danger some tens of thousands jobs. What to do? Hons. Giorgio Benvenuto and Adriano Paroli have answered our 4 questions.

1 *LPG, methane, biodiesel, emulsified gas oil: the less polluting fuels already available now while we wait for hydrogen, for which we might have to wait more than 10 years. According to a study by Euromobility and by CNR's Institute on Air Pollution, an increase of just LPG 500.000 would mean saving the State (owing to the diminution of traffic emissions related illness) a good 400 million euro. What interventions would you consider possible to diffuse their use?*

2 *Gaseous fuels have a long-standing tradition in our country. There are 10.000 companies in the sector with 50.000 workers, with an internal turnover of 1.700 million euro and export for 500 million, but they are going through a very dangerous crisis, mainly because of competition from gas oil, which is one of the most responsible for the high concentration of particulates. What solutions should be adopted, considering the unassailable contribution of LPG and methane for the diminishing of polluting emissions and the need to safeguard Italian industry's leadership at an international level?*

3 *In Italy, LPG for mobile applications very highly taxed*

compared to EU recommendations. The disproportioned duty that burdens LPG (0.1566 euro/litre) strongly conditions its competitiveness. Operators have all been demanding an adjustment of duties for years, to allow diminishing excessive taxation loads on LPG. The opportunity for an intervention on taxation of energy products is offered both by the reception of European Union Directive 2003/96/EC - which prescribes a duty quota for automotive LPG of 0.0688 euro/litre - and for the tax delegation Law. Do you also think that it is right to tax less those who pollute less?

4 *Gas driven vehicles can transit even during pollution caused traffic limitations. For a few years, the State has been providing incentives to transform cars into LPG or methane, but financing ends quickly and after a few months the market stops again. This swinging discourages dozens of thousands of users and stops factories and workshops. Lost workplaces already count for thousands throughout Italy: do you not think that cars who use electric motion, LPG and methane should be benefiting from incentives that are regular and stable throughout time, which would also allow the industry to plan investments rationally?*



ON. ADRIANO PAROLI

Nato a Brescia il 30 marzo 1962, laureato in giurisprudenza e avvocato. Al suo secondo mandato è stato eletto nella circoscrizione IV Lombardia 2, Collegio 27 Desenzano Del Garda. Iscritto al gruppo parlamentare di Forza Italia, fa parte di due Commissioni permanenti: III, Affari Esteri e Comunitari, e VIII, Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici. Relatore alla Commissione Ambiente del disegno di legge Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione.



ON. GIORGIO BENVENUTO

Nato a Gaeta (Latina) l'8 dicembre 1937, è giornalista pubblicista e laureato in giurisprudenza. Già deputato nella XIII legislatura, nell'attuale è stato eletto nella circoscrizione I (Piemonte 1), Collegio 8 - Torino 8. Iscritto al gruppo parlamentare Democratici di Sinistra - L'Ulivo, è membro della VI Commissione permanente Finanze. Inoltre, fa parte della Giunta delle Elezioni e della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'affare Telekom-Serbia.

HON. ADRIANO PAROLI

A lawyer, he was born in Brescia the 30th of March 1962. On his second mandate, he was elected in the IV district in Lombardia, Collegio 27 Desenzano Del Garda. A representative of the Forza Italia parliamentary group, he is part of two permanent commissions: III, Foreign Affairs, and VIII, Environment, Land and Public Works. He spoke at the Commission for the bill Delegation to the Government for the reordering, the coordination and the integration of the legislation on the environment and measures for direct application.

HON. GIORGIO BENVENUTO

Born in Gaeta (Latina) the 8th of December 1937, he is a freelance journalist with a degree in law. Already a deputy in the XIII legislature, in the current one he was elected in the I district (Piedmont 1), Collegio 8 - Turin 8. Part of the parliamentary group Democratici di Sinistra - L'Ulivo, he is a member of the VI permanent Finances Commission. Furthermore, he is part of the Elections Council and the parliamentary enquiry commission for the Telekom-Serbia issue.

Le risposte dell'On. **Adriano Paroli**

1 - Credo che il GPL e le altre alternative ai carburanti tradizionali siano assolutamente il futuro, e che il GPL rispetto all'idrogeno e al motore elettrico rappresenti oggi l'alternativa meno inquinante e più praticabile. Il problema della mobilità è duplice: io sono da un lato per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico, e su questo si deve proseguire, ma dall'altra parte ritengo che in futuro ci sarà la possibilità comunque di utilizzo del mezzo privato con veicoli probabilmente di dimensioni e inquinamento contenuti. Quindi bisogna proseguire nell'incentivazione degli strumenti sia per combattere l'inquinamento, sia per agevolare la mobilità. Il GPL è uno di questi strumenti.

2 - Sono d'accordo che continuiamo, e che siano rifinanziati, i contributi per l'installazione degli impianti a GPL e metano. In particolare la mia Regione ha dato grossi incentivi per l'acquisto di auto a gas anche nuove e ha previsto per i tassisti finanziamenti molto alti per la trasformazione e l'acquisto di auto nuove alimentate a gas. Oltretutto gli impianti GPL hanno raggiunto un grado di sicurezza ottimale. Credo che le varie istituzioni, Regioni, Province, Comuni - e lo Stato chiaramente non può essere al di fuori di questo programma - debbano con l'inventiva, con l'attenzione, e con la discrezionalità legata alle problematiche locali, intervenire oggi per agevolare il gas per autotrazione. Domani forse si tratterà dei motori elettrici o ad idrogeno, sperando che i 10 anni possano essere meno di 10. Però assolutamente credo che oggi intervenire sulla mobilità sia anche andare ad intervenire sulle agevolazioni rispetto alle spese.

3 - E' chiaro che le accise devono essere

re proporzionate da un lato al prezzo con cui i produttori riescono a proporre il carburante sul mercato ma dall'altro è giusta l'annotazione che fate. Faccio parte della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici e sono relatore della Delega Ambientale, dove si riconferma uno dei principi comunitari, che in definitiva è di indirizzo mondiale, molto semplice: chi inquina paga. L'inquinamento non può più essere solo una questione di divisione collettiva rispetto ai costi (che vale in particolare in relazione a discariche, siti contaminati ecc) ma deve diventare sempre più responsabilità personale, di chi, persona fisica, azienda, contribuisce direttamente all'inquinamento. Se questo principio viene traslato ai carburanti, è chiaro che i differenti valori di accisa devono tener conto del potere inquinante dei diversi carburanti. Quando parlo di incentivi parlo di incentivi all'origine: per l'acquisto di auto, per l'installazione di impianti, ma anche per l'utilizzo del carburante. Quindi la concorrenzialità da parte del prodotto non può venir meno a causa delle accise.

4 - Rispondo sì. C'è da dire però che ad esempio la Regione Lombardia ha già rifinanziato diverse iniziative. Bisogna quindi, in relazione ai tempi di finanziamento e ai modi, trovare la formula giusta per poi fare i conti anche con la capacità di copertura dei provvedimenti. Giuste condizioni e la possibilità di copertura adeguata, credo che questa sia la strada da percorrere, cioè agevolare chi produce meno inquinamento. Se ci si avvale del principio che chi inquina meno deve pagare di meno, bisogna trovare il modo perché ciò accada, non solo per un'equità del pagamento e della responsabilità, ma perché probabilmente si inquinerebbe tutti di meno.

The answers from hon. Adriano Paroli

1 - I believe that LPG and other alternatives to traditional fuels are the future, by all means, and that LPG compared to hydrogen and the electric engine is the less polluting and most practical alternative today. The problem of mobility is double: on one hand I would press for continuing incentives in the use of public transportation, on the other I believe that in the future there will still be the possibility of using private means with vehicles of reduced size and pollution. We must therefore continue with providing incentives for the tools to fight pollution, to ease mobility as well. LPG is one of these tools.

2 - I agree for contributions for the installation of LPG systems and methane to continue, and that they are re-financed. My Region in particular has been giving large incentives for the purchase of gas cars, also new ones, and has arranged very high financing for taxi drivers transforming or purchasing gas-fuelled new cars. Furthermore, LPG systems have reached an optimal safety level. I believe that the various institutions, Regions, Provinces, Municipalities - and the State can clearly not be kept out of this programme - must use inventiveness, care, and the discretion tied in with local issues, to intervene in order to ease gas for mobility. In the future, it may be electric or hydrogen engines, hoping that the 10 years can be less than 10. But I absolutely believe that intervening on mobility today also means intervening on incentives for expenses.

3 - It is clear that duties must be proportional on one side with the price

that producers manage to propose the fuel on the market but on the other the point you make is right. I am part of the Environment, Land and Public Works Commission and speaker for the World Delegation, where one of the community principles is reconfirmed, which is basically a world-addressed and very simple one: polluters pay. Pollution can no longer just be a matter of collective division compared to the costs (which is valid in relation to dumps, contaminated sites etc.) but it must increasingly be a matter of personal responsibility, of individuals or companies that contribute directly to pollution. If this principle is moved onto fuels, it is clear that the different duty values must keep in mind the polluting power of the various fuels. When I speak of incentives I speak of incentives at the origin: for the purchase of a car, for the installation of systems, but also for use of the fuel. Therefore, the competitiveness on the part of the product must not be threatened by taxation.

4 - I answer yes. We must say, however, that the Lombardia region, for example, has already re-financed some initiatives. We must therefore, in relation to financing times and modalities, find the right formula to be able to make ends meet with the coverage capacity of the measures. The right conditions and an adequate coverage possibility, I believe this is the path to take, which is to ease those who produce less pollution. If we use the principle that those who pollute less should pay less, we must find the way for this to take place, not just for equity of payment and responsibility, but because we would probably all pollute less.

L'intervento ricevuto dall'onorevole **Giorgio Benvenuto**

Nell'ambito delle politiche dirette a dare attuazione al principio comunitario dello sviluppo sostenibile, è figura importante la mobilità sostenibile. In tale ambito, assumono peculiare rilievo le iniziative promosse dall'UE, come la dir. 2003/30/CE sulla promozione dei carburanti alternativi, che dispone l'impiego obbligatorio, nei prossimi anni, di biocarburanti, secondo tassi sostituzionali indicati all'art. 3. Per quanto riguarda GPL, metano e gasolio bianco, è evidente come il regime impositivo vigente sia incerto e instabile, soggetto a ripetute proroghe di agevolazioni fiscali, che non configurano una chiara e coerente strategia di medio periodo volta a promuovere l'utilizzo di prodotti ecocompatibili in vista del raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal Protocollo di Kyoto. Si pone l'esigenza di stabilizzare il quadro impositivo sugli oli minerali, introducendo un sistema di prelievo correlato al potenziale inquinante dei diversi combustibili ed immaginando un percorso di ridefinizione delle aliquote di accisa atto ad orientare il mercato all'utilizzo di combustibili **puliti**. Nell'ambito di una nuova strategia a favore della mobilità sostenibile, è necessario un riordino del regime fiscale dei carburanti, da attuarsi sulla base della concentrazione di inquinanti generati attraverso la combustione. Partendo dalla constatazione di un sistema che si avvia verso un parco sempre più "dieselizzato" e per rendere competitivi in termini di prezzi relativi i prodotti a ridotto impatto ambientale, si dovrebbe rimodulare le accise differenziando l'aliquota sul gasolio auto, con l'incremento del prelievo sul gasolio tradizionale agevolando contestualmente il gasolio a basso tenore di zolfo, come il bludiesel e le emulsioni di acqua in gasolio (gasolio bianco); ridurre le aliquote sui carburanti con minor densità di carbonio, quali il gas metano e il GPL utilizzati per autotrazione, fissando la misura al livello minimo consentito dalla normativa comunitaria; introdurre un regime permanente di esenzione dall'accisa, senza limiti di contingenti annui, per i biocarburanti, con

particolare riferimento al biodiesel e agli altri carburanti derivati da prodotti di origine agricola, di cui all'art. 2 della dir. 2003/30/CE. Il governo si ostina a non dare attuazione - nonostante gli appelli dell'opposizione - ad un criterio direttivo contenuto nella delega fiscale (l. 80/03) diretto al riordino del sistema accise sulla base della compatibilità ambientale dei prodotti energetici. E' utile intervenire anche sulle tasse automobilistiche, prevedendo l'obbligo per le regioni di proporzionare l'imposizione al livello di emissioni di gas serra e di polveri sottili generate dai veicoli. Dovrebbe tenersi conto della tipologia di carburante, del consumo normalizzato di carburante per km e dell'adozione di dispositivi antinquinamento conformi alla più recente normativa comunitaria, ferma restando comunque l'esigenza di prevedere al contempo una riduzione del prelievo, ovvero una esenzione per i veicoli a ridotto impatto ambientale alimentati con sistemi di propulsione ibridi, a energia elettrica, a metano, a GPL e a idrogeno. Nella stessa direzione appare inoltre strategica l'introduzione in via permanente di una disciplina tributaria finalizzata ad incentivare il rinnovamento del parco auto ad alto potenziale inquinante non conforme alla direttiva 94/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio; a tal fine si dovrebbe prevedere anche di rimodulare i criteri di applicazione dell'imposta prov. di trascrizione (art. 56 dec. legislativo 15/12/1997, n. 446) prevedendo forme di esenzione permanente per gli atti di acquisto di veicoli e motocicli a basso consumo energetico, azionati con motore elettrico, dotati di sistemi di propulsione ad emissioni zero, ovvero ibridi alimentati con carburanti a ridotto impatto ambientale e che risultano dotati delle migliori tecnologie per la riduzione delle emissioni. In sostanza, ecoincentivi di natura fiscale atti a orientare le scelte di produttori e consumatori verso i veicoli a basso impatto ambientale. In tale prospettiva andrebbero resi permanenti gli incentivi per l'acquisto di autoveicoli alimentati in tutto o in parte a metano o GPL, nonché prevedere analoghi incentivi per l'installazione su autoveicoli a benzina di impianti di alimentazione a GPL o metano.

*Honourable **Giorgio Benvenuto's** contribution*

Within the policies directed to implementing the community policy of sustainable development, sustainable mobility is an important issue. Initiatives promoted by the European Union therefore become especially important, such as Council directive 2003/30/EC on the promotion of alternative fuels in the transportation sector, which prescribes the obligatory use, in coming years, of bio-fuels, following rates of substitution as indicated in article 3. As far as fuels such as LPG, methane and the so-called white gas oil are concerned, it is clear that the current tax regime is still uncertain and unstable, subject to numerous and repeated interventions of extension of tax relief, which does not make a clear and coherent medium-term strategy to promote the use of green products in the view of achieving the ambitious greenhouse gas emission objectives of the Kyoto Protocol. There is therefore a need to stabilise the tax picture on mineral oils, introducing a drawing system that is directly related to the polluting potential of various fuels and devising a re-definition path for duty rates in order to direct the market towards using clean fuels. A new strategy in favour of transportation and sustainable mobility would involve a quick re-arrangement of tax regimes for mobility fuels, to be carried out on the bases of pollution concentration levels generated through combustion. Starting from the observation of a mobility system that is heading towards increasingly "dieselized" circulating cars and to make environment-friendly products more competitive in terms of relative prices, we should arrive at a re-arrangement of direct taxes to differentiate rates on car gas oil, increasing tax on traditional diesel oil and at the same time easing low sulphur levels diesel oil, such as bludiesel and water emulsions in diesel oil (white diesel oil); reduce the rates on low-carbon density carbon fuels, such as methane gas and LPG used for mobility, fixing the measure of rates at the minimum level allowed by community regulations; introduce a permanent regime of exemption from taxes, without annual contingent limits, for green fu-

els, with special reference to biodiesel and other vegetable-derived fuels, as per article 2 of the directive 2003/30/EC.

I would like to point out how the government keeps refusing to start implementing - despite appeals from opposition - to a directive criteria contained in the tax delegation (l. 80/03) directed re-arranging the tax system on the basis of environmental compatibility for energy products. It is useful to intervene on car taxes, obliging regions to distribute taxes to the level of greenhouse gases and particulates generated by cars. The type of fuel should be considered, as well as normalised fuel consumption per kilometre and the adoption of pollution prevention devices conforming to the most recent community regulations concerning motor driven vehicles emissions, though of course the need to plan at the same time a reduction of the drawing, that is an exemption for environment-friendly vehicles fuelled with hybrid propulsion, electric energy, methane, LPG and hydrogen systems.

The permanent introduction of a facilitating taxation discipline in the same direction appears strategic to encourage the renewal of circulating cars with high polluting potential that do not conform to the European Parliament and Council directive 94/12/EC; to this end also the application criteria should be rearranged for the provincial transcription tax (art. 56 law decree 15/12/1997, no. 446) organising permanent exemption forms for purchase deeds of low energy consumption vehicles and motor vehicles, powered with electric engines, zero emission propelling systems, or hybrids fuelled with environmentally-friendly fuels equipped with the best technologies available for polluting emissions reduction.

Basically, introducing a system of tax related eco-incentives to determine the choice of producers and consumers towards environment-friendly car market.

The incentives for the purchase of cars fuelled in part or wholly by methane or LPG should therefore be made permanent, as well as providing for similar incentives for the installation on petrol fuelled vehicles of LPG or methane operating systems.



OGGI IL FUTURO CHE MIGLIORA LA VITA

Il settore AEB A.E.B. studia e crea legge alternative, incentivi che possono collegarsi al meglio con le normative ambientali ed fiscali (previdenti dalla stessa A.E.B. A.E.B. italiana). Questo settore A.E.B. significa poter contare su un gruppo di ingegneri e tecnici altamente specializzati che non lavorano nella el caso è quella continua ricerca che permette ad A.E.B. di offrire prodotti sempre all'avanguardia A.E.B. è a vostra servizio, con i servizi sempre in Italia.



**AVANGUARDIA, RIGERCA, SPERIMENTAZIONE.
LA NOSTRA QUOTIDIANITÀ.**

A.E.B.
Innovazione nel Gas.



Info: 800 40 1740