

# Carburanti e veicoli ecocompatibili Cosa ne pensano amministratori e politici

## Fuel and environmentally friendly vehicles. What do authorities and politicians think?

L'aula dell'Assemblea della Camera dei Deputati.

The hall of the assembly of the Members of Parliament.

### LE DOMANDE DI ECOMOBILE

**1** Caro benzina e gasolio, siamo entrati in una fase di prezzi alti che durerà molti anni. Come pensa sia possibile sfruttare a favore del bilancio energetico del Paese la risorsa costituita da carburanti e veicoli alternativi, indispensabili anche per l'abbattimento delle emissioni inquinanti?

**2** GPL e metano sono disponibili da subito per un vasto utilizzo in autotrazione. Il metano può contare su ingenti riserve e la disponibilità del GPL è in forte crescita: oltre ad essere un derivato obbligato della raffinazione del petrolio, viene estratto dai giacimenti di gas naturale. In questo periodo di forti rincari dei carburanti rappresentano un importante elemento di risparmio e di diversificazione delle fonti. Come ri-

tiene realizzabili provvedimenti di incentivazione?

**3** Da anni gli operatori GPL chiedono la riduzione dell'accisa che grava sul prodotto, oggi 0,1566 €/litro, che incide gravemente sul prezzo al pubblico ed è causa della grave crisi di un settore che dà sostentamento a 100.000 persone e interessa più di 2 milioni di automobilisti. La delega fiscale al Governo che prevedeva la rimodulazione delle accise è scaduta: ritiene possibile un prossimo intervento? Qual è la sua posizione? Vogliamo ricordare che chi sceglie oggi il GPL paga il 128% in più in termini di accise rispetto ai livelli indicati dalla Direttiva europea 2003/96/CE (0,0688 €/litro). Gli altri carburanti ecologici godono di sensibili agevolazioni fiscali.

### ECOMOBILE'S QUESTIONS

**1** The increase of petrol and gas. We have entered a stage in which there will be high prices for many years. How can alternative fuel and vehicles, which are essential for the decrease of polluting emissions, help the country's energy budget?

**2** LPG and CNG are essential as from now in the auto- traction field. CNG can count on large reserves and LPG is also strongly available – apart from being a by-product of oil refining, it is also extracted from natural gas fields. In this period of fuel price increases, LPG and CNG are an essential element of saving and source diversification. How can incentives be carried out?

**3** LPG supporters have been demanding an excise duty reduction for years now. At 0.1566 €/litre, the excise duty is at a very high price and it has led to serious problems in a sector that supports 100,000 people and concerns more than two million drivers. The Government's fiscal act, based on the reshaping of the excise tax, has expired. Do you think measures could be carried out in the near future? What is your idea? It is important to note that whoever chooses LPG today, pays 128% more in terms of excise tax compared to the levels indicated by the European Directive 2003/96/EC (0.0688 €/litre). Other ecological types of fuel entail notable tax relief.

### L'INTERVENTO DELL'ON. BRUNO TABACCI

Per quanto concerne il GPL e metano sono state già introdotte disposizioni agevolative 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 – prevedeva in quanto scaduta una complessiva rimodulazione delle aliquote di accisa fondata proprio su criteri di compatibilità ambientale.

Per quanto concerne il cosiddetto biodiesel non esistono ancora specifiche agevolazioni per il gasolio senza zolfo; 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 attualmente un'esenzione dall'accisa entro un limite massimo di contingente annuo di produzione. Tale limite andrebbe opportunamente elevato mentre sarebbe altresì auspicabile, sempre ai fini di una promozione dei biocarburanti, un abbattimento delle imposte, e in particolare dell'Irap, per le imprese agricole che si occupano della raccolta e della trasformazione dei residui agricoli e forestali finalizzata proprio alla produzione dei biocarburanti. Sempre nell'ambito degli interventi di fiscalità sostenibile potrebbe risultare rilevante l'introduzione di ulteriori agevolazioni dirette ad un'esenzione tota-

le dalle tasse automobilistiche per tutti i veicoli ecologici a ridotte emissioni. Accanto a tali interventi, ove la fiscalità gioca un ruolo cruciale, risulterebbe infine necessario imporre ex lege un vincolo per le aziende di trasporto pubblico locale all'utilizzo dei suddetti carburanti eco-compatibili. Si noti peraltro come la recente direttiva per la promozione dei biocarburanti preveda in un arco pluriennale il progressivo incremento della percentuale di biocarburanti che deve essere utilizzata attraverso l'emissione nel sistema di distribuzione in miscela con il gasolio. **Va promossa un'azione concertata tra Stato ed enti territoriali ai fini di un'ammodernamento della rete di distribuzione**, in linea peraltro con quanto accade in molti paesi europei, andrebbe inoltre consentita la creazione di cosiddette strutture non-oil i cui introiti tra l'altro potrebbero avere effetti rilevanti sul piano dei prezzi dei carburanti.

**Qualsiasi forma di incentivazione all'utilizzo di carburanti eco-compatibili deve avere carattere strutturale permanente anche per consentire un'adeguata programmazione degli investimenti da parte delle industrie attive nei settori di riferimento.** ■



**On. Bruno Tabacci**  
Nato a Quistello, Mantova, il 27/08/1946, laurea in economia e commercio, libero professionista. Eletto nella circoscrizione V, Lombardia 3, Collegio 9 - Castiglione Dello Stiviere. Già deputato nell'XI legislatura. Iscritto al gruppo parlamentare UDC, è Presidente della X Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera. In rete: [www.brunotabacci.it](http://www.brunotabacci.it)

### Hon. Bruno Tabacci

Born in Quistello, Mantova, on 27/08/1946, Mr Tabacci graduated in Economy and Commerce at University. He works freelance and was elected in the 5th Constituency, Lombardy 3, Board 9 - Castiglione Dello Stiviere. He was also MP in the XI legislature. He is part of the UDC Parliament Group, President of the X Commission of Production Activities, Commerce and Tourism. For more information: [www.brunotabacci.it](http://www.brunotabacci.it)

### HON. BRUNO TABACCI'S ANSWERS

As for LPG and CNG, various measures have been carried out in the past regarding the so-called demolition of vehicles. In order to increase the use of environmentally friendly vehicles we must carry out structural measures regarding the excise tax, which are obviously in line with the European Directive. Article 7 of the law regarding the fiscal reform – which has expired – no. 80/2003, actually implied the reshaping of the excise duty on the basis of environment compatibility. As for the so-called biodiesel, there are no specific relief measures for gas oil without sulphur. The biofuel sector that could develop greatly too – for example fuel coming from agriculture, from agricultural and forest waste and remnants. Exemption from the excise tax is foreseen in this particular field – within a maximum limit of yearly production. This limit should be increased together with the promotion of biofuel, a decrease of taxes, in particular the Irap tax, for farming

firms that gather and transform agriculture and forest waste and remnants with the objective of producing biofuel. Furthermore, total exemption of automobile taxes could be introduced for vehicles with reduced polluting emissions. Indeed this could be a fundamental fiscal change and we could also lead local public transportation companies to use the environmentally friendly fuel by means of specific measures. The recent directive on the promotion of biofuel is based on a gradual increase of the percentage of biofuel, over a certain number of years, that must be used through emission in the distribution system with gas oil. A combined action between the State and the territorial bodies should be enhanced, just like in other European countries. Non-oil structures should also be created and their profits could have relevant impact on fuel prices. All types of incentives in favour of environmentally friendly fuel must have a permanent structural status, in order to enable a suitable planning of funds carried out by the operators working in this specific sector. ■



L'Onorevole è anche in rete all'indirizzo [www.brunotabacci.it](http://www.brunotabacci.it)  
Member of Parliament, Hon. Tabacci is online at [www.brunotabacci.it](http://www.brunotabacci.it)