

Carburanti ecocompatibili, 4 domande a Governo e Parlamento

Green fuels: 4 questions to the Government and Parliament

La Camera dei Deputati vista dal seggio del Presidente – Foto: U. Battaglia

The Chamber of Deputies seen from the President's seat – Photo by U. Battaglia

Fiscalità ed ecocompatibilità. Un binomio su cui puntare per incoraggiare scelte ecologiche di privati ed imprese.

In questa direzione andava la L. 7/4/2003 n. 80, che delegava al Governo la riforma del sistema fiscale, precisando che la rimodulazione delle accise deve tenere conto della salvaguardia della salute e dell'ambiente privilegiando l'utilizzo di prodotti ecocompatibili. Ma la delega è scaduta e sulle accise si registra il nulla di fatto. Ne è danneggiato in particolare modo il GPL auto, che aveva ottenuto un poco di giustizia fiscale solo con la **carbon tax**, interrotta nel 2000. Nell'attuale congiuntura economica, sembra vicino un intervento sulle accise dei carburanti per far fronte al caro-petrolio e secondo gli operatori è indispensabile che il Governo riduca l'accisa sul GPL e meta-

no risolvendo il problema fiscale che lo affligge. Dall'opposizione, la proposta di legge **Delega al Governo per la riforma fiscale ecologica e interventi in materia di promozione dello sviluppo sostenibile e di modernizzazione ambientale dell'economia**, come ci ha raccontato l'on. Vigni, primo firmatario. La proposta contiene numerose misure per la diffusione della mobilità eco-compatibile, dai biocarburanti ai veicoli elettrici, dall'idrogeno al GPL e metano. Citiamo la rimodulazione delle accise; i finanziamenti agevolati per l'acquisto di mezzi poco inquinanti che consentano risparmio energetico; la revisione delle tasse automobilistiche, proporzionali alle polveri sottili e ai gas serra emessi; incentivi fiscali permanenti per favorire acquisto e trasformazione di auto a metano o GPL.

A tax system and environment friendly laws. A target combination to encourage ecological choices taken by people and companies. This was the objective of law 7/4/2003 no. 80, which gave the Government the task to reform the tax system, specifying that the reshaping of the excise duties had to be based on the protection of health and of the environment and also favor the use of environment friendly products. The proxy has however expired and no success has been achieved at all regarding the excise duties. The LPG automobile, favored by the carbon tax, interrupted in 2000, was particularly damaged by this situation. Of today's economic trend, an intervention on the gas excise duties seems close to hand, in order to face the increase of gas prices. According to the operators, the Government must reduce the excise duty, thus solving the fis-

cal problems connected to the LPG automobile. According to the opposition party, the Bill gives the Government the responsibility of carrying out an ecological and fiscal reform within the field of sustainable development promotion and environmental modernization of economy. This was thoroughly described by M.P Vigni, the first subscriber. The proposal contains various measures with the aim of spreading environment friendly mobility – from biogas to electric vehicles, from hydrogen to LPG and CNG. Here is a description of the reshaping: facilitated financing for the purchase of automobiles that do not pollute and save energy; the revision of automobile taxes, proportionate to thin dust and greenhouse emissions; permanent fiscal incentives in order to favor the purchase or the changing of cars to CNG or LPG.

1 GPL, metano, biodiesel, gasolio emulsionato: i carburanti meno inquinanti già ora disponibili in attesa dell'idrogeno, per il quale 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?

1. Diffondere l'uso di carburanti meno inquinanti è un obiettivo essenziale. Dovrebbe essere una delle misure principali per fronteggiare l'emergenza smog nelle città. Purtroppo il governo non mostra alcuna sensibilità in questa direzione. Ne abbiamo avuto conferma nella discussione parlamentare sul decreto legge in materia di interventi per ridurre l'inquinamento atmosferico nelle aree urbane. I soldi stanziati dal governo sono del tutto insufficienti: solo 140 milioni di euro, non da subito ma dal 2006, per rinnovare il parco autobus. E gli emendamenti presentati dall'opposizione per promuovere l'uso di carburanti più puliti sono stati tutti respinti dal centrodestra.

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 re-



ON. FABRIZIO VIGNI

Nato a Siena il 16/9/1956, diploma di chimica industriale. Eletto nella circoscrizione XII (Toscana), Collegio: 16 – Siena, lista collegata Comunisti Italiani. Già deputato nelle legislature XII e XIII, iscritto al gruppo Democratici di Sinistra-L'Ulivo. Capogruppo DS dell'VIII Commissione Camera Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici. Fa parte del gruppo dirigente di Sinistra Ecologista (associazione politica di ecologisti di sinistra) ed è responsabile nazionale DS per le infrastrutture ed i lavori pubblici. www.fabriziovigni.it.

M.P. FABRIZIO VIGNI

Born in Sienna on 16th September 1956, he has an industrial-chemical diploma. He was elected in the XII constituency (Tuscany), no. 16 – Siena, his list is connected to the Italian Communists' list. He was already M.P in the XII and XIII legislature, inside the Democratic Group of the Left Wing Ulivo Party. He was Left Wing Democratic Group Leader of the VIII Chamber Committee on Environment, Territory and Public Works. He is part of the managing group of the Environmental Left Wing Group (a political association of left wing ecologists) and he is in charge of the Left Wing Democratic Party for infrastructures and public works on the national territory. www.fabriziovigni.it.

sponsabili 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?

2. Favorire la diffusione di carburanti meno inquinanti non è più rinviabile se si vuole proteggere la salute dei cittadini ed attuare politiche ambientali coerenti con il Protocollo di Kyoto. GPL e metano, in particolare, vanno incentivati attraverso agevolazioni fiscali sul costo del carburante. Bisogna incentivare anche l'installazione degli impianti sugli autoveicoli ed estendere la rete di distribuzione sul territorio.

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 di-

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

1. The wide use of less polluting gas is an essential objective. It should be one of the major measures used to face the smog emergency in cities. Unfortunately the Government shows no sensitivity in this particular direction. This has been confirmed by the parliamentary discussion on the law decree regarding the reduction of air pollution in urban areas. The money allocated by the Government is certainly not enough: only 140 million euros, beginning from 2006, in order to reno-

vate buses. The center-right party has rejected the amendments forwarded by the opposition party to promote the use of cleaner gas.

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?

2. The wide spread use of less polluting gas can no longer be postponed if we want to protect our citizens' health and enact environmental policies that are coherent

minuzione 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. Ritene anche lei giusto tassare meno chi meno inquina?

mento. 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 fer-

with Kyoto. In particular the use of LPG and CNG should be spurred through tax concessions on gas costs. Automobile installations should also be promoted along with the distribution network all over the territory.

3. Absolutely yes. We have forwarded a Bill on the ecological tax system - I am the promoter of it - and it is based on the reshaping of the excise duties on gas and the impact on the environment. I am absolutely convinced that the tax system must become the main incentive for environmental sustainable development.

3. Assolutamente sì. Abbiamo presentato una proposta di legge sulla fiscalità ecologica - di cui sono primo firmatario - che proprio per questa ragione prevede la rimodulazione delle accise sui carburanti in rapporto al loro impatto ambientale. Sono assolutamente convinto che la fiscalità ecologica debba diventare la leva fondamentale per orientare lo sviluppo verso la sostenibilità ambientale.

ma 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?

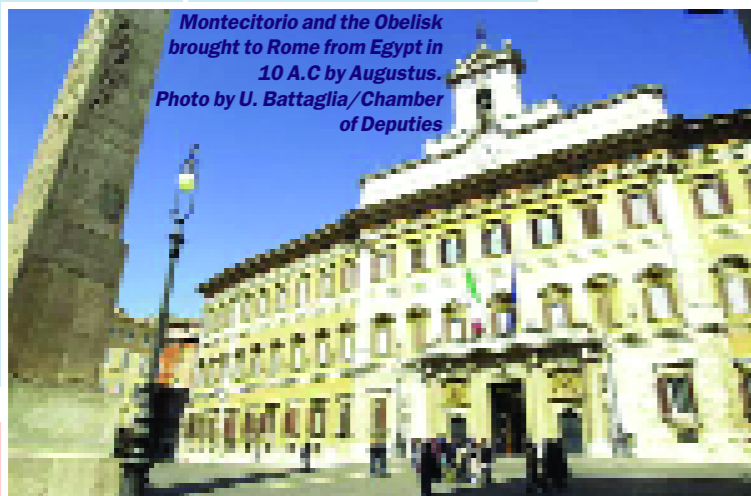
4. Certo. Gli incentivi sono efficaci se hanno continuità nel tempo, se cittadini ed imprese possono contare su regole certe e chiare.

4. I veicoli a gas circolano anche in caso di limitazioni al traffico dovute all'inquina-

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?

4. Of course. Incentives are effective if they continue in the long run, if citizens and companies can count on clear and certain rules.



Montecitorio and the Obelisk brought to Rome from Egypt in 10 A.C by Augustus. Photo by U. Battaglia/Chamber of Deputies

Palazzo Montecitorio e l'Obelisco portato a Roma dall'Egitto nel 10 DC da Augusto - Foto: U. Battaglia/Camera dei Deputati.

HANNO FIRMATO LA PROPOSTA DI LEGGE SULLA FISCALITÀ ECOLOGICA (ATTO CAMERA 4752) PRESENTATA DA VIGNI THE SIGNATORIES THE BILL ON THE ECOLOGICAL TAX SYSTEM PROPOSED BY MR. VIGNI (CHAMBER ACT 4752)

Abbondanzieri, Adduce, Agostini, Albertini, Albonetti, Amici, Angioni, Annunziata, Bandoli, Battaglia, Bellini, Benvenuto, Bielli, Boato, Bonito, Borrelli, Bova, Buemi, Buffo, Burtone, Calzolaio, Camo, Capitelli, Carbonella, Carli, Cazzaro, Ceremigna, Chianale, Chiaromonte, Chiti, Cima, Coluccini, Cordoni, Crisci, Crucianelli, Cusumano, Dameri, De Brasi, Di Serio, D'Antona, Diana, Duca, Fanfani, Filippeschi, Franci, Frigato, Gambini, Gasperoni, Giacco, Grandi, Grillini, Grotto, Innocenti, Intini, Labate, Ladu, Lucà, Lumia, Luseti, Maccanico, P. Mariani, R. Mariani, Mariotti, Martella, Maurandi, Mazzarello, Melandri, Molinari, Motta, Mussi, Nesi, Nigra, Oliverio, Ottone, Panattoni, Pappaterra, Piglionica, Pinotti, Pistone, Potenza, Preda, Raffaldini, Ranieri, Realacci, Rocchi, Rossiello, Rotundo, Ruggia, Ruzzante, Sandi, Sandri, Sciacca, Sedioli, Siniscalchi, Spini, Squeglia, Tanoni, Tidei, Tocci, Tolotti, Trupia, M. Ventura, Vertone, Vianello, Violante, Zanotti, Zunino.

e-GAS®

Automotive gas components
CNG-LPG systems for vehicles

Non tutti i sistemi ad iniezione sequenziale fasata sono uguali
SLY INJECTION - Tecnologia avanzata



- I Net -



e-GAS s.r.l. CNG-LPG systems for vehicles - Electronics and mechanic manufacturer
V.le del Lavoro, 4 43100 Rovigo ITALY www.e-gasweb.com tecno@e-gasweb.com
Tel. +39 0 425 474888 / +39 0 425 475145-8 Fax +39 0 425 984478