

Nuove risorse alla tutela ambientale e al trasporto pubblico locale

PM10, servono soluzioni strutturali

Le nuove regole impongono agli amministratori importanti revisioni delle strategie sulla mobilità urbana

Un inverno difficile ha messo a dura prova la pazienza dei cittadini, costretti a subire frequenti blocchi – o limitazioni – del traffico: normative sempre più stringenti sugli inquinanti rendono difficile agli amministratori locali trovare soluzioni adeguate. Da gennaio, sono entrati in vigore i valori limite di PM10 stabiliti dalla direttiva europea 1999/30/CE: 50 milionesimi di grammo per ogni metro cubo di aria, superabili non più di 35 giorni nel corso del 2005. Purtroppo molte località che hanno già esaurito il bonus a loro disposizione. Un primo allarme era stato lanciato da Euromobility, l'associazione dei mobility manager, con la campagna "Che PM10 che fa!", che aveva anticipato l'emergenza.

Le amministrazioni devono rispondere con un mix di soluzioni strutturali. Tra queste sicuramente c'è il GPL auto, i cui vantaggi sono stati illustrati da Assogasliquidi e Consorzio Ecogas, che hanno promosso il 9 febbraio a Roma la tavola rotonda "Emergenza Aria, la soluzione GPL" nell'ambito del Sanit, Mostra Convegno sui Servizi Sanitari.

Dopo un confronto con Anci approvato il Decreto Legge 21/02/2005, n. 16 Inter-

venti urgenti per la tutela dell'ambiente e per la viabilità e per la sicurezza pubblica, che prevede l'istituzione di un fondo da ripartire per le esigenze di tutela ambientale con dotazione di 140 milioni di euro annui dal 2006" (comma 1). Questo ed altri interventi – a dire il vero non attinenti direttamente la materia ambientale – vengono praticamente (non completamente) finanziati con un ritocco delle accise su gasolio e benzina: 350 milioni di euro – solo 140 per l'ambiente – che vanno ad aggiungersi ai 110 fino ad allora garantiti dal Ministro dell'Ambiente **Matteo**. L'incremento delle accise benzina e gasolio era stato proposto prima dai Sindaci, e accolto poi dal Governo. D'accordo sul principio generale, ancor prima che il Mini-

A difficult winter put citizens' patience to a severe test as frequent traffic blocks and restrictions were imposed on them: more and more stringent regulations on pollutants make it difficult for local administrators to find suitable solutions. The PM10 limit values established by the European Directive 1999/30/EC came into force in January: 50 millionths of gram per air cubic metre, with a maximum of 35 days during 2005 in which the limit can be exceeded. Unfortunately, many cities and towns have already finished their bonus. The first alarm was raised by Euromobility, an association of mobility managers, which predicted the emergency and launched the "Che PM10 che fa!" campaign.

Local administrations should respond with a set of structural solutions. Of course, these involve LPG, whose advantages were described by Assogasliquidi and Consorzio Ecogas during "Air Emergency: the LPG solution", a round table held on 9th February in Rome during Sanit, a conference-exhibition focused on health services. After hearing from Anci, the Legislative Decree n. 16 of 21/02/2005, Urgent Actions for Environmental Protection, Traffic and Public Safety, which provides for the creation of a fund allocating 140 million euros each year starting from 2006 to meet environmental protection needs (paragraph 1) was approved. In practice this measure, along with other actions not related to the environment, was partially funded by slightly increasing the excise duties on gas oil and petrol: 350 million euros – only 140 for the environment – to be added to 110 million euros already guaranteed by Matteoli, the Italian Minister of the Environment. This increase in excise duties on petrol and gas oil was initially suggested by mayors and then implemented by the Government. Even before Minister Matte-

PM10: structural solutions are needed

New resources for environmental protection and local public transport

New regulations force local administrators to make significant changes to urban transport strategies



Alessandro Tramontano, Dir. Consorzio Ecogas, illustra i dati dell'analisi AEGPL nell'ambito del Programma Europeo sulle Emissioni

Alessandro Tramontano, Chairman of Consorzio Ecogas, illustrates the results of AEGPL analysis carried out within the European Emission Test Program

stro Matteoli rendesse noti i contenuti del decreto, anche Euromobility, che chiede anche l'azzeramento dell'accisa sul metano e l'allineamento ai livelli previsti dalla Direttiva 2003/96/CE per quella sul GPL (da 0,1566 euro/litro a 0,0688). Finalmente una misura strutturale e non più emergenziale, con una perdita erariale non significativa se confrontata con il beneficio ambientale che deriverebbe da una maggiore diffusione dei carburanti gassosi: costerebbe all'erario meno di 180 milioni di euro, che in realtà non rappresentano effettiva-

mente un costo. Infatti lo studio patrocinato dal Ministero dell'Ambiente, "Benefici Ambientali del GPL per Autotrazione" e curato da Euromobility e dall'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del CNR, evidenzia che trasformando a GPL solo 500.000 autoveicoli, lo Stato risparmierebbe, in termini di costi sanitari, 400 milioni di euro. La conversione in legge del D.L. 16/2005 potrebbe essere l'occasione per ridimensionare l'imposizione fiscale sul GPL e per destinare risorse maggiori all'ambiente rispetto a quanto fino ad ora deciso.

■ **Monica Dall'Olio**

oli notified the decree's content, Euromobility was in favour of the general principle. The association also calls for the elimination of the excise duty on methane and the alignment of LPG excise duty with the levels set forth in Directive 2003/96/EC (from 0.1566 euro/litre at 0.0688). At last a structural rather than emergency measure, having a reduced revenue loss compared to the environmental benefit resulting from a greater diffusion of gaseous fuels: it would cost the national revenue less than 180 million euros, which do not

represent an actual cost. In fact, a study sponsored by the Ministry of the Environment, "LPG Environmental Benefits for Motor Vehicles" and carried out by Euromobility and CNR Air Pollution Institute showed that by converting just 500,000 motor vehicles to LPG, the State would save 400 million euros in health care costs. The conversion established in D.L. 16/2005 may provide the opportunity to reduce tax pressure on LPG and to allocate greater resources to the environment than those currently assigned. ■

ESERCENTI ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO CON VEICOLI DI MASSA MAX COMPLESSIVA SUPERIORE A 3,5 T; ENTI PUBBLICI E IMPRESE PUBBLICHE LOCALI ESERCENTI ATTIVITÀ DI TRASPORTO; IMPRESE ESERCENTI AUTOSERVIZI DI COMPETENZA STATALE, REGIONALE E LOCALE; ENTI PUBBLICI E IMPRESE ESERCENTI TRASPORTI A FUNE IN SERVIZIO PUBBLICO PER TRASPORTO PERSONE (Circolare Agenzia delle Dogane 643/V/AGT)	Gasolio (L/100)	Gasolio (L/100)	GPL (L/100)	Metano (L/100)
PRIMA (2005)	0,5586	0,4032	0,1566	0,0110
DOPO (2005)	0,5640	0,4130*	0,1566	0,0110

* the increase in gas oil excise duty is reimbursed to: road haulage companies with vehicles having a maximum total weight higher than 3.5 tons; local public bodies and enterprises carrying out public transport activity; companies providing public transport services falling within state, regional and local jurisdiction; public bodies and private enterprises providing public cableway services to carry passengers (from the Circular Letter of the Italian Customs Agency 643/V/AGT)

Emergenza Aria, la soluzione GPL

Air Emergency: the LPG Solution

Ci credono il Sottosegretario alla salute **Cursi** e il Sen. **Novi**, Presidente della commissione ambiente

The Undersecretary of health **Cursi** and Senator **Novi**, President of the environment committee support it

Assogasliquidi e Consorzio Ecogas hanno promosso una tavola rotonda per proporre il GPL quale concreto strumento a disposizione del legislatore e della comunità per migliorare la qualità dell'aria e la salute. All'incontro, moderato da Roberto Pippa e introdotto da Rita Caroselli ed Alessandro Tramontano, direttori di Assogasliquidi e Consorzio Ecogas, hanno partecipato **Lorenzo Bertuccio** di Euromobility, incaricato da **Ivo Allegrini**, Direttore Istituto Inquinamento Atmosferico CNR, **Giorgio Cesari**, Di-

rettore Generale APAT, **Bruno Agricola**, Direttore Generale Dir. Salvaguardia Ambientale Ministero Ambiente, **Lucio Ariemma**, Vice Direttore Generale Ministero Attività Produttive, **Milena Careri**, Direzione Generale Servizi di Pubblica Utilità Regione Lombardia, **Dario Esposito**, Assessore Politiche Ambientali ed Agricole Comune di Roma, **Emiddio Novi**, Presidente Commissione Territorio, Ambiente, Beni Ambientali Senato e **Cesare Cursi**, Sottosegretario di Stato Ministero della Salute. Inoltre, **Giorgio Cate-**

Assogasliquidi and Consorzio Ecogas promoted a round table to propose LPG as a tangible tool available to the law-maker and the community to improve air quality and health. The meeting, chaired by Roberto Pippa and presented by Rita Caroselli and Alessandro Tramontano, directors of Assogasliquidi and Consorzio Ecogas, was attended by Lorenzo Bertuccio of Euromobility, charged by Ivo Allegrini, Director of CNR Air Pollution Institute, Giorgio Cesari, General Director of

APAT, Bruno Agricola, General Director of the Environment Protection Directorate of the Italian Ministry of the Environment, Lucio Ariemma, Vice General Director for Production Activities, Milena Careri, General Directorate of Utilities of the Region Lombardy, Dario Esposito, Councillor for Environmental and Agricultural Policies in Rome, Emiddio Novi, Chairman of the Territory, Environment, Environmental Heritage Committee of the Senate and Cesare Cursi, Undersecretary of the

Come risultano i carburanti più diffusi secondo le prove realizzate nell'ambito dello European Emission Test Program.

nacci Arpa Lazio, **Antonio Cernicchiaro**, Unrae e l'ing. **Alberto D'Errico** Ministero dell'Interno, Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Sono stati presentati i dati dell'analisi condotta da AEGPL (Associazione europea) nell'ambito del Programma Europeo sulle Emissioni (EETP) realizzato grazie alla sinergia tra Amministrazioni Pubbliche e industria della mobilità a livello europeo.

L'aspetto principale dello studio - ha sottolineato Rita Caroselli - **consiste nella parte metodologica in quanto sono stati utilizzati strumenti di analisi innovativi e di qualità e laboratori indipendenti a garanzia**

to delle emissioni nocive, in quanto il veicolo continua ad inquinare molto meno per 365 giorni all'anno e ovunque circoli. Ecocompatibilità, questa, che consente ai mezzi a GPL e metano di circolare anche in caso di limitazioni al traffico. Il senatore Novi, durante l'incontro, ha ricordato che le azioni a favore del GPL auto proposte dalla sua commissione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'inquinamento atmosferico del 2002, sono state solo in parte realizzate. Rimane irrisolto il problema dell'eccessivo carico fiscale che ancora grava sul prodotto. Una maggiore penetrazione del GPL auto è stata auspicata anche dal Ministero della Salute: secondo il Sottosegretario **Cursi**, una più estesa diffusione del GPL avrebbe un impatto positivo anche sulle patologie derivanti dall'inquinamento e quindi sui costi sanitari.

Le emissioni di particolato fine ed ultrafine da parte dei veicoli alimentati a GPL sono praticamente nulle - ha aggiunto Alessandro Tramontano - **mentre gli ossidi di Azoto (NOx) sono del 96% inferiori al Diesel e del 68% inferiori alla benzina. Inoltre, l'utilizzo quotidiano di un mezzo alimentato anche a gas consente di contribuire strutturalmente all'abbattimen-**

■ MDO

Parametro inquinante Pollutant emission	Diesel Diesel	Gasolina Gasoline	GPL LPG	Nota Notes
CO	🔴	🟡	🟢	GPL: 80% inferiore al diesel e 80% inferiore alla benzina LPG: 80% inferiore alla benzina LPG: 80% inferiore alla benzina
Particolato Particulate	🔴	🟢	🟢	GPL: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel
HC	🟢	🟡	🟡	Gasolina: un livello elevato di emissioni. GPL: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel
CO2	🟢	🟡	🟡	GPL: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel
NOx	🟡	🔴	🟡	GPL: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel
Emmissioni di particolato fine ed ultrafine (emissioni di particolato fine ed ultrafine)	🔴	🔴	🟢	GPL: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: emissioni inferiori alla benzina e inferiori al diesel
Consumo medio Average consumption	🔴	🟡	🟢	GPL: consumi inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: consumi inferiori alla benzina e inferiori al diesel
Consumo medio Average consumption	🟢	🔴	🟢	GPL: consumi inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: consumi inferiori alla benzina e inferiori al diesel
Consumo medio Average consumption	🔴	🟢	🟢	GPL: consumi inferiori alla benzina e inferiori al diesel LPG: consumi inferiori alla benzina e inferiori al diesel

The results relating to the most widely used fuels according to tests carried out within the European Emission Test Program.

tants such as aldehydes, ultra-fine particles, aromatic and poly-aromatic hydrocarbons. Nearly all of them, however, are subject to the air concentration limits set forth in specific European directives, as it happens for greenhouse effect gases.

Emissions of fine and ultra-fine particulate by LPG-fuelled vehicles are virtually absent - Alessandro Tramontano remarked - while oxides of nitrogen

(NOx) are 96% lower than diesel and 68% lower than petrol. Moreover, the daily use of a gas-fuelled vehicle significantly contributes to the abatement of harmful emissions as the vehicle is less polluting for 365 days a year and anywhere it runs. Such ecocompatibility allows LPG and methane vehicles to circulate even in case of traffic restrictions.

During the meeting, Senator Novi said that LPG-supporting actions proposed by his committee following the 2002 information survey on air pollution, have been partially implemented. A problem still waiting for a solution is the excessive tax burden levied on LPG. A greater LPG diffusion was also encouraged by the Ministry of Health: according to Undersecretary Cursi, a larger LPG use would lead to a beneficial impact on pollution-related diseases and, consequently, on health care costs. ■



auto gas equipment

Il nuovo sistema di iniezione sequenziale di MG Motor Gas è stato progettato e sviluppato da una qualificata struttura aziendale con l'obiettivo di realizzare un motore a iniezione sequenziale che garantisca la massima elasticità della risposta e la massima potenza all'intero range di giri. Inoltre, il sistema di iniezione sequenziale di MG Motor Gas è stato progettato e sviluppato da una qualificata struttura aziendale con l'obiettivo di realizzare un motore a iniezione sequenziale che garantisca la massima elasticità della risposta e la massima potenza all'intero range di giri.

SISTEMA SEQUENZIALE FASATO Neweco D31

