

Carburanti ecocompatibili, 4 domande a Governo e Parlamento

Green fuels: 4 questions to the Government and Parliament

La Finanziaria 2005 si è chiusa con un nulla di fatto per i carburanti ecologici. Anzi. Protesta l'associazione produttori di biodiesel per la riduzione da 300 a 200 mila tonnellate del contingente annuo di prodotto agevolato, vale a dire esente da accisa. Respinti numerosi emendamenti che chiedevano un opportuno ridimensionamento dell'accisa che grava sul GPL. Nota positiva un ordine del giorno accolto dal Governo come raccomandazione, presentato in Assemblea alla Camera (su P.D.L. di Bilancio - rif. 9/05310-bis-C-R/001) dall'On. **Enzo Raisi**, cofirmatari **Maurizio Saia** e **Marco Zacchera** - tutti gruppo AN, nel quale la Camera impegna il Governo «ad incentivare la diffusione del GPL auto attraverso una riduzione dell'accisa che si conformi a quanto stabilito dalla Direttiva 2003/96/CE a titolo di riconoscimento delle sue qualità ambientali e sanitarie, del suo contributo alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento dei combustibili nell'uso autotrazione (contro il dilagare di autoveicoli alimentati a gasolio) e della urgenza di rilanciare un settore che ha perso quasi completamente di competitività, la diminuzione dell'accisa rappresenta la strategia più efficace a tale scopo.» L'O.d.G. si aggiunge al documento di sintesi **Alcune proposte per la riforma del sistema di accise nel settore energetico**, condiviso dai Ministeri Attività Produttive

(Dir. Gen. Energia e Risorse Minerarie) e Ambiente (Dir. Ricerca ambientale e Sviluppo), in vista dell'applicazione della legge 7/4/2003 n. 80, **Delega al Governo per la riforma del sistema fiscale statale**: si ribadisce la necessità di intervenire sulle accise dei carburanti per «favorire la penetrazione del mercato dei carburanti ambientalmente più compatibili, soprattutto in termini di emissioni di particolato, di NOX, e SO2». In particolare vi si riconosce che il GPL «non gode di alcun incentivo fiscale».

Tutti gli interpellati concordano sulla necessità di diminuire il carico fiscale sul GPL, come l'On. **Romani** (F.I.) e il Sen. **Castellani** (Margherita), che hanno risposto alle nostre domande. Il secondo auspica una diminuzione di accisa che comporterebbe un minor prezzo alla pompa di circa 0,0627 euro/litro, ma il Consorzio Ecogas chiede al Governo un intervento più incisivo, che allinei l'accisa italiana a quella indicata dall'Unione Europea. Dello stesso avviso anche diversi parlamentari che hanno presentato gli emendamenti alla Finanziaria - i Senatori **Amedeo Ciccanti**, **Maurizio Eufemi** e **Ivo Tarolli**, UDC, **Giuseppe Bongiorno**, **Euprepio Curto** e **Roberto Salerno** di AN, **Cosimo Izzo** e **Giuseppe Nocco** di FI e **Paolo Giarretta** della Margherita - chiedendo per il GPL un'accisa pari a 125 euro per mille chilogrammi, contro i ben 284,77227 euro/tonn. attuali.

The financial law for 2005 closed with no results whatsoever for environment-friendly fuels. In fact it was even worse. The bio diesel producers' association pro-tests for the reduction from 300 to 200 thousand tons of production quota benefiting from facilitation, that is exempt from excise. Various amendments were refused that were asking a suitable reduction of the excise that weighs upon LPG. A positive note was an item on the agenda received by the government as a recommendation, presented in the Assembly to the Chamber (on Budget Law Proposal - ref. 9/05310-bis-C-R/001) by Hon. Enzo Raisi, co-signers Maurizio Saia and Marco Zacchera, where the Chamber commits the Government «to encourage the diffusion of automotive LPG through a reduction of the excise that will comply with the prescriptions of Council Directive 2003/96/EC in recognition of its environmental and sanitary qualities, of its contribution to the diversification of fuel supply sources for trucks and cars (against the wide spreading of motor vehicles fuelled with gas oil) and the urgency to reintroduce a sector that has lost almost completely lost competitiveness, and the decrease of the excise is the most efficient strategy for this.»

The Agenda adds to the synthesis document A few proposals for the reform of the excise system in the energy sector, shared by

the Ministries for Manufacturing Activities (Dir. Gen. Energy and Mineral Resources) and Environment (Dir. Environmental Research and Development), in view of the application of law 7/4/2003 n. 80, Delegation to the Government for the reform of the state tax system: the need to intervene on the excise of the fuels is restated to "favour the penetration of the market of environmentally friendlier fuels, especially in terms of particulate emission, of NOX, and SO2". In particular it admitted therein that LPG "doesn't enjoy any kind of tax incentive".

People questioned agree on the need to diminish the tax burden for LPG, such as Hon. Romani (F.I.) and Sen. Castellani (Margherita), who have answered our questions. The letter wishes for a decrease in excise that would mean a lower price at the fuel station of about 0,0627 euro/litre, but the Ecogas Consortium asks the Government a more incisive intervention, that would adjust the Italian excise that recommended by the European Union. The same opinion is shared by various parliamentarians who presented the amendments to the Financial Law - Senators Eufemi, Tarolli, Ciccanti, Salerno, Bongiorno, Curto, Izzo, Nocco and Giarretta - asking for LPG at 125 euro per thousand kilograms, against the excessive current 284,77227 euro/ton.

Anche nel 2003 erano stati presentati da numerosi senatori emendamenti - non accolti - per la diminuzione dell'accisa sul GPL, in occasione della conversione in legge del D.L. 30/9/2003, n. 269, Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici (il maxi decreto collegato alla Finanziaria 2004): **Salvatore Lauro**, Gruppo Misto (CdL) - **Cesare Marini**, Misto SDI - **Maurizio Eufemi**, UDC - **Gerardo Labellarte**, Misto SDI - **Maria Rosaria Manieri**, Misto SDI - **Giovanni Crema**, Misto SDI - **Liborio Ognibene**, FI - **Guido Filadelfio Basile**, Gruppo Misto - **Giampaolo Bettamio**, FI - **Tommaso Casillo**, Misto SDI - **Emiddio Novi**, FI - **Fausto Giovanelli**, DS - **Gino Moncada**, UDC.

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 all'anno. 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 adattare, 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?

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 longstanding 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 recom-

mendations. The disproportionate 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?

plesso: si dovrebbe influenzare non solo la produzione di motori diesel (per adeguarli al combustibile) ma anche la produzione agricola.

Per quel che riguarda i combustibili gassosi (metano e GPL), è necessario superare gradualmente l'attuale sistema di incentivi basati su contributi volti all'installazione di impianti GPL e metano o all'acquisto di veicoli con impianti installati dalla casa produttrice. Nel lungo periodo sarebbe di maggior impatto incentivare le case automobilistiche a produrre veicoli alimentati a GPL o metano (stesso effetto si può comunque ottenere mediante la attuale politica anche se in tempi più lunghi). Nel breve periodo gli interventi necessari riguardano l'ampliamento della rete di distribuzione (per il metano è lungi dall'essere capillare), l'atteggiamento di molte case produttrici che talvolta fanno decadere in determinati casi la garanzia in presenza di impianti a gas e lo stanziamento dei fondi per gli incentivi che non sono mai sufficienti a coprire l'arco dell'anno.

2 - Il fenomeno di spostamento significativo della domanda verso il gasolio trova giustificazione in un vantaggio economico unito al fatto che la tecnologia ha ormai reso per prestazioni le auto diesel paragonabili a quelle benzina. Per ridurre questa tendenza è necessario rendere l'alimentazione a GPL particolarmente conveniente dal punto di vista economico.

3 - Non è giusto tassare meno chi inquina: la situazione va

modificata anche tenendo conto della Direttiva UE 2003/96/CE. Confrontando le aliquote per gli altri oli minerali, rispetto ai livelli minimi di accisa indicati dalla recente direttiva comunitaria, si nota che la differenza tra l'accisa applicata in Italia e quella prevista dalla direttiva comunitaria è pari per la benzina a +57,10%, per il gasolio a +36,75% e per il metano a -87,91%, mentre per il GPL è pari a +127,62%. Emerge chiaramente la forte diversità di trattamento riservata dal nostro paese al GPL. Il governo approfittando della Legge delega fiscale dovrebbe attuare una riduzione dell'accisa: per ottenere gli effetti desiderati non di dimensione ridotta (e, dunque, solo simbolica), ma pari ad almeno 95 euro/tonn., per giungere ad una aliquota di accisa di 189,77227 euro/tonn. La riduzione sopra indicata comporterebbe una riduzione del prezzo alla pompa pari a circa 0,05225 euro/litro (100 delle vecchie lire), IVA esclusa.

4 - Uno stanziamento superiore, tarato sulla previsione di utilizzo permetterebbe di incrementare gli utenti che usufruiscono di metano e GPL con ovvie ricadute sul benessere della collettività. Inoltre passare da una erogazione degli stanziamenti anno per anno ad una per obiettivo (ad es. fino al raggiungimento di una certa percentuale di vetture sul totale del parco auto) consentirebbe a fabbriche e officine di programmare gli investimenti e porterebbe senza dubbio ad un incremento occupazionale.

In the short term the necessary interventions concern the expansion of the distribution network (for methane it is far from being widespread), the attitude of many manufacturing companies that sometimes even cancel the guarantee in certain cases if gas



Piazza Chigi

2 - The phenomenon of the significant shift of the demand towards gas oil finds its justification in a financial advantage united to the fact that technology has by now made diesel cars comparable to fuel ones as far as performance is concerned. To reduce this tendency it is necessary to make LPG fuelling particularly convenient from a financial point of view.

3 - It is not right to tax polluters less: the situation needs to be changed also keeping in consideration the EU Council Directive 2003/96/EC. Comparing the rates for other mineral oils, compared to the minimum levels of excise indicated by the recent community directive, we notice that the difference between the excise applied in Italy and the one recommended by the Community Directive is, for fuel +57,10%, for gas oil +36,75% and for methane

-87,91%, whereas for LPG it is +127,62%. There is an evident diversity of treatment in our country, reserved to LPG. The government, taking advantage of the Law on the tax delegation should implement a reduction of the excise: to obtain the desired effects not in a reduced dimension (and, therefore, just symbolic), but of at least 95 euro/ton., to reach an excise rate of 189,77227 euro/ton. The reduction above would mean a reduction in price at the station of about 0,05225 euro/litre (100 old Italian lira), VAT excluded.

4 - A higher allocation, calibrated on the use forecast would allow the increase of owners that use methane and LPG with clear repercussions on the well-being of the collective. Also, passing from a distribution of the allocations year by year to one per objective (e.g. until reaching a certain percentage of vehicles on the total of circulating cars) would allow factories and workshops to plan investments and would certainly lead to an increase in employment.



LA RISPOSTA CHE MIGLIORA LA VITA

Scegliere A.E.B. per la fornitura di prodotti efficienti e innovativi nel mondo di informazione alimentare (GPL e Metano), rappresenta solo uno dei vantaggi dell'adesione al nostro marchio nel proprio settore: significa soprattutto poter contare di un vero e proprio partner capace di essere sempre presente, in ogni parte del mondo, a qualsiasi ora, per supportare al meglio il vostro lavoro. Scegliere A.E.B. on line, al telefono, in sede, al cliente.

Entrate anche voi nel nostro club.



AL VOSTRO FIANCO PER SEMPLIFICARE IL VOSTRO LAVORO.

A.E.B.
L'Intelligenza nel Gas



CUSTOMER SERVICE



HON. PAOLO ROMANI

Nato a Milano il 18/9/1947, diploma di maturità classica, editore e giornalista. Eletto nella circoscrizione III (Lombardia 1), Collegio 15 - Busto Garolfo e già deputato nella XII e XIII legislatura, è iscritto al gruppo di Forza Italia, presidente della IX Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni, nonché membro della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

HON. PAOLO ROMANI

Born in Milan on the 18/9/1947, classic high school diploma, he is editor and journalist. Elected in the III constituency (Lombardia 1), Collegio 15 - Busto Garolfo and already deputy in the XII and XIII legislature, he is a member of the Forza Italia group, chairman of the IX Transport Post and Telecommunication Commission, as well as a member Of the Parliamentary Commission for general addressing and the vigilance of radio and television services.

Le risposte dell'On. **Paolo Romani**

1 - L'organizzazione e la gestione dei trasporti sia a livello nazionale che locale deve prefiggersi quale obiettivo principale la salvaguardia dell'ambiente e la tutela della salute pubblica. La parola chiave per raggiungere tale obiettivo è: **prevenzione**.

Partendo dal presupposto che il trasporto stradale ha un forte impatto ambientale sia per consumo energetico che per inquinamento e che il settore dei trasporti dipende per il 98% dal petrolio, si impone l'obbligo di intervenire, anche secondo gli indirizzi comunitari, con azioni finalizzate alla diffusione di carburanti alternativi.

Tra gli interventi certamente più stimolanti vi è l'incentivo fiscale per l'acquirente di una vettura alimentata con carburante ecocompatibile, ma ciò da solo non può bastare poiché è necessario il coinvolgimento dei principali soggetti interessati (case automobilistiche, società petrolifere, enti territoriali, Stato). Tra questi,

le case automobilistiche rivestono un ruolo determinante per la commercializzazione dei veicoli meno inquinanti la cui produzione in serie abbasserà certamente i prezzi di vendita: dovranno essere incentivate nella ricerca di soluzioni tecnologiche che sappiano conciliare progresso e rispetto dell'ambiente.

Gli enti territoriali potranno fare la loro parte partecipando a progetti finalizzati alla circolazione di veicoli a basso impatto ambientale soprattutto nel trasporto pubblico. Infine, nell'ambito della diffusione dei carburanti meno inquinanti, è indispensabile creare una rete di distribuzione accessibile che consenta agevoli rifornimenti.

2 - L'Italia importa dall'estero oltre l'80% delle risorse energetiche, per lo più da petrolio. Dato poco incoraggiante che ci deve far riflettere sulla necessità di intervenire per invertire una tendenza che mette in crisi le nostre aziende per gli elevati costi di produzione dei carburanti ecologici. La promozione della produzione

The answers of Hon. Paolo Romani

1 - The organization and management of transportation both on a national and on a local level must have as its primary objective the safeguarding of the environment and the protection of public health. The key word to reach this objective is: prevention.

Starting from the assumption that road transportation has a strong impact on the environment both for energetic consumption and for pollution and the transportation sector depends for 98% on oil, the need to intervene is a must, even according to community recommendation, with actions finalised to the distribution of alternative fuels. Among the most interesting interventions there is the tax incentive for the purchase of a car fuelled with environmentally friendly fuel, but this alone cannot be enough since it is necessary to involve the main subjects concerned (car manufacturers, petrol

companies, territory institutions, State). Among these, car manufacturers play an essential role in the commercialisation of the less polluting cars whose mass production would certainly lower the sales price: they will need to be encouraged in the research of technological solutions

that can bring together progress and respect for the environment.

Territorial institutions can play their part participating in projects aimed at the circulation of low environmental impact cars especially in public transportation.

Finally, concerning the diffusion of less polluting fuels, it is essential to create an accessible network that will allow easy refuelling.

2 - Italy imports from abroad over 80% of energy resources, especially from oil. This is not a very encouraging figure, and it must make us think on the need to intervene to invert a trend that puts our companies in a crisis for the high production costs of environmentally friendly fuels. The promotion of production and use of bio fuels means a reduction of the quantity of imported energy. Of fundamental importance, not just for Italy, but even for Europe, it is the research sector on which we will need to invest a lot. Compared to Europe, Japan invests double in research on hydrogen en-



Montecitorio



SEN. PIERLUIGI CASTELLANI

È nato l'11 aprile 1938 a Spoleto (Perugia), dove risiede. Sovrintendente scolastico regionale in pensione, è stato eletto in Umbria, Collegio 4 (Foligno - Spoleto). Fa parte del gruppo Margherita - DL - L'Ulivo ed è vicepresidente della 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro). I precedenti mandati, tutti al Senato: XII, XIII Legislatura.

SEN. PIERLUIGI CASTELLANI

He was born the 11th of April 1938 in Spoleto (Perugia), where he lives now. A retired regional school superintendent, he was elected in Umbria, Collegio 4 (Foligno - Spoleto). He is part of the Margherita - DL - L'Ulivo group and is vice chairman of the 6th permanent commission (Finance and treasure). The previous mandates, all at the Senate: XII, XIII Legislature.

e dell'uso di biocarburanti comporta una riduzione della quantità di energia importata. Di fondamentale importanza, non solo per l'Italia, ma per l'Europa, è il settore della ricerca sul quale si dovrà investire molto. Rispetto all'Europa, il Giappone investe il doppio per la ricerca sul motore ad idrogeno, mentre gli Stati Uniti investono il triplo.

3 - Il Libro Bianco della Commissione Europea "La politica dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" parte dal presupposto che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO2 dovute ai trasporti aumenteranno del 50% per raggiungere circa 1.113 milioni di tonnellate. E' quindi necessario intervenire anche nel settore dell'autotrasporto non solo attraverso una rimodulazione dell'accisa sul GPL, ma anche mediante l'incentivazione all'utilizzo di carburanti alternativi nonché l'acquisto di veicoli <<Euro IV>> o <<Euro V>> con limiti di emissione molto contenuti.

4 - Effettivamente esiste la necessità di dare certezza in tale

contesto. Le agevolazioni fino ad ora applicate hanno avuto carattere temporaneo ed è quindi indispensabile metterle a regime per consentire alle industrie di programmare investimenti e produzione.

Le risposte del Sen. **Pierluigi Castellani**

1 - Si dovrebbe estendere la distribuzione del gasolio emulsionato (ora venduto solo a grandi utilizzatori) agli utenti privati.

Il Biodiesel può causare problemi ai componenti di alcuni motori tradizionali e un ulteriore ostacolo alla sua diffusione è la necessità di dedicare gran parte del terreno agricolo alla produzione delle materie prime per gli oli vegetali: per ottenere una tonnellata di Biodiesel è necessario coltivare un ettaro. I consumi di gasolio autotrazione (1999) sono di quasi 18 milioni di tonnellate, mentre la superficie agricola italiana è di circa 15.000.000 di ettari: è improbabile, alle rese attuali, sostituire il gasolio con il Biodiesel. Incentivare questo combustibile è notevolmente com-

gines, whereas the United States invest three times as much.

3 - The White Book of the European Commission "Transportation politics until 2010: the moment of choice" starts from the assumption that between 1990 and 2010 CO2 emissions due to transportation will increase by 50% to reach about 1.113 million tons. It is therefore necessary to intervene also in the motor vehicle transportation sector not just through a adjustment of the excise on LPG, but also through incentives for alternative fuels as well as the purchase of vehicles <<Euro IV>> or <<Euro V>> with very contained emission limits.

4 - There in fact the necessity to give certainty in this context. Facilitations applied up to now have had a temporary quality and it is therefore essential to put them in a regime to allow the industries to plan investments and production.

The answers of Sen. Pierluigi Castellani

1 - We ought to extend the distribution of emulsified gas oil (now sold only to large users) to private users. Bio diesel can cause problems to the components of certain traditional engines and a further obstacle to his distribution is the need to dedicate a large part of the

agricultural land to the production of the raw materials for vegetable oils: to obtain a ton of Bio diesel a hectare needs to be cultivated. Gas oil consumption for motor vehicles (1999) are about 18 million tons, whereas the Italian agricultural surface is about 15.000.000 hectares: it is improbable, at current yields, to replace gas oil with Bio diesel. Facilitating this fuel is very complex: we would need to influence not just the production of diesel engines (to adapt them to the fuel) but also the agricultural production. As far as gaseous fuels are concerned (methane and LPG), it is necessary to gradually overcome the current system of incentives based on contributions for the installation of LPG and methane systems or the purchase of vehicles with systems installed by the manufacturing house. In the long term it might be of greater impact to facilitate the car companies to produce LPG or methane fuelled vehicles (the same effect can be obtained through current policies only in longer times).



Palazzo Madama