



**STAZIONI DI SERVIZIO  
CARBURANTE RETE NAZIONALE**



**DEFISCALIZZATI  
PER L'INDUSTRIA-COMMERCIO**



**CERTIFICAZIONE DI CONFORMITÀ, SECONDO DIRETTIVA 97/23 CE (P.E.D.)**

**SERBATOI  
STOCCAGGIO  
INDUSTRIALE  
GRANDI  
IMPIANTI**



***FIORE Impianti S.r.l.*** - Via G. Pascoli, 1/c - **MUSSOLENTE (VI)**

Tel. 0424 578711 - Fax 0424 577552 - [www.fioreimpianti.it](http://www.fioreimpianti.it) - e-mail: [afiores@tin.it](mailto:afiores@tin.it)

LETTERA  
APERTA ALLA REGIONE LOMBARDIA

Cara Regione Lombardia,  
innanzi tutto confermiamo il nostro apprezzamento per le linee guida di politica ambientale del "Libro Azzurro della Mobilità e dell'Ambiente" per lo spirito di collaborazione e di partnership che testimonia, mostrando attenzione vera per i carburanti che da subito costituiscono una risorsa contro l'inquinamento da traffico, il GPL e il metano. Purtroppo però nell'applicazione degli interventi operativi, i due carburanti, anche se parimenti ecologici, sono trattati diversamente: il provvedimento per i contributi a fondo perduto per la lotta all'inquinamento atmosferico mediante autoveicoli a bassa emissione (interventi previsti dal Libro Azzurro) stabilisce incentivi per l'acquisto di un veicolo a metano (o bifuel) o per la trasformazione a metano di un veicolo a benzina notevolmente superiori rispetto a quelli riguardanti il GPL.

Ci siamo chiesti il perché, visto che i provvedimenti d'incentivazione a favore dei privati a livello locale e nazionale per la diffusione dei carburanti ecologici - sempre elaborati in conformità ad analisi ambientali ed industriali approfondite - mai hanno disposto un trattamento differenziato tra i due combustibili gassosi. Si è premiato, talvolta, l'acquisto di veicoli alimentati esclusivamente a gas rispetto a quelli bifuel, senza distinzione, però, tra i due carburanti. Questo perché GPL e metano sono gli unici carburanti ecologici attualmente disponibili in quantità, con caratteristiche ambientali del tutto simili. Ma i cittadini, riscontrando incentivi così differenti, si formano logicamente l'opinione errata che uno dei due carburanti, il GPL, abbia caratteristiche di ecocompatibilità assai inferiori. Gli interventi previsti dal Libro Azzurro, oltre che strutturali, mirano senz'altro a favorire quanto prima l'abbattimento degli inquinanti, mentre le problematiche di mercato dei due carburanti andrebbero risolte con provvedimenti legislativi ad hoc.

Ricordiamo che il metano carburante, in quanto carente di distributori in alcune zone, è oggetto di piani di investimento pubblici e privati in atto sia a livello nazionale (Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, Fiat ed Unione Petrolifera) che locale (intervento n. 41 del Libro Azzurro).

Inoltre le automobili a metano risultano già più vantaggiose delle corrispondenti a GPL, poiché i costi superiori di acquisto o conversione, vengono in breve compensati dalla differenza dei prezzi alla pompa, condizionati dall'aliquota fiscale gravante in misura assai diversa sui due prodotti: il GPL carburante è già fortemente penalizzato da una pressione fiscale molto superiore al livello europeo (che pregiudica la competitività del prodotto rispetto ai carburanti più inquinanti) e, altra eccezione in Europa, dal divieto di parcheggio nei garage interrati, la cui infondatezza è ormai da tempo ampiamente ed autorevolmente dimostrata.

Cara Regione Lombardia, per le ragioni sopra esposte ti chiediamo di rivedere il provvedimento, attuando un intervento fedele all'atteggiamento normativo e programmatico più volte dimostrato.

*Il Piano d'azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico, in caso di blocco totale della circolazione con la Deliberazione n. VII/10863 del 28 ottobre 2002 e relativo allegato D, la Regione Lombardia, nelle aree oggetto delle restrizioni al traffico, permette - oltre a quella degli elettrici - la circolazione degli autoveicoli catalizzati che montano un impianto GPL o metano.*

*L'equiparazione di questi mezzi agli elettrici è un passo avanti, ma secondo noi non basta. Infatti come la scorsa stagione in caso di blocco parziale (cioè quando gli unici mezzi abilitati a circolare sono quelli elettrici e catalizzati ed equivalenti) gli autoveicoli non catalizzati che utilizzino il gas non possono circolare! Il paradosso - motivo di moltissime proteste - è che i milanesi che hanno trasformato l'auto non catalizzata usufruendo degli incentivi del ora si vedono negare la libera circolazione.*

BENE,  
SÌ, PERÒ