

# I benefici ambientali del GPL

Uno studio condotto da Euromobility e CNR stima le potenzialità di mercato e i benefici ambientali di questo carburante, noto anche come propano

Lorenzo Bertuccio

Negli ultimi decenni al GPL non sono state pienamente riconosciute le sue grandi potenzialità nel quadro di politiche di sostegno all'ambiente per un trasporto ecocompatibile. Una politica strutturale di maggiore incentivo verso l'impiego di carburanti a più basso impatto ambientale e di più facile penetrazione sul mercato, invece, avrebbe dovuto far registrare un incremento nella diffusione del GPL in Italia. E risultati ancora maggiori sarebbero ottenibili se a livello locale i piani di azione per il risanamento ambientale prevedessero ulteriori meccanismi di promozione e di incentivazione del GPL. Sempre a livello locale anche i *mobility manager* possono (in ogni parte del territorio nazionale grazie alla rete di distribuzione più ampia e capillare d'Europa) prevedere meccanismi di promozione ed incentivazione di questo carburante nell'ambito dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro. Sono alcune considerazioni e i dati che emergono da uno studio condotto da Euromobility e CNR che, sulla base di analisi ecologiche, economiche e normative, ipotizza formule di incentivazione per incoraggiare l'acquisto o la conversione delle automobili a GPL, nel quadro di un'adeguata politica fiscale

che riconosca a questo carburante la sua funzione ecologica e non lo penalizzi rispetto agli altri. Lo studio ha inteso stimare la potenzialità di mercato e i benefici ambientali ed economici del GPL come carburante per autotrazione e fornire alle istituzioni competenti, nazionali e locali, uno strumento concre-

to ed affidabile per progettare una politica ambientale a favore del GPL.

Già oggi l'Italia rappresenta il primo mercato europeo per l'autotrazione a gas di petrolio liquido ma è anche uno dei Paesi dove il GPL subisce la tassazione più pesante pari a 156,62 euro/1.000 litri. Ciò costituisce uno degli ostacoli maggiori all'incremento del mercato delle conversioni a GPL. La politica fiscale adottata da diversi Paesi europei nei confronti dei carburanti premia, invece, questo combustibile con livelli di tassazione nettamente inferiori a quelli italiani (in Francia 59,90 euro/1.000 litri, in Olanda 54,60, nel Regno Unito 70,00). Per allineare la tassazione italiana a quella prevista dalla Direttiva 2003/96/CE pari a 68 euro/1.000 litri, sarebbe necessario ridurre l'accisa di 100 euro/1.000 litri. Sul versante degli in-

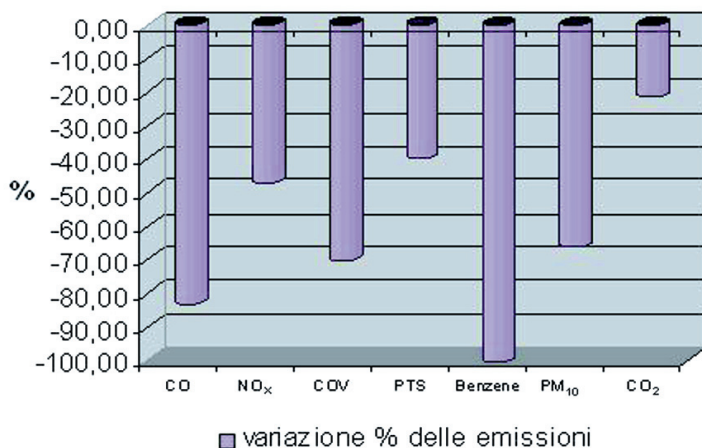
centivi, le forme messe in atto fino ad ora in Italia hanno presentato un andamento *stop-and-go*. Ciò ha creato lunghi momenti di fermo e di incertezza, quando invece sarebbe auspicabile una politica credibile e duratura capace di creare fiducia negli operatori del settore e negli utenti.

Lo studio valuta l'adozione di piani di incentivazione alla conversione costanti e a lungo termine per tutte le auto, anche catalitiche, quindi senza distinzione d'anno d'immatricolazione, includendo altresì i soggetti diversi dalle persone fisiche, cioè tutti i soggetti che trasformino a GPL la propria autovettura: riconoscere il contributo statale (pari a euro 309,87 per la categoria ECE 15-04 e di euro 600,00 per le categorie Euro 1 e Euro 2) alle persone fisiche e a tutte le imprese che trasformino a GPL il proprio automezzo, appartenente alle categorie ECE 15-04, Euro 1 e Euro 2; riconoscere un credito d'imposta (pari a € 1.500,00 per acquisto e trasformazione, € 2.000,00 per l'acquisto di un nuovo vei-



Nel settore autotrazione ci si avvale di tecnologie evolute che permettono la trasformazione a GPL di qualunque veicolo a benzina, tecnologie per quali l'Italia è leader mondiale. I moderni impianti a GPL, oltre ad aver raggiunto condizioni di sicurezza ottimali, permettono di contenere le emissioni inquinanti entro i livelli di salvaguardia della salute

## Scenario misto di trasformazioni e sostituzioni



Riduzione percentuale delle emissioni inquinanti a seguito di interventi di sostegno fiscali e finanziari per la sostituzione e trasformazione degli impianti a GPL

colo a GPL, € 500,00 per l'acquisto e la trasformazione dell'usato) per le persone fisiche e a tutte le imprese che rottamano il vecchio automezzo, ne acquistino uno nuovo alimentato a GPL o uno nuovo alimentato a benzina e lo trasformino a GPL entro un anno dall'acquisto.

Inoltre, sarebbe auspicabile che le Amministrazioni comunali adottassero politiche coerenti e durature, capaci di creare fiducia negli utenti, affinché si concretizzino incrementi delle conversioni a GPL. Interventi e indicazioni del Governo e dei Ministeri competenti possono generare meccanismi virtuosi anche a livello locale.

La stima degli sviluppi del mercato conseguenti alle azioni definite può essere effettuata a partire dall'analisi di «con-

venienza dell'utente», funzione in prima istanza del costo di esercizio. Lo studio dimostra che la politica di sostegno al GPL come carburante per autotrazione aumenta considerevolmente la convenienza dell'utente rispetto a gasolio e benzina. Maggiori vantaggi per il «passaggio» a GPL potrebbero sostanzarsi con interventi di rimodulazione delle accise tali da determinare un incremento del differenziale tra l'accisa per il GPL e quelle per benzina e gasolio. Ciò indurrebbe una variazione del «prezzo dei carburanti alla pompa», con conseguente aumento del risparmio netto per l'utente del GPL.

Le politiche di regolamentazione possono determinare ulteriori condizioni che favoriscano la «opportunità» del GPL rispetto agli altri carburanti convenzionali. Maggiore è l'estensione dell'area coinvolta dall'intervento e più restrittivi sono gli interventi di limitazione, più elevato è il numero di utenti a percepire la convenienza.

### L'esempio di Roma

Lo studio ha scelto come scenario urbano quello rappresentato dalla città di Roma, partendo dai dati di percorrenza ricavati dal «Rapporto Annuale sulla qualità dell'aria - Anno 2001»: autovetture 60.591.347 km al giorno, veicoli merci 8.300.000 km, autobus 350.700 km.

Lo scenario nazionale porta, secondo i primi risultati del modello utilizzato, interessanti riduzioni, soprattutto per benzene e PM10, mentre lo scenario urbano amplifica il potenziale di miglioramento della qualità dell'aria nei grandi centri urbani, con effetti decisamente maggiori in ragione di una più elevata percentuale di veicoli con funzionamento «a freddo».

Lo studio dimostra, anche, che la politica di sostegno al GPL per autotrazione si autosostiene con la riduzione dei costi, sostenuti dalla collettività, relativi all'impatto ambientale e sanitario dell'inquinamento dell'aria.

La manovra sulle accise, invece, può avvenire a parità di gettito e quindi la riduzione di 0,10 €/litro dell'accisa per il GPL è compensata da un contenuto aumento delle accise per benzina e gasolio (meno di un terzo di quanto previsto dalla Legge Finanziaria n. 448 del 23/12/1998).

Concludendo, il GPL può svolgere un ruolo fondamentale nella riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico, in particolare nei grandi centri urbani. Come noto, entro il 2010 i livelli posti come limiti agli inquinanti dovranno essere rispettati in tutto il territorio dell'Unione Europea, pena la messa in stato di infrazione con conseguenze economiche, sociali e politiche molto rilevanti. D'altra parte, la situazione economica complessiva del Paese e dei grandi agglomerati urbani non consente una rapida e radicale soluzione del problema. Questa può essere trovata solo attraverso l'adozione di provvedimenti che singolarmente potrebbero non essere risolutivi, ma che complessivamente potrebbero portare a notevoli riduzioni dei livelli di inquinamento.

L'adozione di una politica di contenimento dell'inquinamento attraverso un più largo impiego del GPL può portare a notevoli vantaggi. Tutti gli indicatori ambientali ed economici, infatti, segnalano che una più diffusa utilizzazione del GPL, opportunamente incentivata attraverso le leve normative, tecniche e fiscali, non mancherà di far sentire i suoi benefici.

Lorenzo Bertuccio  
Direttore scientifico di Euromobility



Generalmente la presa di carico GPL si trova nello stesso sportello della presa benzina. Attualmente nel nostro paese i distributori di GPL sono circa 2.100 e servono oltre 1.350.000 veicoli