



TASSAZIONE SUI PRODOTTI ENERGETICI: IL FUTURO DI GPL E METANO

NAPOLI, 26 SETTEMBRE 2011



**Alessandro Tramontano
Presidente Consorzio Ecogas**

Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

La bozza di proposta di modifica alla direttiva europea 2003/96/CE sulla tassazione energetica determinerà, per i carburanti gassosi, un livello di prezzi al consumo tale da farli scomparire dal mercato.

Considerato:

- i nuovi livelli minimi di accisa, e soprattutto quelli correlati al contenuto energetico dei carburanti;
- la norma di cui all'articolo 4, comma 3, che impone dal 2023 l'applicazione dello stesso livello di tassazione energetica ed ambientale per tutti i carburanti;
- la limitazione temporale al 2023 alla possibilità da parte degli Stati Membri di derogare ai limiti minimi per i carburanti gassosi;



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Al 2023, nell'ipotesi di fissare al minimo l'aliquota ambientale (20€/t) e di calcolare la parte energetica come differenza sul livello attuale della benzina (scelto come "pivot"), la tassazione sul GPL e sul metano (accisa +IVA) sarebbe tale da portare i relativi prezzi al consumo (posti invariati quelli industriali) alla pari se non superiori a quelli dei carburanti tradizionali, in termini di resa energetica.

Il vantaggio economico d'uso, che è oggi indispensabile per abbattere nel tempo i maggiori costi iniziali (dovuti all'extra costo dei sistemi di alimentazione a gas), sarebbe azzerato. I consumatori non avrebbero nessuno stimolo economico all'acquisto o alla conversione di una auto a gas.

Il parco circolante, già alimentato bi-fuel (benzina – gas), sarebbe immediatamente portato a utilizzare benzina piuttosto che gas.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

I comparti industriali dell'automobile e della produzione/distribuzione dei combustibili scomparirebbero in pochi mesi.

Come è facile intuire, il processo di “demolizione” non avverrebbe all’inizio del 2023 ma ben prima: la programmazione proposta di phase-out degli attuali livelli di tassazione provocherebbe, già all’entrata in vigore del provvedimento, un progressivo e veloce disinteresse dell’utenza verso l’utilizzo dei gas e un altrettanto progressivo disimpegno da parte degli operatori industriali.

Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Considerazioni sull'impatto industriale ed ambientale

Negli ultimi decenni le politiche energetiche portate avanti nel settore dei trasporti dall'Italia e da altri importanti Paesi dell'Unione Europea hanno fatto leva su più soluzioni ambientali per poter ridurre il carico emissivo del traffico veicolare urbano ed extra-urbano.

La scelta di una maggiore diffusione del GPL e del metano per auto si è inserita perfettamente tra l'evoluzione delle tecnologie per l'uso dei carburanti tradizionali e la ricerca di nuove forme di mobilità ad impatto quasi nullo.

L'idea portante è stata quella di promuovere i carburanti gassosi a basso impatto quale soluzione ecologica pronta, soprattutto con riferimento ad alcuni problemi tipici delle aree urbanizzate e industrializzate del territorio europeo, in forza dell'immediata disponibilità delle loro tecnologie di alimentazione e di una certa facilità d'utilizzo e di rifornimento su strada.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Considerazioni sull’impatto industriale ed ambientale

Le iniziative di promozione non hanno fatto altro che **convertire il beneficio ambientale dei carburanti gassosi in vantaggi economici**, attraverso una fiscalità strutturalmente a favore di tali prodotti e con il sostegno di rilevanti programmi di incentivazione al consumo che sono riusciti in poco tempo a stimolare un processo industriale sempre più “robusto”, attraendo in questo progetto di mobilità alternativa i principali operatori del settore, comprese le Case automobilistiche.

Il Paese che ha avuto maggior successo in questa operazione è indubbiamente l’Italia: quasi tutte le Case auto hanno oggi in offerta modelli a gas e il costruttore nazionale è capofila indiscusso del settore.

Il comparto italiano della componentistica, già leader globale del mercato e delle tecnologie, soprattutto nel campo delle applicazioni in post-vendita ha saputo approfittare degli stimoli messi in atto in Italia così come in altri Paesi Europei (Francia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia) consolidando la sua posizione di leadership globale.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Considerazioni sull'impatto industriale ed ambientale

Oggi la quasi totalità dei progetti internazionali di ricerca e di produzione di motorizzazioni a gas vede impegnate le aziende italiane di settore, molte delle quali hanno superato da tempo le dimensioni di imprese medio-piccole .

La parola chiave è stata, quindi, convertire le positive esternalità ecologiche in benefici economici che riducessero i fattori di criticità di questi prodotti:

- i costi capitali (dovuti agli extra-costi delle apparecchiature);
- la minore diffusione dei punti vendita stradali;
- la minore offerta di modelli;
- la resistenza psicologica dell'utenza ad ogni forma di novità rispetto alle motorizzazioni tradizionali.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Considerazioni sull'impatto industriale ed ambientale

La proposta di direttiva sulla tassazione energetica avanzata dalla Commissione Europea, **annullando il beneficio economico dei carburanti gassosi, elimina irreparabilmente questo progetto industriale di mobilità sostenibile**, che i singoli Paesi europei, in conformità al quadro legislativo comunitario finora vigente, hanno costruito in questi anni.

A pagarne maggiormente le spese sarà, come dimostrato, il sistema Italia che perderebbe la leadership in una di quelle poche eccellenze industriali che può vantare in campo tecnologico e ambientale.

A tal riguardo, va evidenziato che il comparto automobilistico è ancora strategico per la competitività internazionale dell'Italia anche per quanto riguarda la ricerca scientifica nei settori della meccanica, dell'elettronica e della chimica.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Considerazioni sull’impatto industriale ed ambientale

In tal senso, la sopra evidenziata “maturità” tecnologica dei motori a GPL e metano non deve lasciare intendere che tali prodotti non possano essere oggetto di importanti progetti di ricerca, di base ed applicata, anche perché le loro potenzialità motoristiche e ambientali non sono ancora sfruttate a pieno.

Sono in fase avanzata progetti di sviluppo di nuovi sistemi di alimentazione a GPL e metano che potranno aumentare l’efficienza delle relative motorizzazioni fino al 30%. Ci riferiamo, in particolare, all’alimentazione in camera di combustione del GPL e all’ibridizzazione dei modelli a metano e GPL, così come sta avvenendo per gli altri carburanti.

Per quanto riguarda la produzione di carburanti di origine *bio*, il bio-metano ed il bio-propano, come sottoprodotto dei processi di bio-raffinazione, sono già una realtà, in continua evoluzione, mentre la produzione diretta ed esclusiva di bio-propano rappresenta l’obiettivo di numerosi progetti di ricerca comunitari ed internazionali.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Analisi e proposta

E' evidente che lo schema di direttiva fonda le sue basi su un esercizio di calcolo coerente solo nei numeri, ma non nelle scelte di politica energetica, inutilmente "rivoluzionarie", che esso impone a livello dei differenti Stati Membri.

Anche la base giuridica della proposta di direttiva, volta al perseguimento del buon funzionamento del mercato interno all'UE, viene tradita, in particolare con la disposizione di cui all'articolo 4, comma 3, sul "concatenamento" delle aliquote di accisa dei diversi prodotti utilizzati nello stesso settore.

La direttiva può e deve assicurare uno stesso livello di competitività tra i diversi Stati Membri per ogni prodotto energetico interessato, ma non può e non deve condizionare così fortemente le politiche energetiche interne dei singoli Paesi; ciò che invece si realizza, senza possibilità di deroga, con le disposizioni di all'articolo 4, comma 3, nel momento in cui si fissa il principio di *"stesso livello di tassazione per stesso uso"*.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Analisi e proposta

L'armonizzazione delle politiche energetiche nazionali può e deve essere perseguita a livello comunitario con provvedimenti *“ad obiettivo”*, lasciando alla libertà degli Stati membri la scelta delle soluzioni più compatibili con le proprie specificità finanziarie, industriali, energetiche ed ambientali.

Fatta tale analisi risulta evidente che, nel settore dei trasporti, **il riequilibrio dei consumi interni all'UE, e quindi ai singoli Stati membri, di benzina e gasolio per auto è il principale *driver* dell'approccio utilizzato.**

E' l'estensione di tale proposta di norma a tutti i prodotti in uso autotrazione ad essere eccessivo, perché priva gli Stati membri della libertà di orientare parte della domanda del gasolio verso soluzioni diverse dalla benzina, peraltro più ecologiche di entrambi sia sotto il profilo delle emissioni nocive (vedi il beneficio dei carburanti gassosi in termini di PM e NOx nei confronti del gasolio) che in relazione a quelle climalteranti (vedi vantaggio di GPL e metano in termini di emissioni CO2 nei confronti della benzina).



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Analisi e proposta

Tale bozza di direttiva sulle accise è incoerente rispetto al regolamento comunitario sulla riduzione delle emissioni di CO₂ che impone alle aziende automobilistiche europee, nei grandi numeri (*le piccole flotte di veicoli elettrici e ibridi spinti non possono incidere nel medio termine sulle emissioni complessive calcolate sull'intero venduto*), un consolidamento delle vendite di auto a gasolio (*minori emissioni alla ruota di CO₂ rispetto alle analoghe versioni a benzina*) e un ulteriore ampliamento delle vendite di veicoli a carburanti alternativi, segnatamente GPL e metano.

Nel vigente regime fiscale, le autovetture a GPL e metano possono raggiungere quote di immatricolazioni significative (oltre il 10%) e, nel ridurre le emissioni specifiche di CO₂ rispetto agli analoghi modelli a benzina dal 12% al 20%, possono rappresentare una soluzione concreta per abbassare le emissioni medie del venduto totale annuale fino ai livelli richiesti dal regolamento comunitario. Quanto detto è ovviamente ancor più sentito dall'industria automobilistica nazionale che ha puntato strategicamente sull'opzione gas, ancor più dei propri *competitor* europei.



Bozza di modifica Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione energetica

Analisi e proposta

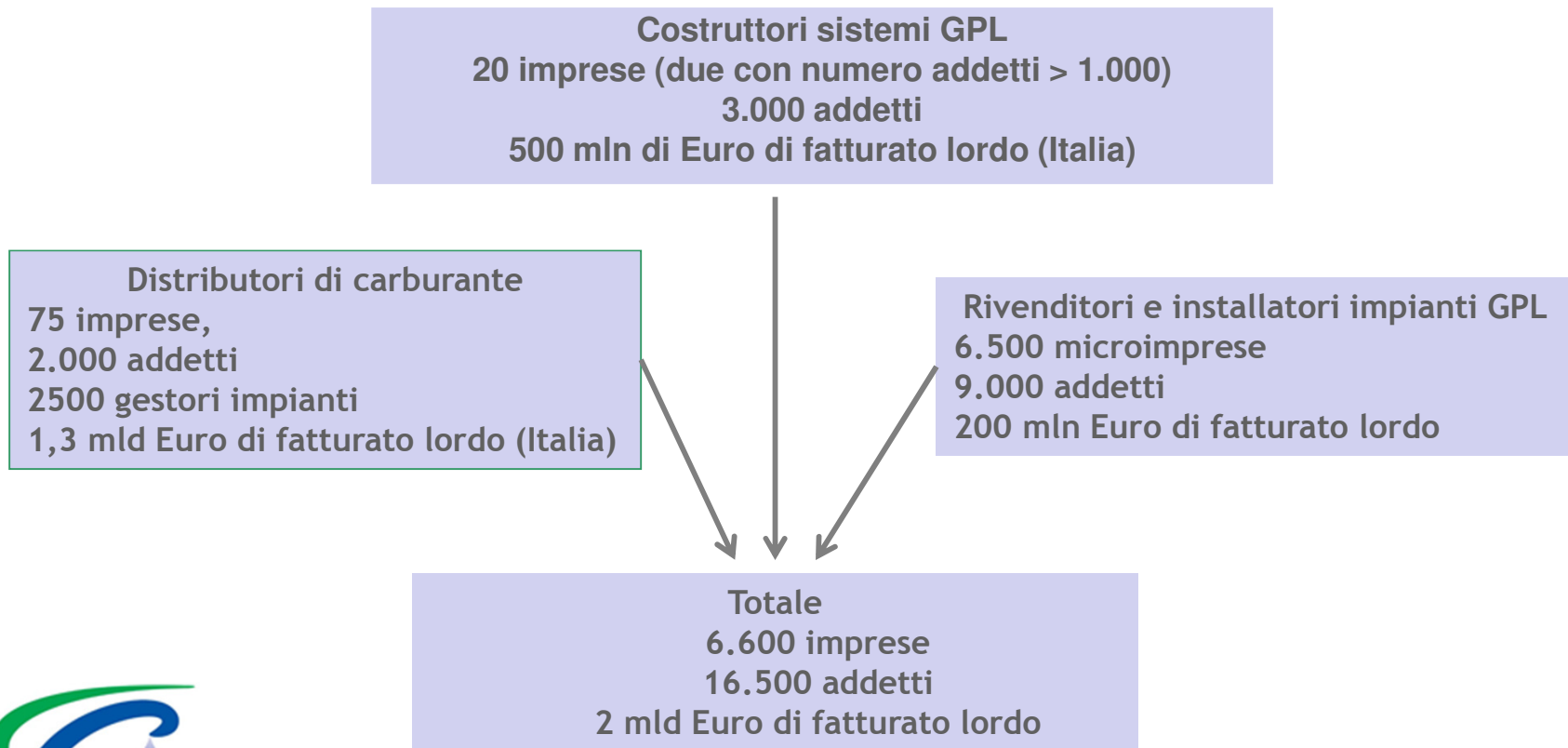
Uno *switch* netto e diretto, dal gasolio alla benzina, senza alternative, mette a rischio la competitività dell'industria italiana.

In queste considerazioni non va assolutamente sottovalutato che la filiera dei carburanti gassosi in Italia coinvolge oltre all'industria automobilistica, anche la media e piccola industria della componentistica, il settore commerciale di questa componentistica e oltre 6.000 officine artigiane di installazione di impianti di alimentazione a gas.

In conclusione, la possibilità di deroga dei carburanti gassosi dai limiti minimi e dal principio di "concatenamento" con le aliquote degli altri carburanti è l'unica possibile soluzione per salvaguardare la nostra politica energetica e la competitività dei nostri leader nazionali di settore. Il compromesso, in risposta ad un radicale e completo passaggio dal gasolio alla benzina richiesto dal sistema di raffinazione europeo, può essere per i Paesi e per i sistemi industriali a maggior tradizione sui gas per auto **il mantenimento di una deroga senza tempo alla determinazione del più idoneo livello di tassazione su questi prodotti alternativi** (articolo 15, comma 1, lettera i).



Il comparto industriale Italia 2009



PARCO CIRCOLANTE, STAZIONI DI RIFORNIMENTO E CONSUMI DI GPL IN EUROPA

Paesi	Consumi (migliaia di tonnellate)	Numero di veicoli	Numero di stazioni di rifornimento
Austria	15	1.000	15
Azerbaijan	43	120.000	100
Belarus	44	22.000	42
Belgium & Luxembourg	63	50.000	640
Bulgaria	331	222.000	3.000
Croatia	78	80.000	257
Czech Republic	77	208.300	800
Denmark	4	250	8
France	108	120.000	1.826
Germany	384	274.800	4.400
Greece	9	2.200	42
Hungary	25	62.000	500
Republic of Ireland	1	200	50
Italy	1.099	966.500	2.350
Kazakhstan	16	7.100	35
Latvia	21	17.500	85
Lithuania	166	215.500	840
Macedonia(FYROM)	47	38.600	78
Moldova	6	4.600	20
Netherlands	339	235.000	1.900
Norway	3	2.600	40
Poland	1.705	2.170.000	6.050
Portugal	27	40.000	220
Romania	169	185.000	1.200
Russian Federation	1.042	580.700	2.000
Serbia	247	550.000	500
Slovenia	4	3.300	29
Spain	17	2.800	45
Sweden	1	400	10
Switzerland	5	3.000	20
Turkey	2.305	2.320.000	7.700
Ukraine	19	56.400	149
United Kingdom	107	148.900	1.400
TOTALI	8.538	8.745.650	36.351



fonte: Statistical Review of Global LP Gas 2010 (dati 2009)

PARCO CIRCOLANTE, STAZIONI DI RIFORNIMENTO E CONSUMI DI METANO IN EUROPA

Paesi	Autovetture	MD+HD Buses	MD+ HD Trucks	Stazioni di rifornimento	Consumi (M Nm3)
Armenia	69.971	9.831	19.626	303	25,55
Austria	5.253	66	6	221	0,50
Belarus	5.500	0	0	23	3,00
Belgium	560	0	6	13	
Bosnia & Herzegovina	20	1	0	1	
Bulgaria	60.000	216	20	81	13,00
Croatia	133	61	0	1	0,17
Czech Republic	2.112	276	40	45	0,68
Denmark	0	0	0	1	
Estonia	53	0	2	1	
Finland	750	90	10	18	0,45
France	10.000	2.300	1.000	125	
Georgia	3.000	0	0	42	
Germany	89.100	1.590	1.200	900	22,30
Greece	0	412	108	2	
Hungary	4	83	0	6	0,13
Iceland	175	2	15	2	0,05
Ireland	3	0	0	1	
Italy	726.500	2.300	1.200	837	78,20
Latvia	30	10	187	1	
Lichtenstein	72	31	1	3	0,10
Lithuania	75	120	0	3	0,33
Luxembourg	199	35	0	8	0,06
Macedonia	7	43	0	1	0,02
Moldova	5.000	0	0	14	1,00
Montenegro	0	0	0	0	
Netherlands	2.800	552	150	66	
Norway	280	198	22	9	0,74
Poland	1.502	276	4	47	0,76
Portugal	46	354	54	5	1,11
Russia	72.798	1.400	12.400	284	27,71
Serbia	494	25	0	8	0,27
Slovakia	429	334	60	11	0,96
Slovenia	7	0	0	0	
Spain	550	1.374	1.018	44	4,38
Sweden	30.100	1.400	500	155	8,95
Switzerland	9.195	173	66	129	1,69
Turkey	1.850	1.489	0	14	0,40
Ukraine	10.000	120.000	70.000	283	83,00
United Kingdom	20	0	150	5	3,00
TOTALI	1.108.588	145.042	107.845	3.713	



Fonte: NGVA EUROPE

	Accisa attuale UE	Accise attuali UE litri e metano kg	Accise Italia attuali litri e metano kg	Fattore di incremento attuale Accia italia	Costo carburanti attuale Italia	Iva sui carburanti	Accisa attuale	Ricavo industriale
Benzina (litri)	0,359	0,359	0,571	59,05%	1,559	0,260	0,571	0,728
Gasolio (litri)	0,330	0,330	0,430	30,30%	1,461	0,244	0,430	0,788
GPL (kg)	0,125	0,069	0,125	81,82%	0,776	0,129	0,125	0,522
Metano (per GJ)	2,600	0,122	0,021	-82,44%	0,895	0,149	0,021	0,724

	Accisa al 1/1/2013	Accisa incrementata di 1,6	Ricavo industriale	Accisa + ricavo industriale	Prezzo finale (IVA 20%)
Benzina	0,359	0,574	0,728	1,303	1,56
Gasolio	0,359	0,574	0,788	1,362	1,63
GPL	0,069	0,110	0,522	0,632	0,76
Metano	0,122	0,196	0,724	0,920	1,10

	Accisa al 1/1/2015	Accisa incrementata di 1,6	Ricavo industriale	Accisa + ricavo industriale	Prezzo finale (IVA 20%)
Benzina	0,359	0,574	0,728	1,303	1,56
Gasolio	0,382	0,611	0,788	1,399	1,68
GPL	0,171	0,274	0,522	0,795	0,95
Metano	0,310	0,496	0,724	1,221	1,46

	Accisa al 1/1/2018	Accisa incrementata di 1,6	Ricavo industriale	Accisa + ricavo industriale	Prezzo finale (IVA 20%)
Benzina	0,359	0,574	0,728	1,303	1,56
Gasolio	0,412	0,659	0,788	1,447	1,74
GPL	0,276	0,441	0,522	0,963	1,16
Metano	0,508	0,812	0,724	1,537	1,84