

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3422

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori GIOVANELLI, GASBARRI, IOVENE,
BARATELLA, BRUTTI Paolo, DI SIENA, MORANDO, VICINI
e ROTONDO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 MAGGIO 2005

Misure per la riduzione dell’inquinamento atmosferico nelle aree
urbane e l’impiego del biodiesel nel trasporto pubblico e privato

ONOREVOLI SENATORI. - L'inquinamento ambientale ed atmosferico nei centri abitati del nostro Paese, generato in gran parte dalle emissioni dei mezzi di trasporto privati, ha raggiunto ormai livelli preoccupanti per la salute pubblica.

Sulla base degli studi condotti dall'Organizzazione mondiale della sanità e dall'Istituto superiore di sanità, è stato calcolato che nel nostro paese il numero di morti aggiuntive per cause di inquinamento dell'aria è nell'ordine di migliaia di persone all'anno.

A fronte dei crescenti volumi di traffico e del peggioramento della qualità ambientale nelle aree urbane, ci si pone la domanda se esistano vie alternative a quelle finora percorse. La risposta è semplice: la riduzione permanente del livello di inquinamento nei centri urbani non è un'utopia. La disincentivazione del traffico privato accompagnata da iniziative di incentivazione all'utilizzo di nuove tipologie di carburanti, quali il biodiesel, in grado di abbattere notevolmente il livello di emissioni inquinanti nell'atmosfera da parte dei veicoli, a costi praticamente nulli, è un'opportunità già oggi a nostra disposizione, che richiede solo di essere promossa ed incentivata.

Tuttavia, a fronte delle opportunità offerte dalla tecnologia e dalla natura, la risposta politica è in alcuni casi clamorosamente inconsistente, in altri addirittura dannosa.

I provvedimenti di blocco del traffico adottati con sempre maggiore frequenza nel corso degli ultimi tempi per contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane entro ambiti accettabili, pur se attualmente rappresentano un rimedio necessario di natura temporanea, nel loro insieme hanno un costo consistente per il sistema industriale e pro-

duttivo del nostro paese, economicamente non sostenibile nel lungo periodo.

Ma cosa ancora più grave ed incredibile è che nel corso degli ultimi mesi, mentre in Germania il governo ha liberalizzato il consumo del biodiesel senza porre limiti, in Francia si è provveduto ad incrementare di un terzo il contingente, in Austria se ne incentiva l'utilizzo e negli Stati Uniti è stato appena varato un piano federale di incentivo alla produzione di biocarburanti, il nostro governo, con la finanziaria per l'anno 2005 ha inferto un colpo durissimo all'utilizzo del biodiesel.

In controtendenza a quanto si sta facendo nel resto dei paesi maggiormente sviluppati, il nostro governo adotta la scelta di ridurre gli incentivi al biodiesel, abbassando il contingente di carburante prodotto con metodi biologici esente da accisa da 300.000 a 200.000 tonnellate. I risparmi generati da tali misure sono stati utilizzati dal governo per la copertura finanziaria di una parte delle misure di riduzione delle imposte sulle persone fisiche, i cui effetti positivi sulle aspettative dei singoli cittadini sono ormai ben noti a tutti.

Tale pesante misura, di cui non si comprende appieno il significato economico, contraria tra l'altro all'indirizzo delineato da due direttive comunitarie che impongono agli Stati membri di aumentare il consumo di carburanti biologici ed ecologici, inizia a produrre effetti negativi sulla nascente industria italiana del biodiesel. Le imprese del settore, che hanno meritoriamente prodotto delle tecnologie valide per estrarre biodiesel dall'olio di colza e dai semi di girasole, con ottime prospettive di crescita ed una potenzialità produttiva di 1.600.000 tonnellate

di prodotto, si trovano ora in una situazione economica e finanziaria insostenibile.

Il presente disegno di legge intende porre rimedio ai guasti prodotti dalla recente politica ambientale del governo e fornire un'adeguata risposta al problema dell'inquinamento urbano, attraverso l'incentivazione ad un maggiore impiego nelle città del gasolio di origine vegetale, da utilizzare sia per il trasporto pubblico che per quello privato.

Il biodiesel, infatti, può essere utilizzato senza modifiche significative dai motori diesel in circolazione, in miscela con il gasolio tradizionale dal 5 per cento fino al 30 per cento, e la sua combustione consente di ottenere scarichi con fumi di ridotta opacità, con minori emissioni di particolato, di monossido di carbonio (CO), di composti policiclici aromatici (corresponsabili di numerose forme di cancro), di benzene e di anidride carbonica (causa dell'effetto serra).

Il gasolio di origine vegetale, distribuito in miscele opportune con il gasolio di origine fossile nelle stazioni di servizio urbane ed extraurbane, quindi, può essere utilizzato fin da subito, senza comportare un costo significativo per la collettività.

La strada verso un maggiore utilizzo del biodiesel era già stata aperta da altri provvedimenti ed accordi. Nella legge 23 dicembre 2000, n. 388, «finanziaria 2001», all'articolo 21 si stabiliva che a decorrere dal 1° luglio 2001 il biodiesel puro e in miscela con altri oli combustibili era esentato dall'accisa nei limiti di un contingente annuo di 300.000 tonnellate, e che l'avvio al consumo del biodiesel puro presso utenti in rete doveva partire dalle aree urbane a maggiore concentrazione di traffico. Successivamente, è intervenuto il programma nazionale «Biocombustibili» (PROBIO), predisposto dal Ministero delle politiche agricole e forestali in ottemperanza all'articolo 3 della legge 2 dicembre 1998, n. 423, con il quale si è disposta la concessione di significativi contributi per lo sviluppo e la realizzazione di filiere biocombustibili. Di recente, infine, l'«Accordo Vo-

lontario Nazionale per l'utilizzo di biocarburanti nel settore trasporti - Filiera Biodiesel», sottoscritto nell'aprile 2001 tra una pluralità di soggetti, tra cui vari Ministeri, gli enti locali, le associazioni dell'industrie automobilistiche, dell'agricoltura e dell'ambiente, e l'Unione petrolifera, ha fissato l'obiettivo di introdurre miscele biodiesel-gasolio nella rete nazionale di distribuzione carburanti e nelle flotte di trasporto pubblico e dei servizi di pubblica utilità.

Con il presente disegno di legge si intende riprendere, quindi, il percorso di crescita del settore dei carburanti prodotti con metodi biologici, interrotto dall'attuale governo.

Con l'articolo 1 del disegno di legge si dispongono ulteriori passi verso un maggiore impiego del biodiesel, specialmente nelle aree urbane, attraverso appositi strumenti di incentivazione all'utilizzo di questo tipo di carburante nel trasporto pubblico e privato. Tali strumenti dovrebbero avviare un processo virtuoso di innalzamento dei quantitativi di gasolio di origine vegetale disponibile sul territorio nazionale, l'aumento degli impianti di produzione e coltivazione di specie oleaginose, quali colza e girasole, nonché delle attività di ricerca e di sperimentazione dell'impiego del biodiesel, o di prodotti analoghi anche in settori diversi da quello dei trasporti.

Tenuto conto che, attualmente, i quantitativi di biodiesel prodotti sul territorio nazionale sono insufficienti a coprire i fabbisogni di gasolio per autotrazione nelle aree urbane, e in attesa che le incentivazioni producano i loro effetti, si prevede una introduzione graduale delle miscele gasolio fossile/vegetale nella misura del 10 per cento per le vetture private e del 30 per cento per le vetture adibite a trasporto pubblico.

Con l'articolo 2 si stabilisce il ripristino per l'anno in corso del contingente di biodiesel esente da accisa nella misura di 300 mila tonnellate e l'aumento tale contingente nella misura di 450.000 tonnellate per l'anno

2006, di 600.000 tonnellate per l'anno 2007 e di 800.000 tonnellate a decorrere dall'anno 2008.

Con l'articolo 3, infine, si propone di istituire un apposito Fondo, con dotazione annua di 150 milioni di euro, finalizzato ad incentivare le attività di ricerca e sviluppo nel settore dei combustibili di origine vegetale, e per la creazione della filiera nazionale di

produzione di biodiesel, che ricomprenda la produzione di oleaginose e la distribuzione del carburante, nonché misure di incentivazione a favore dei soggetti della filiera che aderiscono o diano seguito ad accordi interprofessionali.

Per i motivi esposti, i promotori auspicano l'esame e l'approvazione in tempi rapidi del disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane)

1. Al fine di consentire la riduzione dell'inquinamento nei centri abitati, a decorrere dal 1° ottobre 2005 nei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e nei comuni con popolazione inferiore ove, su base annua, si siano registrati più di dieci episodi di superamento dei limiti massimi di polveri sottili ammessi dalla normativa europea, tutti i gasoli destinati alla alimentazione dei veicoli da trasporto, sia pubblico che privato, distribuiti nelle stazioni di servizio stradali e nei punti di rifornimento privati localizzati nelle aree comunali, devono contenere una componente di origine vegetale, di seguito denominata «biodiesel», pari almeno al 10 per cento. Alla medesima data, i gasoli impiegati dalle flotte di trasporto pubblico urbano e dagli automezzi dei servizi di pubblica utilità, all'interno delle aree di cui al presente comma, devono contenere una componente di biodiesel pari almeno al 30 per cento.

2. Le caratteristiche qualitative del biodiesel, in termini di qualità cetanica, devono essere almeno uguali a quelle definite per i gasoli di origine minerale. Per quanto riguarda le altre caratteristiche del biodiesel, devono essere garantiti i requisiti previsti dalla norma UNI 10946 «Combustibili per autotrazione - Esteri metilici di acidi grassi (FAME) per motori diesel - Requisiti e metodi di prova».

3. Il controllo delle caratteristiche merceologiche e di natura fiscale del gasolio di origine vegetale è effettuato dall'Agenzia delle dogane che effettua controlli sui carburanti

commercializzati nelle stazioni di servizio e nei punti di distribuzione localizzati nei comuni di cui al comma 1.

4. L'immissione al consumo, nei comuni di cui al comma 1, di gasoli non rispondenti a quanto stabilito ai commi 1 e 2 del presente articolo è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 15.000 ad euro 50.000. In caso di recidiva sono sospese le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di distribuzione di carburanti.

5. A decorrere dall'anno 2007, le percentuali di cui ai commi 1 e 2 sono fissate annualmente entro il 31 marzo, in misura crescente, con apposito decreto emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, dal Ministro delle attività produttive, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della tutela del territorio e delle politiche agricole e forestali.

Art. 2.

(Agevolazioni fiscali per l'utilizzo del biodiesel)

1. Al comma 6 dell'articolo 21 del testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, le parole: «nei limiti di un contingente annuo di 200.000 tonnellate» sono sostituite dalle seguenti: «nei limiti di un contingente annuo di 300.000 tonnellate per l'anno 2005, di 450.000 tonnellate per l'anno 2006, di 600.000 tonnellate per l'anno 2007 e di 800.000 tonnellate a decorrere dall'anno 2008».

2. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, determinati nel limite massimo di 41,3 milioni di euro per il 2005, di 82,6 milioni di euro per il 2006, di 165 milioni di euro per l'anno 2007 e di 330 milioni di euro a decorrere

dall'anno 2008, si provvede, fino a concorrenza degli importi, mediante corrispondente incremento delle aliquote di accisa sui carburanti di origine fossile, di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 3.

(Incentivi alla ricerca e allo sviluppo della filiera nazionale di produzione del biodiesel)

1. A decorrere dall'anno 2006 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un Fondo, con una dotazione di 150 milioni di euro annui, da ripartire per le esigenze delle attività di ricerca e sviluppo nel settore dei combustibili di origine vegetale e per la creazione della filiera nazionale di produzione di biodiesel che comprenda la produzione di oleaginose e la distribuzione del carburante, nonché misure di incentivazione a favore dei soggetti della filiera che aderiscano o diano seguito ad accordi interprofessionali.

2. Ai nuovi e maggiori oneri derivanti dall'applicazione del comma 1, determinati nel limite massimo di 150 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2006, si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate derivanti dall'abrogazione dell'articolo 13 e del comma 1 dell'articolo 14 della legge 18 ottobre 2001, n. 383.

