

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 395

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore COSTA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 MAGGIO 2006 (*)

Autorizzazione alla vendita di benzina miscelata con alcool
etilico di origine agricola

() Testo ritirato dal presentatore.*

ONOREVOLI SENATORI. - L'impiego di etanolo anidro in miscela con la benzina è stato regolamentato in sede CEE con direttiva 85/536/CEE del Consiglio, del 5 dicembre 1985. Gli Stati membri sono tenuti ad ammettere la miscelazione fino al 5 per cento; la miscela può salire al 10 per cento se le pompe di distribuzione sono appositamente contrassegnate.

La riduzione dell'uso del piombo nelle benzine è stata regolamentata dalla CEE con la direttiva 85/210/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1985. Gli Stati membri sono tenuti a introdurre una benzina senza piombo con indice di ottano ridotto a 95 RON (*Research Octane Number*). Parallelamente rimane in distribuzione l'attuale benzina con piombo a 97 RON, nella quale però il contenuto di piombo deve scendere a 0,15 g/litro a partire dal 1° giugno 1991. La direttiva 85/210/CEE è stata recepita dallo Stato italiano solo con il decreto ministeriale 28 maggio 1988, n. 214. L'industria petrolifera italiana ha ottenuto che la riduzione del piombo fosse molto graduale: da 0,4 g/l a 0,30 g/l dal 1° aprile 1989 e solo dal 1° giugno 1991 a 0,15 g/l, valore che altri Paesi europei come la Germania hanno già da tempo adottato.

L'etanolo può essere usato anche per produrre ETBE (Etil-ter-butil-etero), il quale, miscelato con la benzina dal 10 al 20 per cento, conterrebbe ulteriormente l'effetto inquinante del carburante fossile e concorrerebbe a ridurre notevolmente la bolletta petrolifera.

Per questa via si può estendere il campo di uso dell'etanolo e ridurre l'impiego di fonti di energia non rinnovabili.

L'etanolo può essere usato anche a fini termici per migliorare la combustione nelle

centrali termoelettriche. In questo caso non è necessario procedere alla sua disidratazione, con sensibile risparmio nei costi di produzione.

L'interesse maggiore nella produzione di etanolo di origine agricola risiede nelle ampie dimensioni del mercato di sbocco (energia, chimica, eccetera); nella facilità di produzione con processi che, pur suscettibili di notevoli miglioramenti, sono ampiamente noti; nella esistenza di materie prime che, finora destinate a scopi alimentari, già possono essere utilizzate oggi a questi fini (zuccheri, amidi) e alle quali si aggiungeranno, entro qualche anno, i lignocellulosici provenienti da paglie e cascami delle lavorazioni agricole, allargando sensibilmente le fonti di approvvigionamento.

In data 19 febbraio 1992 il Consiglio delle Comunità europee aveva adottato una proposta di direttiva concernente la riduzione dell'imposta di fabbricazione da applicarsi ai carburanti di origine agricola o «biocarburanti» (etanolo e biodiesel).

Tale proposta era stata elaborata su iniziativa della signora Scrivener, commissario della DG XXI (Unione doganale e imposizione indiretta), in collaborazione con la DG VI (Agricoltura) e la DG XII (Affari scientifici, ricerca e sviluppo) e si inseriva quale prolungamento dell'accordo politico del 24 giugno 1991 al Consiglio ECOFIN sulla tassazione dei carburanti alternativi, rispecchiando gli orientamenti già assunti con le proposte di armonizzazione della struttura delle accise sugli oli minerali (COM 91/43).

Obiettivo della direttiva, emendata l'8 febbraio dal Parlamento europeo in seduta plenaria, era di stabilire una riduzione dei tassi di accise gravanti sui biocarburanti: a partire dal 1° gennaio 1993 l'imposta di fabbrica-

zione non poteva superare il 10 per cento di quella applicata ai carburanti di origine fossile (benzina e gasolio) in ogni Stato membro.

Il fine era quello di abbassare il prezzo di vendita dei biocarburanti in modo da renderli competitivi rispetto ai prodotti petroliferi e di creare al tempo stesso condizioni favorevoli per la messa a punto di programmi di riconversione industriale. La realizzazione delle due filiere (benzina e gasolio) consente inoltre di risolvere, anche se marginalmente, il problema dell'approvvigionamento energetico e di offrire uno sbocco alternativo alle eccedenze agricole: una parte dell'energia importata (idrocarburi) verrebbe infatti sostituita da energia prodotta all'interno della Comunità, generando tutta una serie di vantaggi in termini di crescita occupazionale, di bilancia commerciale e di bilancia dei pagamenti, vantaggi che verrebbero a compensare la temporanea riduzione del gettito fiscale negli Stati membri.

Ambito di intervento della direttiva CEE

La misura legislativa interessa tutti i carburanti di provenienza agricola senza distinzione nè sulla loro origine nè sulla natura dei prodotti agricoli di base.

All'interno della categoria «biocarburanti» vengono individuate due filiere: la filiera benzina e la filiera gasolio o *diesel*:

filiera benzina: il carburante considerato è l'etanolo, alcool ottenuto per via fermentativa a partire da barbabietole, cereali, patate, *topinambour*, eccetera, che può essere utilizzato tal quale o in miscela. Uno degli sbocchi più significativi del bioetanolo è l'ETBE (Etil-ter-butil-etero) che, utilizzato quale additivo, presenta la particolarità di aumentare il numero di ottani della benzina per autotrazione;

filiera gasolio: vengono compresi sotto questa voce gli oli vegetali destinati ad alimentare i motori diesel. L'olio vegetale

puro (colza, girasole, soia, eccetera) richiede alcune modifiche di tipo tecnico, mentre il derivato (ottenuto attraverso un processo di transesterificazione con etanolo o metanolo) può essere utilizzato direttamente.

La misura di defiscalizzazione riguarda tutti i possibili impieghi dei biocarburanti: auto private, trasporti pubblici, motori agricoli, veicoli industriali, flotte municipalizzate e, nel solo caso del biodiesel, impianti di riscaldamento civile.

Prospettive energetiche, agricole e ambientali

Tradizionalmente, gli elevati costi di produzione dei biocarburanti rispetto ai prodotti petroliferi hanno comportato una analisi sfavorevole della filiera in termini di prospettive di equilibrio economico.

I biocarburanti rappresentano un'interessante destinazione non alimentare dei prodotti agricoli, con possibilità di utilizzo delle superfici attualmente a riposo (*set aside* energetico) in accordo con quanto previsto dalla riforma della politica agricola comunitaria proposta da Mac Sharry. Un'alternativa particolarmente allettante per l'Italia che, nel 1991, ha ritirato dalla produzione oltre 600 mila ettari di terre arabili (*set aside no food*).

Inoltre, la trasformazione dei prodotti agricoli e l'inevitabile creazione di impianti industriali in prossimità delle aree agricole per contenere i costi di trasporto della materia prima offre ottime prospettive occupazionali in ambito rurale.

Il bilancio energetico dei biocarburanti è positivo, *condicio sine qua non* per un loro futuro sviluppo: il totale dell'energia consumata nell'insieme del ciclo di produzione, trasformazione e distribuzione è inferiore al valore energetico del carburante ottenuto, considerato anche il possibile utilizzo dei co-prodotti derivati dai processi industriali.

Innegabili sono i benefici anche a livello ambientale: i biocarburanti immettono in at-

atmosfera minor quantitativi di CO uno dei gas responsabili dell'effetto serra, e di SO₂ - l'emissione è nulla nel caso del biodiesel, data l'assenza di zolfo nella materia prima - uno dei gas responsabili del fenomeno delle piogge acide.

Sensibile la riduzione di altri tipi di gas esausti, quali il monossido di carbonio (CO), gli idrocarburi incombusti (HC) e il particolato.

Il contributo alla riduzione degli agenti inquinanti è di estrema rilevanza: il settore dei trasporti è infatti responsabile del 25 per cento delle emissioni di anidride carbonica all'interno dell'Unione europea.

Regime fiscale dei biocarburanti

A livello nazionale, etanolo e biodiesel sono soggetti alla medesima normativa dei carburanti e, in quanto tali, all'imposta di fabbricazione prevista rispettivamente per benzina e gasolio. Anche i contenuti del *summit* mondiale di Rio de Janeiro sull'ambiente richiamano l'umanità ad un maggior impegno di ordine ecologico e, quindi, morale.

Compete al legislatore provvedere perché l'Italia non sia sempre l'ultima ad attuare i contenuti di così forte valenza ecologica.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Programma dimostrativo nazionale dei biocarburanti)

1. Allo scopo di attuare gli obiettivi di protezione dell'ambiente, di sviluppo dell'agricoltura, di promozione delle innovazioni tecnologiche e di valorizzazione delle risorse energetiche nazionali, la presente legge autorizza e disciplina lo svolgimento di un programma dimostrativo nazionale dei biocarburanti, per la durata di un triennio a decorrere dalla data di entrata in vigore dei decreti attuativi della presente legge.

2. Ai fini della presente legge, si intendono per biocarburanti i seguenti prodotti:

a) biodiesel, ottenuto dalla esterificazione di olii vegetali e loro derivati, utilizzabile in sostituzione del gasolio per autotrazione o per uso riscaldamento;

b) alcool etilico anidro, prodotto da specie vegetali alcoligene e da residui di origine agricola, da utilizzare quale additivo alto-ottanico nelle benzine super con piombo o senza piombo;

c) etere (ETBE), derivato dall'alcool etilico di cui alla lettera *b)*, da utilizzare quale additivo alto-ottanico nelle benzine super con piombo o senza piombo.

Art. 2.

(Piani di sperimentazione)

1. Il programma dimostrativo nazionale dei biocarburanti si articola in due piani di sperimentazione:

a) piano di sperimentazione delle colture agricole e di trasformazione di biocarburante dei relativi prodotti;

b) piano di sperimentazione dell'impiego dei biocarburanti in motore per auto-trazione o in caldaie.

2. I piani di cui al comma 1 sono approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali, dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 3.

(Piano di sperimentazione delle colture agricole a scopo energetico)

1. Il piano di sperimentazione delle colture agricole è predisposto dal Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il piano individua:

a) i tipi di coltura, i terreni e i comprensori interessati, nonché le relative quantità annue;

b) i soggetti interessati alla coltivazione, alla trasformazione, alla commercializzazione e all'uso finale dei prodotti.

2. Il piano dispone le misure idonee affinché le coltivazioni siano effettuate nel rispetto della normativa comunitaria in materia di messa a riposo periodica dei terreni, nonché della tutela dell'ambiente e adottando, ove possibile, le innovazioni tecnologiche atte al miglioramento dell'efficienza e alla riduzione dei costi.

3. Possono essere ammessi al piano gli operatori che dimostrino il possesso di qualificate strutture aziendali in relazione ai fini del piano medesimo.

4. Il piano prevede la realizzazione di accordi tra le diverse categorie interessate alla realizzazione del programma.

5. Il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali avvia la realizzazione di accordi di programma per l'inserimento di attività di ricerca e sperimentazione di supporto al piano di cui al presente articolo nei programmi di ricerca e sviluppo dello stesso Ministero, dell'Ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente (ENEA), del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR) e di altri enti di ricerca.

Art. 4.

(Piano di sperimentazione dell'impiego di biocarburanti)

1. Il piano di sperimentazione dell'impiego dei carburanti è predisposto dal Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il piano, tenuto conto delle caratteristiche merceologiche dei prodotti oggetto della sperimentazione definite da idonei istituti tecnici, individua:

a) i comprensori di sperimentazione dei biocarburanti e le relative tipologie e quantità impiegate;

b) i controlli da effettuare sulle emissioni degli automezzi o degli impianti che impiegano biocarburanti e sulla qualità dell'aria nei comprensori di sperimentazione.

2. L'impiego di alcool etilico di origine agricola o del suo etere (ETBE) di norma ha luogo nelle benzine in commercio.

3. Allo scopo di verificare la compatibilità ambientale di una ulteriore riduzione degli idrocarburi aromatici nelle benzine con l'attuale parco di autoveicoli, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge 8 luglio 1986, n. 349, il piano può autorizzare tenori di composti ossigenati nelle miscele di benzina superiori a quelli presenti nelle benzine in commercio.

4. L'impiego di biodiesel nell'ambito del piano può avvenire allo stato puro o con la miscelazione con gasolio di origine idrocarbura.

5. Il piano indica le modalità delle campagne di vendita o distribuzione dei biocarburanti al di fuori della rete distributiva, riservandoli a utenze determinate al fine di valutarne gli effetti dell'utilizzo.

6. Il piano prescrive controlli periodici delle emissioni dei veicoli utilizzando biocarburanti relativi in particolare al monossido di carbonio (CO), agli ossidi di azoto, all'anidride solforosa (SO₂), agli idrocarburi incombusti (HC), al benzene, agli aldeidi, agli inquinanti in forma di particolato.

7. Il piano prescrive controlli periodici aggiuntivi sulla qualità dell'aria ai fini della valutazione dell'impatto ambientale dei biocarburanti utilizzati nel piano.

8. Il piano prescrive sistemi innovativi di protezione degli addetti alla distribuzione dei carburanti sperimentati nel piano.

9. Il Ministero dello sviluppo economico avvia la realizzazione di accordi di programma per l'inserimento di attività di ricerca e sperimentazione di supporto al piano di cui al presente articolo nei programmi di ricerca e sviluppo dello stesso Ministero, dell'ENEA, del CNR e di altri enti di ricerca. In particolare saranno verificati i bilanci energetici dell'intero ciclo, dalla coltivazione alla distribuzione e all'impiego, nonché la compatibilità ambientale relativa all'immissione nell'atmosfera dei diversi inquinanti.

Art. 5.

(Agevolazioni fiscali)

1. Per il periodo di sperimentazione indicato dal programma di cui all'articolo 1 sono autorizzate l'esenzione totale dall'imposta di fabbricazione per i prodotti di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 2 dell'articolo 1, nonché l'esenzione in proporzione al conte-

nuto di alcool utilizzato per il prodotto di cui alla lettera c) del comma 2 dell'articolo 1.

2. L'agevolazione fiscale di cui al comma 1 è disposta previa autorizzazione del Consiglio dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992.

3. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, sono stabilite le condizioni e le modalità tecniche cui subordinare la concessione dell'agevolazione di cui al comma 1.

4. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le altre disposizioni per la concessione dell'agevolazione di cui al comma 1.

Art. 6.

(Fondo per la promozione dell'uso dei carburanti meno inquinanti)

1. Per il finanziamento delle misure attuative del programma di cui all'articolo 1 è istituito presso il Ministero dello sviluppo economico il Fondo per la promozione dell'uso dei carburanti meno inquinanti, con la dotazione finanziaria di lire 100 miliardi per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008.

2. Il Fondo di cui al comma 1 è alimentato con gli introiti derivanti dall'incremento del prezzo al consumo della benzina e del gasolio per autotrazione pari a 0,15 euro a ettolitro da applicarsi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 7.

(Modalità per l'effettuazione dei controlli)

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dello sviluppo economico,

adottato di concerto con i Ministri della salute, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dei trasporti, sono stabilite:

a) le modalità e le specifiche tecniche del controllo annuale degli autoveicoli in relazione:

1) agli apparati di carburazione e agli apparati rilevanti ai fini della riduzione degli inquinanti allo scarico;

2) all'integrità dell'apparato silenziatore;

b) le modalità per la classificazione degli autoveicoli in seguito al controllo di cui alla lettera a) e per il rilascio della relativa attestazione da esporre sull'autoveicolo con le stesse modalità previste per il bollo di circolazione.

Art. 8.

(Controlli)

1. Il controllo e la classificazione di cui all'articolo 7 sono effettuati dalle imprese di cui al comma 8 dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. Qualora il controllo e la certificazione siano effettuati in difformità dalle previsioni del decreto di cui all'articolo 7 della presente legge si applicano le sanzioni di cui al comma 15 dell'articolo 80 del predetto decreto legislativo.

2. Le autorità competenti in materia di circolazione stradale provvedono:

a) ad effettuare controlli a campione sul parco veicoli a motore circolante, al fine di verificare la congruità della classificazione di cui all'articolo 7, comma 1, lettera b);

b) ad operare verifiche sull'attività di controllo e di classificazione svolta ai sensi del comma 1.

3. Trascorsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 7, chiunque circoli con un autoveicolo che non sia stato sottoposto al controllo e alla

classificazione di cui al medesimo articolo 7, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 103,29 a 413,17 euro, raddoppiata in caso di reiterata omissione della sottoposizione del veicolo al controllo e alla classificazione.

Art. 9.

(Abrogazione)

1. Il quarto periodo del comma 3 dell'articolo 17 del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, sull'esenzione fiscale del biodiesel è abrogato.

