

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 725

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori COSTA e FERRARI Francesco

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 AGOSTO 1994 (\*)

---

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

---

---

(\*) *Testo non rivisto dai presentatori.*

ONOREVOLI SENATORI. - L'impiego di etanolo anidro in miscela con la benzina è stato regolamentato in sede comunitaria con la 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 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 grammi per litro (g/l) a partire dal 1° giugno 1991.

La citata direttiva 85/210/CEE è stata recepita dallo Stato italiano solo nel 1988, con decreto legislativo 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 aggiungerebbero, 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 DGXXI (Unione doganale e imposizione indiretta), in collaborazione con la DGVI (Agricoltura) e la DGXII (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 fabbricazione 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 petroli-

feri 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 né sulla loro origine né 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, come già ricordato, l'ETBE 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 agri-

coli, 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 a quanto previsto dalla recente riforma della Politica agricola comune (PAC) 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 atmosfera minor quantitativi di CO<sub>2</sub>, uno dei gas responsabili dell'effetto serra, e di SO<sub>2</sub> - 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

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dei trasporti è infatti responsabile del 25 per cento delle emissioni di anidride carbonica all'interno della Comunità 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. Nel caso specifico del biodiesel, per l'anno 1994 è stato esonerato dal pagamento dell'imposta un contingente di 125 mila tonnellate.

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 perchè 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 in biocarburante dei relativi prodotti;

b) piano di sperimentazione dell'impiego dei biocarburanti in motori 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 risorse agricole, alimentari e forestali, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'ambiente, 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 risorse agricole, alimentari e forestali d'intesa con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e con il Ministro dell'ambiente. 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 risorse 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 biocarburanti è predisposto dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, d'intesa con il Ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali e con il Ministro dell'ambiente. 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 di ETBE di norma avrà 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 idrocarburea.

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 (NO<sub>x</sub>), all'anidride solforosa (SO<sub>2</sub>), 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 stesso.

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

9. Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato 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 contenuto 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 delle Comunità europee ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992.

3. Con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, d'intesa



con il Ministro dell'ambiente e con il Ministro delle risorse 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 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 dell'industria, del commercio e dell'artigianato il Fondo per la promozione dell'uso dei carburanti meno inquinanti, con la dotazione finanziaria di lire 100 miliardi per ciascuno degli anni 1995, 1996 e 1997.

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 lire 3 al litro da applicarsi a decorrere 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 dell'industria, del commercio e dell'artigianato, adottato di concerto con i Ministri della sanità, dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione, 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. 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 citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

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 lire duecentomila a ottocentomila, raddoppiata in caso di reiterata omissione della sottoposizione del veicolo al controllo e alla classificazione.

Art. 9.

*(Abrogazione)*

1. Il secondo 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.

