

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 40

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori FERRARI Francesco e CAMO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 APRILE 1994

Norme per la sperimentazione di coltivazioni e per la
riutilizzazione di prodotti agricoli al fine della promozione
delle innovazioni tecnologiche e della valorizzazione delle
risorse energetiche

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 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 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. La diffusione della disponibilità di benzina senza piombo in Italia è ancora limitata. I consumi sono estremamente ridotti, anche se costa meno cara della *super* con indice di ottano 97, dal momento che non tutte le vetture possono usarla a causa dell'indice di ottano pari a 95.

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 inoltre, il Consiglio delle Comunità europee ha 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 è 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 inserisce 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 è di stabilire una riduzione dei tassi di accise gravanti sui

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

biocarburanti: a partire dal 1° gennaio 1993 l'imposta di fabbricazione non potrà superare il 10 per cento di quella applicata ai carburanti di origine fossile (benzina e gasolio) in ogni Stato membro.

Il fine è 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) consentirà 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*:

a) 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-etere) che, utilizzato quale additivo, presenta la particolarità di aumentare il numero di ottani della benzina per autotrazione;

b) 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 un'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 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 i benefici anche a livello ambientale: i biocarburanti immettono in atmosfera minor quantitativi di CO₂, 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.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 della Comunità.

Regime fiscale dei biocarburanti.

A livello nazionale, il regime fiscale applicato a *biodiesel* e etanolo è differenziato: il primo è soggetto parzialmente all'imposta di fabbricazione, ai sensi del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, il secondo è invece soggetto alla normativa sui carburanti e, in quanto tale, all'imposta di fabbricazione sulla benzina. L'etanolo come carburante è utilizzabile, esente da imposta di fabbricazione, solo in prove sperimentali, come recita il decreto-legge 13 gennaio 1981, n. 8, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 marzo 1981, n. 61, successivamente prorogato.

Normativa proposta. - La proposta di direttiva vuole estendere il trattamento fiscale agevolato ai biocarburanti, a prescindere dal tipo di utilizzo, fissando la relativa imposta di fabbricazione al 10 per cento del tasso applicabile al carburante sostituito (benzina o gasolio).

Un simile regime consentirebbe di compensare i seguenti fattori:

- a) maggiore costo di produzione;
- b) rischio economico legato a diverse variabili: prezzo del greggio, fluttuazione del dollaro, condizioni climatiche avverse, valore dei co-prodotti, eccetera;
- c) rischi industriali, legati all'applicazione di tecnologie innovative;
- d) rischi commerciali, legati ai costi di distribuzione, di promozione e di lancio di nuovi prodotti in un mercato già consolidato.

Anche i contenuti del recente *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 partire 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 autotrazione 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 dell'agricoltura d'intesa con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, e il Ministro dell'ambiente. Il Piano individua:

a) i tipi di coltura, i terreni e i comprensori interessati nonchè 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 affinchè le coltivazioni siano effettuate nel rispetto della normativa comunitaria in materia di messa a riposo periodica dei terreni nonchè 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 Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato d'intesa con il Ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali e 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 del suo etere derivato (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 il parco di autoveicoli esistente, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, 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 (NOX), 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.

8. Il Piano prescrive sistemi innovativi di protezione degli addetti alla distribuzione dei carburanti sperimentali.

9. Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato d'intesa con il Ministro 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'ENEA, del CNR e di altri enti di ricerca. In particolare saranno verificati i bilanci energetici dell'intero ciclo, dalla coltivazione alla trasformazione, alla distribuzione e all'impiego, nonché la contabilità ambientale relativa all'immissione nell'atmosfera dei diversi inquinanti.

Art. 5.

(Agevolazioni fiscali)

1. Per il periodo di sperimentazione indicato dal Programma, sono autorizzate l'esenzione totale dell'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 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 condizioni e le modalità

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 50 miliardi per ciascuno degli anni 1994, 1995, 1996.

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 1,5 al litro da applicarsi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 7.

(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, è soppresso.