

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1340

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SEDIOLI, RAVA, PREDÀ, MARCORA, OLIVERIO, BORRELLI, SANDI, NANNICINI, STRAMACCIONI, FRANCI, ROSSIELLO, STRADIOTTO, RUGGIERI, MEDURI, BANTI, GIOVANNI BIANCHI, BURTONE**

Norme per favorire la commercializzazione e l'impiego dell'etanolo e del biodiesel di origine agricola e prodotti derivati

*Presentata il 17 luglio 2001*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il continuo aumento del fabbisogno energetico registra già oggi, nell'Unione europea, un mercato che ha raggiunto 1.370 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (42 per cento da petrolio e il rimanente da gas naturale, da combustibili solidi e da altre fonti).

Alla combustione di tali carburanti corrisponde una emissione di 3.496 milioni di anidride carbonica (per l'Italia una media di 7,5 tonnellate per persona).

Le previsioni indicano che il fabbisogno energetico aumenterà del 15 per cento nel 2010 e del 20 per cento nel 2020.

L'Italia è un Paese essenzialmente dipendente da terzi per i consumi energetici

ed esposto alla instabilità dei Paesi produttori e del mercato, che ha fatto registrare sensibili aumenti dei costi del greggio e dei prodotti petroliferi.

La riduzione del fabbisogno e la soluzione dei problemi di impatto ambientale rappresentano due obiettivi urgenti e irrinunciabili per il futuro.

L'Unione europea nel rispetto del protocollo di Kyoto del 1997, per ridurre le emissioni inquinanti, ha individuato nello sviluppo delle fonti di energia rinnovabile un valido strumento di intervento. In questo quadro le biomasse possono assumere una funzione decisiva per raggiungere il raddoppio dell'energia rinnovabile nel

2008-2012, così come aveva stabilito il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel 1999.

L'agricoltura è interessata a questa prospettiva sia per la sua potenzialità produttiva sia per le alternative alla previsione di un aumento del 20 per cento delle superfici non coltivate nell'Unione europea ed in Italia.

Va inoltre considerato che l'introduzione di colture energetiche rappresenta una opportunità considerevole nella normale rotazione agraria.

Onorevoli colleghi, il continuo aumento del prezzo del petrolio ha reso di presente attualità la ricerca di fonti energetiche alternative, fra le quali un posto particolare occupano l'etanolo e il biodiesel.

In merito si fa presente che le energie rinnovabili hanno un costo superiore a quello delle fonti energetiche tradizionali e un loro sviluppo richiede un rapporto sinergico tra la fase produttiva e il regime fiscale.

Pertanto l'utilizzo massiccio nel settore energetico di fonti rinnovabili di provenienza agricola può essere realizzato in tempi rapidi, sempre che si manifesti la volontà politica e legislativa del Parlamento e del Governo per la messa a punto di un organico programma agro-energetico che si basi sulle seguenti iniziative:

1) defiscalizzare l'etanolo di provenienza agricola utilizzato come carburante;

2) defiscalizzare totalmente il biodiesel di provenienza agricola usato come carburante;

3) promuovere la nascita di impianti per la produzione di etanolo e biodiesel concedendo quote legate alla produzione annuale;

4) sostenere la ricerca e la sperimentazione sul miglioramento dei processi di trasformazione industriale;

5) elevare gradualmente in tre anni a 150.000/200.000 ettari le coltivazioni di

oleaginose (colza e girasole) per la produzione di biodiesel;

6) raggiungere gradualmente in tre anni 500.000 ettari di coltivazioni alcoligene per ottenere, a seconda della colture energetiche utilizzate, una produzione di tonnellate 1.350.000/1.400.000 di etanolo, quantità sufficiente ad additivare la benzina consumata annualmente in Italia;

7) autorizzare una percentuale minima del 5 per cento e massima del 10 per cento di additivazione di etanolo nella benzina.

La direttiva europea sulla qualità dei carburanti del 13 ottobre 1998 definisce le norme minime richieste per i carburanti nel 2000 e nel 2005. Essa condurrà ad una notevole riduzione del benzene e degli aromatici nella composizione delle benzine, il che comporterà un accrescimento dell'utilizzo dei composti ossigenati. Essa riconosce altresì il ruolo dei composti ossigenati nel miglioramento della qualità dell'aria. Queste benzine riformulate contribuiranno, parallelamente all'introduzione di tecnologie automobilistiche più efficaci, a migliorare la qualità dell'aria.

Fin dall'invenzione del primo motore a scoppio, l'etanolo è stato usato come carburante, da solo o in miscela con la benzina, ed è una realtà consolidata in Paesi come gli Stati Uniti e il Brasile, ove i consumi sono dell'ordine di decine di milioni di ettolitri.

Il suo potere antidetonante e altoottanico gli permette di essere un valido sostituto del piombo tetraetile, degli aromatici e degli ossigenati di sintesi.

L'etanolo ha un buon effetto antidetonante: basta un 10 per cento per trasformare una benzina normale a 93 ottani in benzina *super*; il 10 per cento è anche il limite di solubilità che può essere assunto con sicurezza senza creare problemi né al combustibile né al motore che l'utilizza.

Combinato con l'isobutilene, l'etanolo si trasforma in ETBE (etil-ter-butil-etero), additivo totalmente miscelabile alle benzine. Rispetto all'MTBE (metil-terziario-butil-etero) i cui residui cancerogeni si

depositano inquinando le falde acquifere, l'ETBE presenta vantaggi che derivano dall'impiego di una fonte rinnovabile non inquinante quale l'etanolo.

A quanto sopra si aggiunge che i motori degli attuali veicoli a propulsione diesel possono essere alimentati senza apprezzabili perdite di rendimento con miscele contenenti fino al 10 per cento in volume di etanolo.

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:

1) filiera benzina. Il carburante considerato è l'etanolo (alcole assoluto cioè disidratato a 99,9 gradi). Detto alcole, ottenuto per via fermentativa a partire da barbabietole, melassi, cereali, patate, sorgo zuccherino e/o da granella, alcool da vino stoccato dall'Agenzia per le erogazioni in agricoltura, eccetera, può essere utilizzato tal quale o in miscela;

2) 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 biodiesel, ottenuto attraverso un processo di transesterificazione, 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, nei caso del biodiesel, impianti di riscaldamento civili. Tradizionalmente, gli elevati costi di produzione dei biocarburanti rispetto ai prodotti petroliferi hanno comportato un'analisi sfavorevole della filiera in termini di prospettiva di equilibrio economico.

Allo stato attuale, oltre i motivi di politica economica, l'allineamento graduale in molti settori dei prezzi agricoli comunitari a quelli mondiali e l'alto prezzo del petrolio hanno ridotto notevolmente il *gap* economico fra biocarburanti e prodotti petroliferi.

Con la presente proposta di legge si intende in particolare:

definire le caratteristiche della « benzina », della « benzina priva di piombo », della « benzina contenente piombo » e dei biocarburanti (articolo 1);

esentare dall'accisa i biocarburanti ottenuti nella misura corrispondente all'alcole etilico anidro immesso;

defiscalizzare l'alcool etilico anidro denaturato derivante da materie prime agricole (bioetanolo);

esentare dall'accisa i prodotti ottenuti dalla esterificazione di oli vegetali usati come carburanti (biodiesel).

Infine va considerato che la defiscalizzazione dei biocarburanti compensa le mancate entrate erariali con l'avvio di una filiera agroenergetica di grande interesse in termini finanziari, occupazionali e ambientali.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

1. Ai sensi della presente legge si intende per:

*a)* « benzina », qualsiasi olio minerale volatile destinato al funzionamento dei motori, a combustione interna ed accensione comandata, utilizzato per la propulsione dei veicoli;

*b)* « benzina priva di piombo », qualsiasi benzina la cui contaminazione con composti di piombo, calcolata in piombo, non superi 0,013 grammi di piombo per litro (gPb/l);

*c)* « benzina contenente piombo », qualsiasi benzina, il cui tenore massimo consentito di composti di piombo, calcolato in piombo, non sia superiore comunque a 0,15 gPb/l.

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

*a)* alcool etilico anidro, prodotto da specie vegetali alcoligene e da residui di origine agricola, da utilizzare quale additivo alto ottanico nelle benzine;

*b)* etere (ETBE), derivato dall'alcool etilico di cui alla lettera *a)*, da utilizzare quale additivo alto-ottanico nelle benzine;

*c)* biodiesel, ottenuto dalla esterificazione di oli vegetali e loro derivati, utilizzabile in sostituzione del gasolio per autotrazione o per uso riscaldamento.

### ART. 2.

1. A decorrere dalla data del 1° gennaio 2002, è distribuita su tutto il territorio nazionale una benzina priva di piombo, il cui tenore massimo di piombo non superi 0,013 gPb/l, e con un numero minimo

alla pompa di 85 ottano-motore (MON) e 95 ottano-ricerca (NOR).

ART. 3.

1. Le benzine prive di piombo per autoveicoli di cui al comma 1 dell'articolo 2 possono essere messe in vendita miscelate con alcool etilico anidro in una percentuale pari a 10 per cento in volume.

2. L'alcool etilico anidro da materie prime agricole usato per la miscelazione deve avere una gradazione non inferiore a 99,9 per cento del volume alla temperatura di 20 gradi centigradi.

3. L'alcool etilico anidro denaturato usato per la miscelazione con benzina deve avere la seguente composizione:

a) acqua: massimo 0,01 per cento di volume;

b) denaturante: nei limiti di cui al successivo comma 4.

4. Come denaturante speciale deve essere usata benzina priva di piombo in ragione del 2 per cento in volume.

ART. 4.

1. L'alcool etilico anidro denaturato da materie prime agricole usato in miscela con la benzina come carburante per autotrazione non è soggetto all'imposta di fabbricazione sugli spiriti, ai diritti erariali speciali nonché al trattamento fiscale previsto all'articolo 21 del testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni.

2. I biocarburanti, ottenuti da lavorazioni o miscele, sono esentati dall'accisa nella misura corrispondente all'alcool etilico anidro immesso e calcolato contabilmente, all'ingresso nella raffineria, secondo parametri stabiliti dal Ministero dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministero delle politiche agricole e forestali.

3. Il prodotto denominato biodiesel di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *c*), usato come carburante, come combustibile, come additivo, ovvero per accrescere il volume finale dei carburanti e dei combustibili è esentato dall'accisa.

4. Le agevolazioni di cui ai commi precedenti hanno validità dalla data di entrata in vigore della presente legge.



Lire 500 = € 0,26



\*14PDL0006020\*