

CAMERA DEI DEPUTATI N. 6167

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato COLASIO

Disposizioni per l'incentivazione della produzione, commercializzazione e utilizzo del *biodiesel* per il riscaldamento metropolitano e per la circolazione di autoveicoli

Presentata il 7 novembre 2005

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il continuo aumento del fabbisogno energetico determina una crescente emissione di anidride carbonica. Peraltro, il nostro Paese è 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 dei greggio e dei prodotti petroliferi. In tale quadro la riduzione del fabbisogno e la soluzione dei problemi di impatto ambientale rappresentano due obiettivi urgenti e irrinunciabili per il futuro.

Il *biodiesel* è un prodotto naturale utilizzabile come carburante in autotrazione e come combustibile nel riscaldamento, con le caratteristiche indicate rispettivamente nelle norme UNI 10946 ed UNI 10947.

Esso è rinnovabile, in quanto ottenuto dalla coltivazione di piante oleaginose di

ampia diffusione; è biodegradabile, cioè se disperso si dissolve nell'arco di pochi giorni, mentre gli scarti dei consueti carburanti permangono molto a lungo; garantisce un rendimento energetico pari a quello dei carburanti e dei combustibili minerali ed un'ottima affidabilità nelle prestazioni dei veicoli e degli impianti di riscaldamento. Il *biodiesel* si ottiene dalla spremitura di semi oleaginosi di colza, soia, girasole e da una reazione detta di transesterificazione che determina la sostituzione dei componenti alcolici d'origine (glicerolo) con alcool metilico (metanolo). Il *biodiesel* è una fonte energetica rinnovabile e come tale comporta anche un ciclo produttivo che interessa altri settori come l'agricoltura. Parte dell'olio da trasformare può essere fornito da paesi del centro-est Europa (futuri Paesi membri dell'Unione europea) che dispongono di immense superfici scarsamente utilizzate.

Se tali superfici fossero destinate a queste produzioni non genererebbero ulteriori eccedenze in ambito comunitario. Un'altra parte, ancora, potrebbe provenire dalle zone povere del nostro territorio (terreni marginali), in passato adibite a coltivazione ed attualmente abbandonate, che potrebbero fin da subito specializzarsi, nella produzione di semi di colza, soia e girasole, dando così nuove opportunità al mercato del lavoro locale. Il *biodiesel* può essere anche ottenuto da olii vegetali usati, il cui recupero è stato disciplinato dal decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22.

Questo consente di sottrarre definitivamente gli olii vegetali usati dal circuito dell'alimentazione zootecnica o da utilizzi ancora più pericolosi per la salute umana. La sua produzione è del tutto ecologica, poiché non presuppone la generazione di residui, o scarti di lavorazione. La reazione di transesterificazione prevede la generazione di glicerina quale « sottoprodotto » nobile dall'elevato valore aggiunto, della quale sono noti oltre 800 diversi utilizzi. Il *biodiesel* è utilizzabile direttamente poiché non richiede alcun tipo d'intervento sulla produzione dei sistemi che lo utilizzano (motori e bruciatori). Nell'autotrazione (motori *diesel*) viene utilizzato sia puro che miscelato con il normale gasolio. Il *biodiesel* nel riscaldamento può essere utilizzato direttamente sugli impianti esistenti, sia puro (al 100 per cento che in miscela con gasolio in qualsiasi proporzione. Il funzionamento, l'usura dei motori e le prestazioni sono del tutto assimilabili a quelle ottenute con gasolio tradizionale in termini di resa ed affidabilità.

Il *biodiesel*, oltre ad essere utilizzato puro al 100 per cento o in miscela con gasolio in qualunque proporzione, in tutti i mezzi di trasporto dotati di motore diesel di recente concezione, i quali possono usufruirne senza accorgimenti tecnici, si può utilizzare anche, puro al 100 per cento, in tutti i mezzi di trasporto dotati di motore *diesel* di produzione antecedente, con lievi modifiche da eseguire in officina (sostituzione di guarnizioni e condotti in gomma, eventuali semplici modi-

fiche al circuito di iniezione), in miscela con gasolio fino al 30-40 per cento, su tutti i mezzi di trasporto dotati di motore diesel, di qualunque età, senza la necessità di accorgimenti tecnici. In confronto con il gasolio, il *biodiesel* determina numerosi effetti positivi per l'ambiente: non contribuisce all'« effetto serra » poiché restituisce all'aria solo la quantità di anidride carbonica utilizzata da colza, soia e girasole durante la loro crescita; riduce le emissioni di monossido di carbonio (-35 per cento) e di idrocarburi incombusti (-20 per cento) emessi nell'atmosfera; non contenendo zolfo, non produce una sostanza altamente inquinante come il biossido di zolfo e consente maggiore efficienza alle marmitte catalitiche; diminuisce, rispetto al gasolio, la fumosità dei gas di scarico emessi dai motori diesel e dagli impianti di riscaldamento (-70 per cento); non contiene sostanze pericolosissime per la salute quali gli idrocarburi aromatici (benzene, toluene ed omologhi) o policiclici aromatici; giova al motore grazie ad un superiore potere detergente che previene le incrostazioni; non presenta pericoli, come l'autocombustione, durante la fase di trasporto e di stoccaggio; la sua diffusione determina l'attivazione di un circuito che promuove lo sviluppo di produzioni agricole non destinate alla alimentazione (*no food*), quindi non generatrici di eccedenze. Approssimativamente è possibile stabilire che l'estrazione/coltivazione dell'olio di semi richiede circa il 41 per cento dell'energia dell'intero processo, la raffinazione ne richiede il 23 per cento mentre la transesterificazione ne richiede il 5 per cento ed il restante 31 per cento rappresenta il contenuto energetico del metanolo.

Importantissimo, inoltre, il contributo ai fini energetici dei « sottoprodotti » che già da soli renderebbero il processo vantaggioso. Nel caso di impiego di olii usati, i vantaggi sono ulteriormente amplificati. In uno dei più completi studi sulle fonti energetiche, realizzato da Sheehan e colleghi (1998) sono emersi molti aspetti vantaggiosi nella valutazione del *biodiesel* come valida fonte di energia rinnovabile: il

bilancio energetico nel *life-cycle* è di soli 0,31 unità di energia fossile per produrre 1 unità di *biodiesel*.

Le emissioni di CO₂ nel suo ciclo di vita sono particolarmente basse (una riduzione del 78 per cento) rispetto al gasolio fossile), suggerendone un utilizzo urbano. Le emissioni di particolato risultano essere complessivamente il 32 per cento di quelle del gasolio (il particolato sotto ai 10 µm — altamente nocivo — inferiore del 68 per cento). Il monossido di carbonio CO è il 35 per cento rispetto al gasolio. Gli ossidi di zolfo SO_x non superano mai l'8 per cento rispetto al gasolio. La quasi totale assenza di zolfo e le sue proprietà chimico-fisiche suggeriscono l'impiego del *biodiesel* come additivo al gasolio fino a specifiche ULS (Ultra Low Sulfur). Da tutti gli studi e dai dati riportati emerge quanto sia vantaggioso e auspicabile l'utilizzo di fonti energetiche pulite e rinnovabili come il *biodiesel*. Il *biodiesel*, oltre ad essere pulito ed economicamente conveniente, rappresenta una valida via per la differenziazione delle fonti energetiche, essendo in proposito l'Italia il fanalino di coda della Unione europea. In ultimo, ma non per importanza, è bene porre l'attenzione sul valore dei « sottoprodotti » dell'intero processo di produzione che, anziché imbarazzanti e scomodi scarti di lavorazione, costituiscono co-prodotti nobili dall'alto valore aggiunto, sia in termini energetici che economici.

La conclusione logica a cui si arriva è quindi ben precisa: il *biodiesel* esiste, viene prodotto dalle attività agricole nazionali, costa meno, funziona come carburante senza dover modificare i motori *diesel* di ultima generazione, ma in questo momento è tassato in modo tale da renderlo non competitivo. Non si tratta pertanto di sussidiare la produzione di *biodiesel* ma soltanto di non ostacolare con imposte proibitive la sua diffusione.

Si potrebbe pensare che la produzione di *biodiesel* non sia in grado di soddisfare l'intera domanda. Per trovare la risposta è sufficiente leggere la recente proposta della Coldiretti: « Con la coltivazione di

350.000 ettari di colza e girasole, in grado di produrre 0,85 tonnellate/ettaro di *biodiesel* puro è possibile ottenere 300.000 tonnellate di *biodiesel* che, integrate nel carburante al 5 per cento, assicurano ad oltre 3 milioni di auto, in Italia, l'autonomia per un intero anno (20.000 km) ».

Con il *biodiesel* ottenuto da coltivazioni come la colza e il girasole è possibile ridurre dell'80 per cento le emissioni di idrocarburi e policiclici aromatici e del 50 per cento quelli di particolato e polveri sottili, principali responsabili dello smog in città. In Trentino Alto Adige nei supermercati è quasi introvabile l'olio di colza da cucina perché gli automobilisti lo usano come carburante nelle vetture *diesel*. Se in questo caso si tratta di una pratica illegale perché vengono evase le accise fissate dal fisco per il carburante da autotrazione è senza dubbio vero che l'aumento record del prezzo del petrolio aumenta la competitività economica dei combustibili ecologici nei confronti dei derivati del greggio, che, nel caso del *biodiesel*, contribuiscono anche al raggiungimento degli obiettivi del protocollo di Kyoto con la riduzione di circa 2,5 chilogrammi di anidride carbonica per ogni chilogrammo utilizzato. A differenza dell'olio di colza ad uso alimentare venduto nei supermercati che, oltre a problemi di « odore », secondo pareri tecnici potrebbe causare problemi alle autovetture, il *biodiesel* deriva dall'esterificazione degli oli vegetali ottenuti da colture come la colza e il girasole ed è molto diffuso in Paesi come la Francia dove un proprietario di auto diesel su due viaggia utilizzando energia verde, sette raffinerie su tredici incorporano il *biodiesel* nel gasolio in percentuale del 5 per cento e oltre trenta gruppi industriali utilizzano veicoli con *biodiesel* al 30 per cento. L'Italia dovrebbe adottare una politica volta ad incrementare la defiscalizzazione del *biodiesel*, in funzione di una stima che prevede che nel 2010 si arriverà ad un consumo di 800 mila tonnellate annue di *biodiesel* a seguito della direttiva 2003/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'8 maggio 2003, che prevede una sostituzione progressiva dal 2 per cento al

5,75 per cento del totale consumo di carburante con biocarburanti. Un traguardo che è possibile raggiungere solo se verrà raddoppiato ad almeno 400 mila tonnellate l'anno il contingente annuo di *biodiesel* in esenzione di accisa fissato dalla legge finanziaria per il 2005 (legge 30 dicembre 2004, n. 311) a 200.000 tonnellate. Per affrontare il problema dello smog in città occorre innanzitutto cambiare i combustibili di bus e mezzi pubblici con l'aggiunta di biocarburanti in grado di abbattere le emissioni inquinanti, secondo un orientamento sostenuto dall'Unione europea.

Onorevoli colleghi, con la coltivazione di 350.000 ettari di colza e girasole, in grado di produrre 0,85 tonnellate/ettaro di *biodiesel* puro, è possibile ottenere 300.000 tonnellate di *biodiesel* che, integrate nel carburante al 5 per cento, assicurano ad oltre 3 milioni di auto, in Italia, l'autonomia per un intero anno (20.000 km). Si tratta di una opportunità per evitare il diffondersi dell'illegalità con il carburante « fai da te » senza disperdere i vantaggi che questo tipo di alimentazione delle autovetture comporta all'ambiente e alla riduzione nei consumi dei combustibili fossili.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Principi fondamentali).

1. Nell'ambito dei principi derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali, costituiscono principi fondamentali in materia energetica, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, quelli fissati dalla presente legge.

2. Gli obiettivi e le linee della politica energetica nazionale, nonché i criteri generali per la sua attuazione a livello territoriale, sono elaborati e definiti dallo Stato che si avvale anche dei meccanismi di raccordo e cooperazione con le autonomie regionali previsti dalla presente legge.

3. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano che provvedono alle finalità della presente legge ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.

ART. 2.

(Definizioni).

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. 3.

(Decorrenza).

1. A decorrere dalla data del 1° gennaio 2007, 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. 4.

(Miscelazione e denaturanti).

1. Le benzine prive di piombo per autoveicoli di cui alla lettera b) del 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 comma 4.

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

ART. 5.

(Imposte e accise).

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 *biodiesel*, 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 al presente articolo hanno validità dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 6.

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

1. Al fine di consentire la riduzione dell'inquinamento nei centri abitati, a de-

correre dal 1° gennaio 2007, 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 *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 40 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 *biodiesel* 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 2009, le percentuali di cui al comma 1 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, 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. 7.

(Campagne pubblicitarie).

1. Il Ministero delle politiche agricole e forestali, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e sotto il diretto controllo della Presidenza del Consiglio dei ministri attivano specifiche ed efficaci campagne di sensibilizzazione a mezzo stampa, televisive e con l'ausilio di cartelloni pubblicitari per la promozione e la diffusione dell'utilizzo del *biodiesel*, sostenendone i vantaggi sia economici sia ambientali.

ART. 8.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, valutati in 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2006 e 2007 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale », dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



14PDL0083790