

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2152

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BARZANTI, GORACCI, GARAVINI, LUCIO MAGRI, BRUNETTI, CANGEMI, BOGHETTA, CAPRILI, FISCHETTI, MITA, VENDOLA, DOLINO, MAIOLO, RENATO ALBERTINI, BERGONZI, DORIGO, RUSSO SPENA, BACCIARDI, GALANTE, MANISCO, CRUCIANELLI, GUERRA, MARINO, AZZOLINA, BOLOGNESI, CALINI CANAVESI, CARCARINO, MUZIO, LENTO, SESTERO GIANOTTI, RAMON MANTOVANI, SPERANZA, TRIPODI, VOLPONI

Norme in materia di produzione e vendita di carburanti di origine vegetale

Presentata il 21 gennaio 1993

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge si vuole proporre che il riassetto, seppure parziale, dell'agricoltura italiana, nell'imminenza del mercato unico e nella prospettiva a breve termine del totale abbandono del sistema di sostegni ed incentivi ai coltivatori, avvenga attraverso l'opportunità che, a livello di mercato, può fornire l'uso non alimentare dei prodotti agricoli, in particolare quelli interessanti per lo sviluppo della « filiera energia » (cereali e colture oleaginose).

Va infatti considerato che, nell'attuale scenario dell'agricoltura italiana, le possibilità di sviluppo sono legate, sì, ad una ristrutturazione e riconversione produttive, ma anche alla diversificazione delle produzioni o delle destinazioni finali di tale attività.

Dalle biomasse vegetali, ad esempio, è possibile ottenere una vasta gamma di prodotti finora derivati dal petrolio.

L'inserimento negli ordinamenti colturali di nuove specie o varietà non alimentari, può consentire alla nostra agricol-

tura di avvicinarsi maggiormente al mercato, producendo materie prime per scopi energetici, di cui i Paesi europei sono deficitari.

In particolare, la prospettiva di un futuro utilizzo a larga scala di biomasse a scopo energetico basato su tecnologie innovative trova una valida motivazione nella convergenza ed interazione di tre differenti aspetti.

Sotto il profilo energetico, è chiaro che, a livello europeo, le biomasse non potranno sostituire tutto il petrolio importato, ma potrebbero fornire un consistente contributo per soddisfare la domanda di energia ed abbassare la percentuale del fabbisogno energetico, inserendo così un elemento di stabilità nel mercato.

Dal punto di vista ambientale e del clima è ormai nota la situazione di degrado e di pericolo per la salute umana soprattutto nelle metropoli: gas di scarico e fumi, riscaldamento civili e domestici, sono concause del peggioramento della qualità della vita.

Anche la stabilità del clima globale è minacciata dalle conseguenze dell'« effetto serra », dovuto prevalentemente all'uso dei combustibili fossili.

Utilizzando materiale vegetale, invece, si avrebbe un equilibrio rispetto all'emissione di CO₂: infatti, tanta CO₂ viene assorbita per la crescita delle piante, tanta ne viene restituita con l'uso a scopo energetico.

Inoltre, è noto che i combustibili di origine vegetale producono meno SO₂, meno monossido di carbonio e meno particolato.

L'ecobilancio risulta quindi positivo, anche se si considerano i fabbisogni energetici per la produzione delle materie prime (fertilizzanti, meccanizzazione, eccetera).

Dell'aspetto positivo per l'economia agricola del nostro Paese si è già accennato. Tuttavia va evidenziato come la produzione agricola a scopo non alimentare, ed in particolare a scopo energetico, possa contribuire al recupero produttivo di vasti territori occupati al momento da colture eccedentarie. A questo proposito, sarebbe

opportuno, ancorché utile, legare la messa a riposo dei terreni con la coltivazione finalizzata ai suddetti scopi.

Quanto alle prospettive nel breve termine, queste devono necessariamente basarsi su un sistema di incentivi, sul superamento di alcuni nodi strutturali e sulla leva fiscale.

In realtà, il problema fondamentale è quello della tassazione dei combustibili ottenuti da biomasse vegetali.

Prevedere la defiscalizzazione o comunque una minima tassazione diviene prioritario rispetto a qualsivoglia regime di incentivi.

Vi è da dire che in Francia questa è una realtà già operante, e a livello di Commissione CEE sta andando avanti la strategia di inglobare al regime fiscale preoccupazioni di natura ecologica, tanto che di recente è stata fatta una proposta per avvantaggiare fiscalmente i biocarburanti.

Tradizionalmente un ampio utilizzo dei biocarburanti era considerato impossibile a causa dei costi di produzione troppo alti rispetto ai normali prodotti petroliferi. Oggi per la Commissione questa analisi è superata poiché l'innovazione tecnologica permette lo sviluppo sia della filiera benzina (etanolo), sia della filiera diesel (biodiesel).

Per quanto riguarda l'uso della benzina senza piombo, la CEE ha introdotto misure nel 1989 e nel 1990 che hanno aperto un nuovo mercato a questo prodotto.

Per quel che riguarda il biodiesel esistono più ampie prospettive, in quanto è possibile l'uso di olii vegetali puri o in miscela senza dover modificare i motori diesel esistenti.

Le decisioni del Consiglio della CEE riguardano l'applicazione di imposte indirette differenziate a favore della benzina senza piombo, tenendo conto delle emissioni di anidride carbonica (esempio: la *carbon-tax*).

La proposta della Commissione in materia di biocarburanti ha per oggetto la riduzione a livello comunitario dei tassi di accisa ad essi applicati. Riducendo l'ac-

cisa, il costo del biocarburante diviene inferiore a quello di origine petrolifera.

Attualmente vengono esentati soltanto i biocarburanti che sono oggetto di progetti-pilota in materia di ricerca. Tale misura fiscale prevede una riduzione del tasso d'accisa di almeno il 90 per cento e potrebbe essere applicata a tutte le filiere in questo settore (benzina o gasolio).

Il biocarburante potrebbe essere utilizzato, in primo luogo, da mezzi pubblici a rifornimento centralizzato e, come obiettivo più ambizioso, dagli autoveicoli privati.

In questo senso alcune iniziative sperimentali sono state avviate nel nostro Paese: a Napoli, ad esempio, il carburante « verde » (bioetanolo) dal prossimo anno verrà utilizzato per l'alimentazione degli autobus pubblici. Mentre, per quel che riguarda il biodiesel, si può citare il caso della Novamont che produce il « Diesel-Bi », utilizzato sui mezzi di trasporto pubblico di Vicenza dal 1991 e, dal 1992, di Firenze, Genova, Torino ed altri capoluoghi di provincia, anche in risposta all'ordinanza anti-inquinamento emanata dal Ministro dell'ambiente di concerto con il Ministro per le aree urbane. La quota di mercato prevista in un periodo di 8-15 anni è pari al 5 per cento.

Un altro aspetto molto importante affrontato dalla Commissione CEE è quello della interazione che, a livello economico e gestionale, dovrebbe esistere tra le fasi di produzione, trasformazione e distribuzione.

La CEE sta già studiando il modo di finanziare all'interno della Comunità alcuni impianti-pilota per la produzione di biodiesel. Ad investire nelle future unità, e questo è forse il suggerimento più interessante, potrebbero essere le associazioni degli agricoltori, gli industriali che già dispongono di impianti di triturazione e

pressatura delle piante oleaginose e gli industriali petrolchimici per la fase della miscelazione.

In questo contesto si può accennare alla stima dell'effetto positivo sul mantenimento dell'occupazione in zone rurali e alla creazione di nuova occupazione nell'industria di trasformazione (6.500 posti per la produzione di 500.000 tonnellate di esteri).

Passando all'analisi dell'articolato, l'articolo 1 prevede la possibilità della messa in commercio di miscela con biocarburanti.

L'articolo 3 prevede la defiscalizzazione dei carburanti di origine vegetale. In merito all'argomento si è già detto in precedenza.

L'articolo 4 prevede l'elaborazione, da parte del Ministro dell'agricoltura e delle foreste, di un piano per lo sviluppo delle colture « energetiche ». Viene anche introdotto il concetto di obbligatorietà da parte delle raffinerie dell'uso di biocarburanti per una quota percentuale da prevedere nel piano medesimo.

L'articolo 5 introduce il regime degli incentivi alla produzione. È chiaro che, nell'attuale situazione economica e strutturale delle aziende agricole italiane, la fase di transizione dalla produzione attuale a quella di « filiera » deve essere sostenuta a livello finanziario pubblico, mantenendo comunque l'obiettivo a regime di abolizione degli incentivi dal momento che, nel periodo di « assestamento », si saranno messe a punto tutte le innovazioni tecnologiche e genetiche per ridurre i costi di produzione e poter fornire una materia prima competitiva a livello mondiale.

L'articolo 7, infine, fa riferimento all'uso di alcole etilico stoccato dall'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA) che, *una tantum*, potrà essere utilizzato come biocarburante.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. A partire dal 1° giugno 1993 le benzine *super* per autoveicoli possono essere messe in vendita miscelate con alcole etilico anidro in una percentuale non superiore al 10 per cento in volume.

2. L'alcole etilico usato per la miscelazione deve avere una gradazione superiore a 99,4 per cento in volume alla temperatura di 15,56 gradi centigradi.

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

a) acqua: massimo 0,1 per cento in volume;

b) denaturante: 0,5 per cento in volume.

4. A partire dalla medesima data di cui al comma 1 i derivati degli oli vegetali (estere metilico) possono essere utilizzati in sostituzione del gasolio o a questo miscelati nei veicoli diesel. La percentuale obbligatoria di miscela vegetale da utilizzare nell'uno o nell'altro caso è quella prevista dal Piano di cui all'articolo 4.

ART. 2.

1. Come denaturante speciale deve essere usata una miscela di alcole metilico e benzolo, o altra miscela o sostanza stabilita dal laboratorio chimico centrale delle dogane e imposte indirette e compatibile con l'anidrifizzazione.

2. In ogni caso l'origine dell'alcole etilico e degli esteri metilici deve essere esclusivamente vegetale.

ART. 3.

1. L'alcole etilico anidro, prodotto da piante alcoligene e da altre materie prime

agricole, nonché l'estere metilico prodotto da piante oleaginose, quando sono destinati ad essere usati come carburanti in miscela con la benzina ed il gasolio sono esenti, previa denaturazione sotto vigilanza degli uffici tecnici delle imposte di fabbricazione, dall'imposta di fabbricazione e non sono soggetti al trattamento fiscale previsto dall'articolo 11 della legge 31 dicembre 1962, n. 1852, e successive modificazioni.

ART. 4.

1. Allo scopo di programmare in Italia la coltivazione delle piante alcoligene ed oleaginose da trasformare per scopi energetici, anche al fine di poter assicurare all'industria di trasformazione e raffinazione un prodotto il più possibile standardizzato, nonché contingenti fissi annualmente disponibili, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste elabora un Piano delle colture energetiche avente i seguenti obiettivi:

a) orientare e finanziare la ricerca verso la costituzione di varietà che ottimizzino le qualità richieste per la loro trasformazione ad uso energetico, con particolare riguardo alle possibilità di adattamento alle diverse situazioni climatiche e morfologiche;

b) prevedere un centro di coordinamento presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste per le ricerche di cui alla lettera a) effettuate da altri enti ed organismi;

c) studiare e proporre forme di associazione o *joint-ventures* tra produttori, trasformatori, distributori dei biocarburanti;

d) studiare le zone più vocate ad un riassetto produttivo nel senso delle colture energetiche al fine di prevedere priorità e scalarità d'intervento. In tale ambito il Piano deve altresì prefigurare la dimensione ottimale degli impianti di trasformazione, nell'ottica di un sistema territoriale integrato, nel quale l'interazione tra i di-

versi soggetti economicamente interessati sia ottimizzata;

e) creare uno *staff* di tecnici per la divulgazione, presso i coltivatori, delle ricerche effettuate. Tali tecnici una volta formati, potranno essere impiegati presso le organizzazioni professionali agricole.

2. Il Piano di cui al comma 1 ha carattere poliennale e fissa, con cadenza biennale, la produzione di biocarburanti, nonché la percentuale di questa che obbligatoriamente deve essere miscelata alla benzina e al gasolio.

3. Per l'attuazione delle disposizioni del presente articolo è stanziata, per il periodo 1993-2000, la somma di lire ottanta miliardi, ripartita in venti miliardi per ciascuno dei bienni 1993-1994, 1995-1996, 1997-1998, 1999-2000.

ART. 5.

1. Limitatamente alle annate agrarie 1993-1994 e 1995-1996 i coltivatori, singoli od associati, ricevono un contributo in conto capitale pari a lire 500.000 per ettaro e, in proporzione, per ogni frazione di ettaro, destinato alla coltivazione di piante alcoligene conferite alle industrie della distillazione.

2. L'assegnazione del contributo di cui al comma 1 vincola i beneficiari alla coltivazione per bienni delle piante alcoligene destinate alla distillazione. In caso di sospensione non concordata della coltivazione, il coltivatore è obbligato alla restituzione delle somme percepite.

3. Per far fronte alla concessione del contributo di cui al comma 1 è autorizzata una spesa di lire 200 miliardi per l'annata agraria 1993-1994 e di lire 200 miliardi per l'annata agraria 1995-1996.

4. La somma di cui al comma 3 è assegnata alle regioni che la ripartiscono sulla base ai programmi di coltivazione.

5. Nel caso in cui i terreni interessati siano in regime di messa a riposo è ugualmente autorizzata la coltivazione delle piante energetiche. In tal caso il contri-

buto è ridotto sulla base di una ponderazione tra il premio per la messa a riposo e l'incentivo concesso ai sensi del comma 1.

ART. 6.

1. Le raffinerie di petrolio sono autorizzate ad aggiungere alla benzina *super* fino al 10 per cento in volume di alcole etilico anidro denaturato.

2. La miscela risultante deve essere venduta con la denominazione di « benzina *super* ».

3. Il biodiesel può essere immesso nella rete di commercializzazione sia puro che miscelato a gasolio.

ART. 7.

1. Nell'annata agraria in corso alla data di entrata in vigore della presente legge l'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA) è autorizzata, *una tantum*, a vendere alle raffinerie di petrolio l'alcole etilico anidro denaturato ad un prezzo per litro uguale a 0,70 volte il prezzo, stabilito dal Comitato interministeriale per i prezzi (CIP), per litro della benzina *super*, quotato nella settimana precedente la vendita.

ART. 8.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.