

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1127

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**TORCHIO, BACCARINI, BRUNI, ROSINI, GIOVANARDI, CASTELLOTTI, CORSI, FRANCESCO FERRARI, WILMO FERRARI, BERNI, CARLI, DELFINO, LUIGI RINALDI, TEALDI, URSO, ZARRO, ZAMBON, ALOISE, BIASUTTI, DI GIUSEPPE, DI MAURO, MANTI, PATRIA, PERRONE, RIVERA, GIUSEPPE SERRA, VISCARDI**

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

*Presentata il 25 giugno 1992*

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'impiego di etanolo anidro in miscela con la benzina è stato regolamentato in sede CEE con direttiva 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 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 CEE del 20 marzo 1985 è stata recepita dallo Stato italiano solo il 28 maggio 1988. 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 otano pari a 95. L'etanolo ha un valore sia come carburante che come componente altoottanico in sostituzione del piombo. Nel complesso si valuta che, nella situazione di mercato odierna, in miscela al 5 per cento con la benzina l'etanolo valga circa 0,8-1,0 volte il prezzo della benzina. In pratica, con benzina franco raffineria a 200 lire/litro, l'etanolo può valere circa 160-200 lire/litro.

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, ecc.); nella facilità di produzione con processi che, pur suscettibili di notevoli miglioramenti, sono ampiamente noti; nella esistenza di materie prime che, finora pensate per 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.

La presente proposta di legge si prefigge di:

a) defiscalizzare con provvedimento legislativo l'etanolo sia in miscela con benzine senza piombo che per la produzione di ETBE. Si tratta in pratica di ripristinare quanto previsto in materia dalla legge 12 marzo 1981, n. 61, la cui

scadenza è stata più volte prorogata ed è prevista per il 31 dicembre 1992;

b) limitare la defiscalizzazione al solo etanolo di origine agricola (bioetanolo) prodotto con le materie prime rinnovabili di origine CEE che presentano il bilancio più favorevole in termini economici ed energetici;

c) permettere che anche l'alcool da vino detenuto dall'AIMA sia provvisoriamente utilizzato a questi fini nella entità necessaria a coprire la differenza tra fabbisogno complessivo di etanolo e produzione programmata da materie prime agricole. In questo caso non deve essere prevista la defiscalizzazione, trattandosi di un prodotto già di proprietà dello Stato. Le aste che verranno bandite dall'AIMA regoleranno i quantitativi da immettere sul mercato; i prezzi di aggiudicazione rifletteranno il valore economico che gli operatori attribuiscono al prodotto;

d) promuovere la nascita di impianti per la produzione di bioetanolo ottenuto da materie prime oggi disponibili. Gli impianti, pur restando di carattere sostanzialmente sperimentale, devono avere già dimensioni industriali per consentire una effettiva crescita del *know-how* su tutte le fasi del processo e un definitivo accertamento degli aspetti economici. Queste iniziative possono essere finanziate nell'ambito delle azioni previste dall'articolo 4, comma 2, lettera a), della legge n. 752 del 1986 (legge pluriennale per l'attuazione di interventi programmati in agricoltura);

e) appoggiare la ricerca e la sperimentazione nel campo di varietà e specie specificatamente adatte a questo impiego. L'obiettivo dovrebbe essere quello di raggiungere, entro la fine del quinquennio, alcune migliaia di ettari di coltivazioni sperimentali specializzate. Specifici progetti possono essere finanziati nell'ambito delle iniziative del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, degli enti regionali di sviluppo agricolo;

f) sostenere la ricerca e la sperimentazione sul miglioramento dei processi di trasformazione industriale presso laboratori privati e pubblici, università, ecc. A questo scopo si può fare riferimento, fra l'altro, alla delibera CIPE 10 luglio 1985 in attuazione della legge n. 46 del 1982 sull'innovazione tecnologica.

Onorevoli colleghi, la presente iniziativa rappresenta un'occasione ineludibile di applicazione nel nostro Paese di indirizzi in fase di approntamento da parte della CEE. In data 19 febbraio 1992 infatti, la Commissione 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 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:

filiera benzina: il carburante considerato è l'etanolo, alcool ottenuto per via fermentativa a partire da barbabietole, cereali, patate, *topinambour*, ecc., che può essere utilizzato tal quale o in miscela. Uno degli sbocchi più significativi del bioetanolo è l'ETBE (Etil-ter-butil-etero) che, utilizzato quale additivo, presenta la particolarità di aumentare il numero di ottano 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, ecc.) 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.

Allo stato attuale, alcuni avvenimenti ne rendono competitivo l'utilizzo:

filiera bietanolo: l'abbassamento dei prezzi dei cereali, così come previsto dalla riforma della Politica agricola comune (PAC), induce riduzione significative dei costi di trasformazione industriale. Esistono condizioni favorevoli anche per etanolo ottenuta da barbabietola;

filiera diester: tale filiera presenta una situazione concorrenziale positiva, in quanto fa uso di prodotti agricoli, gli oli vegetali, il cui prezzo all'interno della Comunità è già da adesso allineato a quello praticato a livello mondiale.

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. In base a tali premesse, i biocarburanti potranno assicurarsi una potenziale quota di mercato di circa il 5 per cento del consumo dei carburanti per uso autotrazione.

Innegabili 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 dei trasporti è infatti responsabile del 25 per cento delle emissioni di anidride carbonica all'interno della Comunità.

#### *Regime fiscale dei biocarburanti.*

Normativa vigente (CEE e Italia). — L'impiego dei biocarburanti è attualmente regolamentato dalla proposta di direttiva relativa alle strutture delle accise sugli oli minerali, presentata dalla Commissione il 7 novembre 1990 (COM 90/434 finale). Recentemente è stato accettato un emendamento del Parlamento europeo che permette agli Stati membri di esonerare « nell'ambito di progetti pilota, la fabbricazione di prodotti meno aggressivi per l'ambiente »: la disposizione — integrata all'articolo 8, comma 2, del nuovo testo legislativo —, consentirà di applicare un'esenzione dall'imposta di fabbricazione ai biocarburanti qualora questi vengano impiegati in programmi di ricerca o a fini dimostrativi.

A livello nazionale, il regime fiscale applicato a biodiesel e etanolo è differenziato: il primo, non essendo compreso nella classifica merceologica dei carburanti, non è soggetto alla relativa imposta di fabbricazione; 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 la legge n. 61 del 1981 e successive proroghe.

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:

maggior costo di produzione;

rischio economico legato a diverse variabili: prezzo del greggio, fluttuazione del dollaro, condizioni climatiche avverse, valore dei co-prodotti, ecc.;

rischi industriali, legati all'applicazione di tecnologie innovative;

rischi commerciali, legati ai costi di distribuzione, di promozione e di lancio di nuovi prodotti in un mercato già consolidato.

Onorevoli colleghi, 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 perché l'Italia non sia sempre l'ultima ad attuare i contenuti di così forte valenza ecologica!

## 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 (g Pb/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 g Pb/l.

## ART. 2.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1993, è distribuita su tutto il territorio nazionale una benzina priva di piombo, il cui tenore massimo di piombo non superi 0,013 g Pb/l, e con un numero minimo alla pompa di 85 ottano-motore (MON) e 95 ottano-ricerca (NOR).

2. Le autorità statali o regionali, rispettivamente competenti per la rete autostradale e per la rete ordinaria, provvedono ad assicurare la distribuzione con ripartizione equilibrata su tutto il territorio nazionale della benzina priva di piombo, continuando ad assicurare la distribuzione, con ripartizione equilibrata, di benzina contenente piombo. Ove una o più regioni non adempiano, si provvede, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con i poteri sostitutivi di cui all'articolo 6, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

3. Le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 maggio 1988, n. 214, in contrasto o difformi con quanto previsto nel presente articolo, si intendono abrogate.

#### 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 al 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 di 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 5 per cento in volume.

#### ART. 4.

1. L'Azienda di Stato per gli interventi sul mercato agricolo (AIMA) è autorizzata a far disidratare e denaturare l'alcool etilico di origine agricola depositato nei magazzini, al fine di una successiva miscelazione con la benzina.

2. A partire dal 1° gennaio 1993, i conferimenti di alcool all'AIMA potranno essere effettuati unicamente con alcool assoluto, per consentire una diretta miscelazione con la benzina.

## ART. 5.

1. L'alcool etilico anidro denaturato da materie prime agricole usato in miscela con la benzina come carburante per auto-trazione non è soggetto all'imposta di fabbricazione sugli spiriti, ai diritti erariali speciali nonché al trattamento fiscale previsto all'articolo 11 della legge 31 dicembre 1962, n. 1852, e successive modificazioni.

2. Le agevolazioni di cui al comma 1 hanno validità dalla data di entrata in vigore della presente legge.