

Ma per il biodiesel sono giorni neri

Il comparto italiano, dopo il boom del biennio 2008-2009 che l'aveva portato al terzo posto in Europa, rischia lo stop con investimenti tagliati e blocchi alla produzione. Causa della crisi è la decisione del governo di tagliare le agevolazioni fiscali

CHRISTIAN BENNA

Milano
Motori in panne per il biodiesel italiano. Dopo il boom del biennio 2008-2009, che ha spinto l'industria nazionale al rango di terzo produttore europeo, dietro Germania e Francia con un volume d'affari di 2 miliardi di euro e più di mille addetti, oggi, il comparto, unico caso in ombra nella rampante *green economy*, rischia di rimanere a secco.

La cronaca di un disastro non annunciato arriva dai dati forniti dall'Unione produttori biodiesel: 5 impianti fermi (Alchemia a Rovigo, Comlube a Brescia, Far e Gdr a Milano, Ital Green a Oil Verona); depennati dalle agende dei manager investimenti per 330 mila tonnellate di biofuel; stabilimenti che viaggiano al 50% del loro potenziale, ricorso alla cassa integrazione. «L'unica certezza è che chiuderemo l'anno in perdita», è il commento amaro che gira tra gli operatori, meno di una ventina in tutto. E per il 2010, l'Italia, pur contando una capacità produttiva di 2.500 mila tonnellate l'anno, ne sfornerà appena 600 mila.

Il motivo di una discesa così repentina risponde a poche ma infauste variabili, che, nel giro di pochi mesi, hanno cambiato volto a uno dei settori più promettenti dell'economia verde italiana. Tutto sembrava girare al meglio: lo Stato aveva infatti recepito la direttiva europea che porta al 3,5% (l'obiettivo da centrare nel futuro è il 10%) la quantità di biocarburante da miscelare in un litro di gasolio. Un'ottima notizia, attesa peraltro da tempo, arrivata nei giorni in cui

tutta l'industria dei trasporti mondiale si sta attrezzando per combattere il caro greggio e le sorgenti inquinanti, sperimentando il biofuel nei motori degli aerei (Klm, Lufthansa, Tam), treni (negli Usa), delle navi e persino degli elicotteri. Cavalcando questa ondata di rinnovamento le raffinerie italiane avevano aperto il portafogli. Novaol, la numero uno del settore, dal 2005 parte del gruppo francese Diester, una sessantina di dipendenti e 320 milioni di fatturato lo scorso anno, ha investito in un secondo grande impianto, quello di Ravenna che si aggiunge a quello storico di Livorno. La romana Ecoil ha puntato sul siracusano: un nuovo impianto da 200 mila tonnellate annue.

E invece sul settore è piombato come un macigno il dietrofront del governo italiano, con la decisione di ridurre al lumicino le agevolazioni fiscali all'industria dei biocarburanti, da 250 mila a 18 mila tonnellate. Un salasso, messo in atto nella Finanziaria 2010, che ha esposto un settore pronto al decollo ai venti della concorrenza, poco *green*, del Far East e dalle Americhe. Perché l'*agribusiness* di Indonesia, Malesia, Argentina e pure Stati Uniti viaggia a ritmi serrati sui biocarburanti. A volte senza badare ai costi indiretti, come le deforestazioni nel sudest asiatico per coltivare la palma da olio, e spingendo l'acceleratore sugli incentivi all'export. Il risultato che è oggi in Italia il biodiesel consumato è per due terzi carburante importato dall'estero, magari dopo lunghi viaggi in nave che annullano il beneficio "verde" del

prodotto sull'ambiente.

«Allo stato dell'arte non siamo più competitivi — spiega Piergiuseppe Polla, ad di Novaol — Il differenziale di prezzo tra i nostri prodotti e quelli importati va oltre i 30 dollari a tonnellata. Ci attendiamo un bagno di sangue». Gli altri paesi europei però soffrono meno. In Francia la legge stabilisce quote garantite all'industria da immettere sul mercato a garanzia di una filiera sostenibile, prodotta in loco, e a protezione dai prodotti importati dall'estremo oriente. In Italia invece si vive sul filo del paradosso. E cioè che i produttori, pur di contenere le perdite acquistano oli già trattati all'estero e li rivendono alle società petrolifere. Dice Paola Brancaccio ad di Oil. B, azienda di Solbiate Olona (Varese) e parte del gruppo Alphatrading: «Il nostro business è sottoposto a tutte le incertezze del momento. Rafforzamento del dollaro, rincaro delle materie prime sotto pressione degli speculatori, *dumping* degli importatori esteri. Mi auguro che il governo intervenga al più presto».

“Ora abbiamo un'unica certezza: quella di chiudere l'anno in perdita”
La concorrenza che arriva dal Far East e dalle Americhe ha così ottenuto campo libero



Il grafico qui sotto mette in evidenza quali sono i costi di produzione del biodiesel, dalla materia prima al trasporto

