

L'illusione dei biocarburanti

Combustibili costosi che non giovano all'ambiente

di Carlo Stagnaro

Nel dibattito sulla conversione in legge del decreto 10 gennaio 2006 numero 2 recante interventi urgenti per i settori dell'agricoltura, dell'agroindustria, della pesca, nonché in materia di fiscalità di impresa sono spuntate alcune curiose proposte relative ai biocarburanti, recentemente imposti all'attenzione dell'opinione pubblica italiana da due interventi di Giovanni Sartori sul *Corriere della Sera*.¹

I senatori Lorenzo Piccioni e Riccardo Minardo (Forza Italia), approfittando delle ultime ore di vita della legislatura, con l'emendamento 2.0.101a hanno proposto che

1. Dal primo luglio 2006 i produttori di carburanti diesel e di benzina sono obbligati a immettere al consumo biocarburanti di origine agricola oggetto di un'intesa di filiera, o di un contratto quadro, o di un contratto di programma agroenergetico, in misura pari all'1 per cento dei carburanti diesel e della benzina immessi al consumo nell'anno precedente. Tale per-

centuale è incrementata di un punto per ogni anno, fino al 2010.

Un testo identico è presente nell'emendamento 2.0.101b, avanzato dal senatore Roberto Salerno di Alleanza Nazionale. In risposta ai dubbi espressi da alcuni altri membri del Senato, relativi in particolare all'impatto che tali provvedimenti potrebbero avere sull'erario, il ministro dell'Agricoltura Gianni Alemanno ha affermato che "il regime fiscale agevolato previsto per i carburanti di origine agricola si applica solo nell'ambito di determinati contingenti di produzione fissati anno per anno. Poiché la produzione attuale ha già superato i suddetti contingenti, è ovvio che gli ulteriori quantitativi di carburante di origine agricola prodotti e immessi in commercio sulla base delle suddette proposte emendative saranno assoggettati alle accise ordinarie e non a quelle agevolate, per cui non vi sarà una diminuzione del prelievo fiscale ma, piuttosto, un aumento dello stesso".

Tali proposte non solo rischiano di introdurre ulteriori distorsioni in un settore già pesantemente colpito da ipertrofia regolatoria e iperpressione fiscale. Sono semplicemente ir-

1: Giovanni Sartori, "L'energia dimenticata", *Corriere della Sera*, 11 febbraio 2006; Giovanni Sartori, "Più energia (e più coerenza)", *Corriere della Sera*, 15 febbraio 2006.

realizzabili. Anche se lo fossero, del resto, non solo gioverebbero poco o nulla all'agricoltura italiana (che non è in grado di far fronte a un improvviso balzo della domanda di biocarburanti): in effetti funzionerebbero come una tassa speciale sui profitti delle compagnie petrolifere, i cui costi presto o tardi finirebbero per ricadere sui consumatori. Infine, l'accelerata anti-ogm della politica agricola italiana rischia di chiudere quella che forse è l'unica via per rendere i biocombustibili competitivi – e quindi favorirne una diffusione a prescindere da provvedimenti legislativi frutto più di furore ideologico o azioni lobbistiche che di una seria analisi del mercato.

I biocarburanti

I biocarburanti sono prodotti derivanti dalle biomasse che possono essere utilizzati per autotrazione, opportunamente miscelati coi combustibili tradizionali, o anche in forma pura con opportune modifiche ai motori. Di particolare interesse sono il biodiesel (ottenuto attraverso la transesterificazione degli oli spremuti dai semi di piante quali colza, soia e girasole) e il bioetanolo (che è il risultato della fermentazione di prodotti agricoli come i cereali e le colture zuccherine). I biocarburanti non sono certo un'invenzione recente: Henry Ford intuì le loro potenzialità a inizio Novecento, incoraggiandone l'utilizzo. Non hanno mai raggiunto, però, una diffusione di massa principalmente per ragioni economiche. Alle attuali quotazioni del greggio, infatti, i biocarburanti non sono ancora convenienti a meno di incentivi fiscali ad hoc.

I biocarburanti presentano, dal punto di vista del legislatore italiano ed europeo, altri vantaggi. In particolare, i livelli di emissione dei principali inquinanti sono inferiori rispetto ai combustibili tradizionali, mentre le emissioni nette di CO₂ sono nulle (viene rilasciata in atmosfera l'anidride carbonica assorbita dalle piante durante il loro ciclo vitale).² Quest'ultimo è un fattore chiave, in quanto le restanti emissioni inquinanti sono comunque basse anche coi combustibili tradizionali. Sono piuttosto altri i limiti, anche ambientali, dei biocarburanti.

Secondo le stime di Nicola Graniglia, docente di Tecnologia ed Economia delle Fonti Energetiche presso l'Università di Siena e sostenitore dei biocarburanti, per produrre poco più di 300 mila tonnellate di biodiesel all'anno occorrerebbe coltivare a colza 300 mila ettari di terreno.³ Un Briefing dell'Agenzia Europea dell'Ambiente avverte che:

- La combustione diretta di biomasse per la produzione di elettricità è più efficiente del loro impiego per produrre biocarburanti;
- Assumendo che l'intento della legislazione nazionale e comunitaria sia quello di incoraggiare una produzione domestica dei biocarburanti (non l'importazione da paesi extra-UE), per soddisfare l'obiettivo del

2: Andrea Bartolazzi, *Le energie rinnovabili*, Milano, Hoepli, 2006, p.199. In realtà nel bilancio della CO₂ andrebbero considerate le emissioni dovute alle pratiche agricole (motori, produzione di fertilizzanti e antiparassitari, sollevamento d'acqua, eccetera).

3: <http://www.chim.unisi.it/basosi/didattica/BIOCARBURANTI.pdf>

5,75 per cento fissato dalla direttiva sui biocarburanti le colture apposite dovranno occupare tra il 4 e il 13 per cento della superficie agricola totale dell'UE25;

- Se a questo scopo dovranno essere impiegati terreni rimasti a lungo tempo incolti, l'emissione di CO₂ dovuta all'aratura potrebbe annullare o ridurre significativamente, per molti anni, il beneficio del passaggio ai biocarburanti;
- La diffusione delle colture energetiche potrebbe impattare negativamente la biodiversità in Europa.⁴

Vi sono dubbi anche sull'effettivo bilancio energetico dei biocarburanti. David Pimentel, professore di Ecologia alla Cornell University, ha definito "non sostenibili" le strategie di incentivazione. Uno studio curato da Pimentel assieme a Tad Patzek (professore di ingegneria civile e ambientale nella stessa università) dimostra che l'energia fossile spesa nella coltivazione delle piante necessarie a produrre biocarburanti è superiore a quella messa a disposizione dai biocarburanti stessi.⁵

Per quel che riguarda l'Italia, un rapporto dell'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente afferma che "se il biodiesel dovesse essere miscelato al 5 per cento in tutto il gasolio consumato in Italia, nella migliore

delle ipotesi la produzione agricola nostrana, per far fronte alla domanda, sarebbe costretta ad aumentare del 200 per cento, occupando il 50 per cento di terreno in più. Crescerebbero del 20 per cento anche l'acqua consumata e i pesticidi immessi nell'ambiente".⁶ Questi dati non tengono conto del bioetanolo che andrebbe analogamente prodotto per essere miscelato alla benzina. Naturalmente questi impatti potrebbero essere mitigati dall'impiego di semi geneticamente modificate, esistenti o in via di sviluppo.

La normativa europea e italiana

La direttiva 2003/30/CE sui biocarburanti fissa nel 5,75 per cento la quota di combustibili tradizionali da sostituire con biocombustibili entro il 2010. Nel 1994 i biocarburanti rappresentavano poco più dello 0,1 per cento dei combustibili in circolazione nell'UE25, mentre nel 2002 erano saliti allo 0,45 per cento. Quasi due terzi dei biocarburanti europei sono prodotti in Francia e Germania, paesi da cui proviene la maggior parte di biodiesel e bioetanolo consumati in Italia. La nostra produzione nazionale, infatti, riesce a coprire meno di un quinto della domanda.

Il decreto legislativo n.128 del 30 maggio 2005, con cui l'Italia recepisce la direttiva europea sui biocarburanti, pone obiettivi più modesti: l'1 per cento entro la fine del 2005 e il 2,5 per cento entro il 2010. La finanziaria 2005, tuttavia, ha ulteriormente ridimensionato tali

4: http://reports.eea.eu.int/briefing_2004_4/it/IT_Briefing_4.pdf

5: Susan S. Lang, "Cornell ecologist's study finds that producing ethanol and biodiesel from corn and other crops is not worth the energy", *Cornell University News Service*, 5 luglio 2005, http://www.news.cornell.edu/stories/July05/ethanol_toocostly.ssl.html.

6: Comitato Scientifico ANPA, *Scienza e ambiente. Conoscenze scientifiche e priorità ambientali*, Vol.2, Roma, ANPA, 2002, p.99.

obiettivi, a causa della difficoltà a reperire una copertura finanziaria. Così il contingente di biodiesel è ridotto a 200 mila tonnellate all'anno per un periodo di sei anni, mentre per il bioetanolo viene stanziato un budget di 73 milioni di euro all'anno.

Se, come pare ragionevole aspettarsi, questa settimana gli emendamenti Piccioni-Minardo e Salerno dovessero essere accolti, la nostra politica tornerebbe a irrigidirsi. Le imprese dovrebbero cioè attrezzarsi per immettere sul mercato 300 mila tonnellate di biodiesel e 230 mila tonnellate di bioetanolo per l'anno in corso. Solo una parte – circa 200 mila tonnellate di biodiesel e 180 mila tonnellate di bioetanolo – risulterebbero coperte dalla defiscalizzazione. Questo significa che le compagnie petrolifere sarebbero costrette ad assorbire loro malgrado gli extra-costi determinati dalle nuove imposizioni. In parte è possibile immaginare che questi costi sarebbero trasmessi ai consumatori, già gravati da un prezzo dei combustibili tra i più alti d'Europa.

La restante parte del costo funzionerebbe come una tassa sui profitti delle compagnie petrolifere, accusate di lucrare troppo sul prezzo del barile. Non solo non vi è alcuna ragione apparente per punire tali imprese – a dispetto delle ripetute indagini in Italia non è stata trovata evidenza dell'esistenza di un'intesa volta a concordare i prezzi di vendita dei carburanti⁷ – e che solo oggi si riprendono dopo un decennio di vacche magre, l'ultimo del ventesimo secolo, caratterizzato da bassi prezzi del petrolio e

7: La sanzione inflitta dall'Autorità Antitrust il 6 agosto 2000 (provvedimento n.8353) è stata successivamente annullata dal Consiglio di Stato.

bassi utili. Come mostrano Jerry Taylor e Peter Van Doren la tassazione sugli extra-profitti è una forma “debole” di controllo dei prezzi, che rischia di generarne gli stessi effetti perversi.⁸ In effetti, laddove questi strumenti sono stati sperimentati, si sono generalmente verificati fenomeni di scarsità: le code ai distributori di benzina che hanno segnato l'America di Jimmy Carter sono sparite, non a caso, quando Ronald Reagan ha messo fine al controllo del prezzo. Per giunta, l'evidenza mostra una correlazione tra prezzi del petrolio (e quindi dei beni raffinati) e investimenti da parte dell'industria, come è ragionevole aspettarsi. Una tassa sugli extra-profitti, sia essa diretta o indiretta, rischia di mettere a repentaglio proprio gli investimenti, senza con questo generare alcun particolare beneficio per i consumatori.⁹ Per di più, gli investimenti dell'industria petrolifera costituiscono una sorta di polizza assicurativa contro ulteriori rincari: come ha scritto Leonardo Maugeri, “più a lungo dura l'attuale ondata di investimenti, più è alta la probabilità che i prezzi del greggio si riducano in futuro”.¹⁰ Quindi politiche punitive nei confronti dell'industria finiscono per protrarre indefinitamente i problemi cui vorrebbero rispondere.

Teoricamente il ruolo dell'accisa dovrebbe essere quello di internalizzare i danni ambientali causati dal consumo di un carburante. Ora, da un lato si presume che i biocarburanti non causi-

8: Jerry Taylor e Peter Van Doren, “Economic Amnesia. The Case against Oil Price Controls and Windfall Profit Taxes”, *Policy Analysis*, No.156, 12 gennaio 2006, Cato Institute, http://www.cato.org/pub_display.php?pub_id=5352.

9: Margo M. Thorning, “Déjà vu on Windfall Profit Tax on Oil Industry”, *The Daily Reporter*, 9 febbraio 2006.

10: Leonardo Maugeri, “Two Cheers for Expensive Oil”, *Foreign Affairs*, Vol.85, No.2, marzo-aprile 2006, p.161.

no danni ambientali, quindi è perfettamente ragionevole esentarli da accisa o assoggettarli a un regime di accisa ridotta (nella misura in cui le compagnie petrolifere sono obbligate a introdurre questi carburanti sul mercato, non oltre), quanto meno per non scaricare sull'industria e i consumatori l'intero costo dell'operazione. Peraltro, le accise italiane sono ben superiori ai minimi imposti dalla direttiva 2003/96/CE (0,359 euro per la benzina e 0,302 per il gasolio), quindi bisogna concludere, come in effetti è, che i proventi fiscali derivanti dalla vendita di carburanti rispondano a esigenze differenti dall'internalizzazione dei costi ambientali.

Conclusioni

L'obbligo di miscelare biocarburanti ai carburanti tradizionali è discutibile in generale, non solo perché rappresenta l'ennesima incursione normativa in un settore già soggetto a pesanti regolamentazioni, ma anche perché non è chiaro se i benefici ambientali dei biocarburanti (sostanzialmente l'annullamento delle emissioni nette di CO₂, oltre a una riduzione degli altri inquinanti) siano sufficienti a compensare l'impatto ambientale negativo della corrispondente estensione dei terreni coltivati. Questi costi, così come quelli economici, potrebbero essere mitigati dall'impiego di colture geneticamente modificate, ma ciò è impossibile in Italia a causa dei pregiudizi anti-biotech di cui le politiche agricole di Alemanno sono un esempio. A dispetto degli spiragli lasciati aperti dal decreto sugli ogm, il ministero dell'Agricoltura non ha ancora diffuso le linee guida, senza cui le Regioni non possono rilasciare i loro piani di coesistenza. Quindi, a causa del colpevole os-

truzionismo del ministero, l'Italia è ancora off limits per le colture transgeniche, e ciò rende ancor più salato il costo delle agevolazioni ai biocarburanti. Più che una pur discutibile forma di protezionismo, infatti, esse finiscono per essere un sussidio indiretto alle imprese agricole straniere.

L'Italia soffre di una crisi di competitività che non può essere curata acuendo l'annoso problema del costo dell'energia. Provvedimenti come quello in discussione rischiano solo di peggiorare i problemi, e rispondono solo al desiderio di prendere scelte "politicamente corrette" che al tempo stesso consentano di elargire benefici pre-elettorali a un ristretto gruppo di soggetti assistiti.

Carlo Stagnaro è direttore del dipartimento "Ecologia di mercato" dell'Istituto Bruno Leoni.