



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 10

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

13^a COMMISSIONE PERMANENTE (Territorio,
ambiente, beni ambientali)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE RELATIVE
ALLE FONTI DI ENERGIA ALTERNATIVE E RINNOVABILI,
CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA RIDUZIONE DELLE
EMISSIONI IN ATMOSFERA E AI MUTAMENTI CLIMATICI,
ANCHE IN VISTA DELLA CONFERENZA COP 15
DI COPENHAGEN

114^a seduta: martedì 15 settembre 2009

Presidenza del presidente D'ALÌ

I N D I C E**Audizione del Presidente dell'Associazione nazionale depositi costieri oli minerali (Assocostieri)**

PRESIDENTE	Pag. 3, 14	* <i>DI SOMMA</i>	Pag. 7, 13
DELLA SETA (PD)	8	<i>JACOROSSI</i>	3, 8, 9 e <i>passim</i>
ORSI (PdL)	11, 12	<i>POLLA</i>	5, 9, 12

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-IO SUD: Misto-IS; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il signor Giancarlo Jacorossi, presidente di Assocostieri, l'ingegnere Pier Giuseppe Polla, vice presidente, e la dottoressa Maria Rosaria Di Somma, direttore generale.

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Presidente dell'Associazione nazionale depositi costieri oli minerali (Assocostieri)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle fonti di energia alternative e rinnovabili, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni in atmosfera e ai mutamenti climatici, anche in vista della Conferenza COP 15 di Copenhagen, sospesa nella seduta del 16 giugno scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del Presidente dell'Associazione nazionale depositi costieri oli minerali (Assocostieri), signor Giancarlo Jacorossi, accompagnato dall'ingegnere Pier Giuseppe Polla, vice presidente, e dalla dottoressa Maria Rosaria Di Somma, direttore generale. Do il benvenuto ai nostri ospiti e cedo subito la parola al signor Jacorossi.

JACOROSSI. Signor Presidente, Assocostieri è l'associazione dei depositi costieri italiani privati, al di fuori del circuito delle compagnie petrolifere tradizionali. Al suo interno, Assocostieri comprende l'Associazione dei produttori di biocarburanti, che prima era soltanto un'associazione dei produttori di *biodiesel* mentre attualmente – da poco tempo – rappresenta tutto il gruppo dei produttori di biocarburanti (quindi anche di bioetanolo).

Per entrare subito nel tema, svolgerò una presentazione di massima, mentre l'ingegner Polla, che è vice presidente dell'Associazione e amministratore delegato della Novaol (l'azienda maggior produttrice di *biodiesel* in Italia, appartenente al gruppo Diester, una multinazionale del settore), entrerà più nel merito dei problemi specifici.

Prima di parlare di *biodiesel* è necessario riferirsi ai trasporti via terra, che rappresentano circa il 25 per cento del consumo di energia mondiale e sono responsabili dei due terzi di tutti i gas serra immessi nell'at-

mosfera. Naturalmente, l'unica fonte di produzione di tale energia è il petrolio. Basti pensare che, ancora nel 2030, in Italia tutto il trasporto via terra (fra autoveicoli leggeri e pesanti) consumerà circa 45 milioni di tonnellate di gasolio e benzina. Svoltata questa premessa, emerge con chiarezza il fatto che i biocarburanti sono l'unica soluzione per contribuire all'abbattimento dei gas serra ed anche per ridurre la dipendenza dal petrolio. Oltre alla riduzione della CO₂, il *biodiesel* ha anche il vantaggio di ridurre il particolato PM10 del 30 per cento e il particolato PM2.5 del 13 per cento. A questo si aggiunga che vi è un'assoluta assenza di idrocarburi aromatici e policiclici; si tratta, dunque, di prodotti che hanno un impatto positivo notevole rispetto ai possibili aspetti tumorali correlati alla salute della gente. Il *biodiesel* è un prodotto rinnovabile, perché proviene dall'agricoltura, e soprattutto è biodegradabile.

Il *biodiesel* favorisce quindi l'instaurazione di un circolo virtuoso tra agricoltura, industria ed ambiente. In questo ambito, la nostra associazione ha stipulato una serie di accordi quadro con gli agricoltori, con le associazioni di rappresentanza e con il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali. Attualmente, il *biodiesel* che viene consumato e immesso nel sistema è pari al 3 per cento del totale dei carburanti. La legge finanziaria per il 2007 prevedeva un additivo di *biodiesel* dell'uno per cento nel 2007 (previsione poi disattesa dal sistema), del 2 per cento nel 2008, del 3 per cento nel 2009 fino al 5,75 per cento nel 2010. Oggi siamo fermi al 3 per cento. Nel frattempo, è stata emanata una nuova direttiva europea in cui si prevede che nel 2020 la quantità di biocarburanti nel sistema dei carburanti dovrà essere pari ad almeno il 10 per cento; tale direttiva riporta anche alcuni criteri di sostenibilità, che però allo stato attuale sono ancora molto fumosi; essa, quindi, si ferma ad una mera enunciazione: si tratterà di approfondire cosa significa questa sostenibilità e, soprattutto, di analizzare i vari parametri che dovranno essere messi in campo.

Noi chiediamo un tavolo con il Ministero dell'ambiente. Il settore industriale italiano «rappresenta» circa 2,2 milioni di tonnellate di *biodiesel*, che però sono solo sulla carta in quanto al momento si producono circa 600.000 tonnellate; sono però già in cantiere impianti di produzione per ulteriori 400.000 tonnellate. È pertanto importante che il Ministero dell'ambiente supporti l'industria italiana e la concili con i vincoli comunitari: chiediamo quindi un piano strategico di iniziative a breve, medio e lungo termine. Chiediamo inoltre che il *biodiesel* possa essere utilizzato anche per i trasporti via mare, proprio per la sua peculiare biodegradabilità: l'utilizzo del *biodiesel*, sia pure in miscela, potrebbe fornire un contributo significativo, soprattutto sulle coste più a rischio dal punto di vista ambientale. Vorremmo pure che l'uso di questa miscela (75 per cento di gasolio e 25 per cento di *biodiesel*) possa essere estesa sia ai veicoli pesanti sia, soprattutto, alle aziende municipalizzate che operano nei centri storici: in quest'ultimo caso la presenza del *biodiesel* darebbe un contributo notevole all'abbattimento della CO₂ e del particolato. L'attuale 3 per cento che viene immesso nel sistema dei carburanti su rete dovrebbe

essere portato al 4 per cento, anche al fine di abbreviare i tempi e di arrivare a quel famoso 10 per cento previsto dall'Unione europea per il 2020. È quindi importante per la nostra industria attivarsi fin da subito sulla base di una programmazione sul futuro, ipotizzando una crescita graduale programmata che consenta di operare al meglio per l'industria e di calibrare opportunamente gli investimenti.

Chiediamo, inoltre, che vengano incrementati gli incentivi per la raccolta degli oli fritti da trasformare in *biodiesel*. Il *biodiesel*, infatti, può essere prodotto anche dagli oli fritti di scarto, che oggi vengono sversati nelle fogne (con notevoli problemi di inquinamento); tali oli potrebbero invece essere trasformati in *biodiesel* e ciò potrebbe ottenere dei riconoscimenti anche dall'Unione europea, perché si è in presenza di un prodotto che praticamente elimina le scorie e quindi evita il loro possibile scorretto smaltimento.

Il Governo dovrebbe anche incentivare la ricerca per produrre il *biodiesel* dalle alghe: esistono infatti molte sperimentazioni e tanti studi che fanno ben sperare sulla possibilità che le alghe possano costituire una fonte di produzione di oli dai quali estrarre il *biodiesel*. A tale proposito, la nostra Associazione si aspettava che nel famoso progetto «Industria 2015» venisse finanziata una ricerca finalizzata alla produzione di *biodiesel* dall'olio proveniente dalle alghe.

Suggeriamo, inoltre, l'effettuazione di controlli sulla qualità del *biodiesel*, che può anche non essere eccelsa: soprattutto il *biodiesel* importato dall'estero potrebbe non rispondere a determinati requisiti che sono invece indispensabili. Tale azione incentiverebbe anche la produzione nazionale di *biodiesel*.

A questo punto concludo la mia introduzione generale e passo la parola all'ingegner Polla, vice presidente dell'Associazione e responsabile del settore relativo ai biocarburanti.

POLLA. Prima di tutto, saluto gli onorevoli senatori. Vorrei cominciare la mia esposizione con un accenno al mercato europeo per confrontare la situazione degli altri Stati con quella italiana e per portare alla conoscenza degli onorevoli senatori i volumi del mercato al nostro esame e l'origine delle materie prime utilizzate, dato che si discute di sostenibilità energetica.

Prima di tratteggiare il panorama europeo, però, vorrei premettere che l'Italia dopo essere stata la pioniera nel settore dei biocarburanti è poi rimasta al palo. Il primo impianto al mondo per la produzione di *biodiesel*, infatti, è stato costruito in Italia nel 1991. In un secondo momento, però, siamo stati bloccati dalla burocrazia e da una legislazione confusa. Adesso la legislazione in materia è abbastanza chiara ma mancano gli obiettivi.

Nel 2009 in Europa verranno commercializzate circa nove milioni di tonnellate di *biodiesel*: tali sono le previsioni. Gli Stati più attivi nel settore sono la Francia, che ha una legislazione molto chiara e si è posta l'obiettivo di raggiungere una percentuale di miscelazione di *biodiesel* nel

gasolio del 6,75 per cento, e la Germania, il cui obiettivo è del 5,75 per cento in presenza di un mercato molto libero e di un particolare sistema fiscale. Inoltre, il Belgio ha già raggiunto una percentuale di miscelazione del 4 per cento e l'Austria del 5 per cento. Anche la Gran Bretagna e la Spagna, pur essendo partite solo negli ultimi anni – la Gran Bretagna addirittura solo un anno fa utilizzando prodotti importati dagli Stati Uniti e oli alternativi come quelli di frittura – hanno già raggiunto percentuali di obbligo di miscelazione superiori a quelle italiane.

Coloro che hanno investito in Italia lo hanno fatto basandosi su una direttiva europea, la famosa n. 30 del 2003, che fissava per il 2010 l'obiettivo di raggiungere una percentuale di miscelazione del 5,75 per cento. Però siamo rimasti fermi, anzi è già un miracolo che abbiamo raggiunto il 3 per cento. Tale percentuale corrisponde oggi ad un volume di mercato, a livello nazionale, di circa un milione di tonnellate di *biodiesel*, delle quali circa 400.000 vengono importate dall'estero, mentre la capacità installata arriva quasi a due milioni di tonnellate. Ciò significa che i nostri impianti non viaggiano neanche al 50 per cento della loro capacità.

A proposito delle importazioni, penso che tutti voi abbiate sentito parlare, lo scorso anno, del famoso B99, una miscela che negli Stati Uniti godeva di una serie di agevolazioni fiscali: in pratica bastava aggiungere al prodotto l'uno per cento di gasolio per ottenere una riduzione delle accise. Pertanto, in Europa arrivava un prodotto ad un prezzo con il quale era impossibile competere.

Oggi subiamo la competizione dell'Argentina e del *Far East*. I Paesi dell'Estremo Oriente esportano *biodiesel* ricavato da olio di palma che però non è un prodotto sostenibile a livello ambientale. Quando talvolta si legge sui giornali che i *biofuel* non sono ecologici, infatti, ci si riferisce all'olio di palma dato che per ricavarlo bisogna prima deforestare, per eliminare le zone umide, e poi piantare le palme sotto le quali cresce solo sabbia. Pertanto, quando si produce *biodiesel* da olio di palma, il bilancio della CO₂ è negativo. Se il *biodiesel* viene prodotto da oli di altro tipo come quelli europei (soia, colza o girasole) il bilancio della produzione di CO₂ è decisamente positivo. L'olio di palma, però, costa poco e risulta conseguentemente economico anche il relativo *biodiesel* da esso derivante. Oggi, infatti, arriva in Italia un *biodiesel* che costa circa 70-80 euro a tonnellata, un prezzo inferiore a quello di produzione in Europa (non mi riferisco all'Italia, in quanto ricompresa nell'Unione).

Lo stesso dicasi per il *biodiesel* che arriva dall'Argentina. In Argentina, che è il maggior produttore al mondo di soia insieme agli Stati Uniti, è stato adottato un sistema di tassazione differenziata «a scalare» secondo il quale la tassa da pagare sull'esportazione del semplice olio è maggiore rispetto a quella relativa al *biodiesel*. Ciò significa che oggi in Europa il *biodiesel* argentino arriva ad un prezzo inferiore – talvolta pari o leggermente superiore – a quello dell'olio di riferimento: gli onorevoli senatori sapranno che l'olio di soia è importato in grandi quantità in Europa soprattutto per l'alimentazione. Definirei questo tipo di concorrenza come sleale e spero che l'Unione europea se ne occupi, così come è accaduto

per il B99 perché non possiamo ricevere in Italia un prodotto a prezzi non competitivi solo perché la tassa di esportazione imposta è particolarmente bassa: questo aspetto, secondo me, è *unfair*.

Per quanto riguarda il mercato italiano, ripeto che viene consumato un milione di tonnellate di *biodiesel* con un obbligo di miscelazione del 3 per cento. Noi chiediamo che si arrivi al 4 per cento per raggiungere in modo graduale, magari mezzo punto per volta, gli obiettivi fissati dall'Unione – che prevedono di arrivare al 10 per cento entro il 2020 – e per garantire un minimo di tranquillità a chi investe. Oggi, anche se qualcosa si sta facendo, non è facile trovare delle società che investano in Italia in impianti, per così dire, chimici. Ciò è dovuto al fatto che per tali investimenti non esiste la certezza di un ritorno, seppure modesto. Pertanto sarebbe necessario prevedere, magari attraverso la legge finanziaria, una serie di obiettivi gradualmente per raggiungere i livelli previsti dall'Europa. Secondo noi è necessario agire in questa direzione, anche perché tutti gli altri Stati lo hanno fatto mentre noi siamo rimasti fermi.

Oltre a tutto, nel nostro Paese le raffinerie si trovano sul mare, pertanto è anche facile produrre e alimentare le raffinerie per via marina. Questo sarebbe estremamente importante, anche perché l'impatto ambientale sarebbe leggero. Produrre *biodiesel*, infatti, non è rischioso per l'ambiente dato che si tratta di oli vegetali trasformati con una piccola percentuale di metanolo. Gli impianti non inquinano e si tratta di un prodotto che fa bene all'ambiente. Più di così non sappiamo cosa offrire.

Siamo in difficoltà perché rispetto ai due milioni di tonnellate di capacità installata quest'anno produrremo solo 600.000 tonnellate, anche perché – come ho detto – altre 400.000 verranno importate. Non vogliamo chiudere le porte e tenere l'Italia isolata dal mondo, intendiamo però avere la possibilità di guardare al futuro con degli obiettivi chiari e gradualmente, quali che siano, perché ciò ci permetterebbe anche di predisporre dei *business plan*. Appartengo a una società multinazionale molto integrata, a monte, con il mercato dei semi: siamo infatti i più grandi produttori al mondo di semi vegetali, sia di soia, che di colza e di girasole. È difficile giustificare un investimento in Italia perché la legislazione non è chiara, vale a dire che non pone degli obiettivi. È stato molto più facile ottenere un «ok» in Austria, che è un mercato piccolissimo, che in Italia, in cui il mercato è potenzialmente molto più grande, solamente perché non vengono posti indirizzi e obiettivi da parte del Governo.

DI SOMMA. Un altro elemento da considerare è che l'uso dei biocarburanti riduce la dipendenza dal petrolio; ciò in linea con la politica energetica internazionale, comunitaria e nazionale, ribadita anche dal Governo e dal ministro Scajola, che ha fissato come obiettivo un *mix* energetico basato su una quota del gas e del petrolio pari al 50 per cento, il ricorso al nucleare pari al 25 per cento e un'altra quota, pari al restante 25 per cento, derivante da fonti rinnovabili. Tra le fonti rinnovabili nel settore dei trasporti si colloca, in via prioritaria, l'utilizzo dei biocarburanti.

DELLA SETA (PD). Ringrazio i nostri auditi per la loro illustrazione. Personalmente condivido, come credo tutti i presenti, l'idea che dal *biodiesel* e dai biocarburanti in generale possano venire contribuiti significativi in varie direzioni virtuose, come quella appena ricordata dell'indipendenza energetica e della diversificazione delle fonti, o quella dell'abbattimento delle emissioni inquinanti in particolare delle climalteranti. Forse però il dato che ha fornito il presidente Jacorossi, secondo cui i due terzi delle emissioni dei gas serra deriverebbero dai trasporti, è eccessivo.

JACOROSSI. Mi riferivo alle emissioni mondiali.

DELLA SETA (PD). Da quello che so, circa un terzo delle emissioni gas serra provengono da quel settore: stiamo comunque parlando di una dimensione assolutamente significativa.

Vorrei porre due domande su un punto centrale, ovvero sulle ragioni per cui l'Italia (che pure, come ricordato, è stata una pioniera in questo settore) oggi è in ritardo rispetto ad altri Paesi europei. Sicuramente ci sono ragioni che attengono alle norme, alle leggi, alla mancanza delle certezze indispensabili agli operatori che investono in questo settore; credo però che un punto importante, che da tempo costituisce un tallone d'Achille in generale per il settore dei biocarburanti e non solo per il *biodiesel*, in Italia, riguardi il rapporto con la produzione agricola. Spesso si legge sui giornali e si sente porre da parte del mondo agricolo il problema relativo al rischio che si determini un conflitto tra l'agricoltura che produce *food* e quella che produce materie prime *no food*, come quelle che servono per produrre *biodiesel* e in generale biocarburante.

A proposito delle materie prime vorrei dunque porre due rapide domande.

La prima riguarda la lunghezza della filiera: come è stato detto in precedenza, oggi vengono spesso utilizzate materie prime importate anche da lunghe distanze, che costano meno e che in parte risolvono anche la diffidenza derivante dall'utilizzo di un'agricoltura come quella italiana per produrre materie prime destinate ad un uso non alimentare. Vorrei dunque chiedervi se e quanto incida l'attuale assetto, vale a dire il fatto che gran parte delle materie prime arrivino da molto lontano, sul bilancio energetico della produzione. Al di là del costo economico, il fatto che una materia prima arrivi in Italia da un altro continente comporta evidentemente costi energetici ed anche ambientali connessi al trasporto.

JACOROSSI. Mi scusi, ma anche il petrolio viene da molto lontano: vanno quindi posti sullo stesso piano.

DELLA SETA (PD). Infatti. Preciso, anzi, che ritengo che questo sia un settore da sviluppare, però credo che si tratti di punti da affrontare con chiarezza: è infatti importante che l'informazione arrivi sempre in maniera comprensibile.

L'altra domanda, che si collega alla precedente, riguarda una serie di tecnologie, che mi risulta siano già ad uno stadio molto avanzato di sviluppo e che consentono di utilizzare non più materie prime agricole vere e proprie, ma scarti. Conosco bene una realtà che riguarda il Piemonte, in cui c'è un progetto per la realizzazione di un grande impianto per produrre bioetanolo dalla cellulosa delle canne da zucchero locali. Credo che questo tipo di tecnologia risolverebbe entrambi i problemi: la lunghezza della filiera e la non conflittualità con l'agricoltura a vocazione alimentare. Mi piacerebbe dunque sapere se, al di là di qualche progetto puntuale, queste tecnologie (ve n'è infatti più di una) sono in campo in Italia, se in altri Paesi europei sono giunte ad un livello più avanzato e se a vostro avviso questa possa costituire, se non la nuova frontiera, almeno uno dei modi per cercare di restringere l'odierno *gap* esistente in questo settore tra il nostro e gli altri Paesi europei.

JACOROSI. Prima di lasciare la parola all'ingegnere Polla vorrei fare una considerazione: il senatore Della Seta ha sollevato il giusto problema della filiera e della produzione agricola nostrana. È vero, questo problema esiste, ma anche perché fino ad oggi c'è stata molta incertezza. Quando si devono fare delle scelte bisogna sapere qual è l'obiettivo e quale il traguardo che ci si pone.

Proprio in quest'ottica vorrei dunque svolgere una considerazione: fino a non molti anni fa – circa due o tre – l'Unione europea erogava soldi ai contadini per lasciare i campi incolti. Il problema di sottrarre parte della produzione all'utilizzo alimentare lascia dunque il tempo che trova, perché in realtà di aree incolte ce n'erano e ce ne sono tuttora molte. Un obiettivo sicuro, certo costituirebbe un ottimo contributo per orientare le decisioni del mondo dell'agricoltura su quale direzione intraprendere. Ci tenevo a rappresentare questo aspetto.

POLLA. La prima domanda posta dal senatore Della Seta riguarda la funzione delle materie prime e la competizione tra agricoltura *food* e *no food*. Cito solo due dati per chiarire che molto di ciò che è apparso l'anno scorso sui giornali non era altro che pubblicità. Nel periodo 2002-2007 la produzione mondiale di olio è cresciuta di quasi 40 milioni di tonnellate, da 98 a 137 milioni di tonnellate. Solamente 2 di questi 40 milioni di tonnellate sono dovuti all'aumento di produzione del biodiesel nello stesso periodo. Ciò perché la forte domanda di olio o di materia grassa è venuta da tutti i Paesi poveri, Cina e India per prime, che hanno cambiato la loro alimentazione, passando da un'alimentazione vegetale basata sul riso ad una basata sulle proteine.

Non si dice mai, però, che se gli abitanti dei Paesi emergenti vogliono mangiare proteine, il pollo o la carne, un maggior numero di animali dovranno essere allevati mangiando farine. Tali farine sono un sottoprodotto della spremitura delle oleaginose. Anzi, quando si sprema la soia, che è la farina che va per la maggiore, si ottiene il 20 per cento di olio e l'80 per cento di farina. Pertanto c'è anche un contributo alla crescita del

mondo più povero, perché chi produce olio ottiene anche, come sottoprodotto, alimentazione per animali.

Passo ora a parlare della filiera italiana e della storia del *biodiesel* italiano negli ultimi vent'anni. Quando, nel 1991, «siamo cresciuti» ed abbiamo voluto installare il *biodiesel*, io appartenevo ad un gruppo che si chiamava Ferruzzi. Realizzare il *biodiesel* fu un'idea di Gardini: infatti, il primo impianto era suo. Ci siamo subito trovati di fronte non tanto alla *lobby* dei petrolieri (che oggi abbiamo contro), quanto piuttosto a quella agricola. Infatti, noi cercavamo di incentivare la coltura delle oleaginose e soprattutto, in Pianura padana, quella del colza. Quest'ultima è una pianta infestante per tutto ciò che è la bieticoltura destinata alla produzione dello zucchero. Negli anni Novanta tutta la Pianura padana era orientata a produrre zucchero, al punto che negli ultimi anni – purtroppo – a causa della politica europea dello zucchero, molti zuccherifici (come Eridania e Sadam) hanno dovuto chiudere e oggi non sanno più cosa fare. C'è stato pertanto un grande blocco della coltura del colza, che è nato anche da un problema nazionale. Infatti, negli anni Ottanta si verificarono in Spagna e in Italia alcuni casi di avvelenamento umano dovuti ad un olio di colza ad alto contenuto di acido erucico. Per questo vecchio problema, l'Italia e la Spagna sono gli unici Paesi nei quali non può essere commercializzato l'olio di colza, che invece viene venduto normalmente in lattina e in bottiglia nei supermercati degli altri Paesi (addirittura è l'olio che va per la maggiore) dove si chiama con lo stesso termine in francese e *rape* in inglese. In Italia, quando si acquista un olio di semi vari, in realtà si sta acquistando olio di colza, perché, costando un po' meno, i grossi produttori di oli alimentari cercano di includerlo, di nascondere negli oli di semi vari (dal momento che non si può vendere olio di colza). Dunque la *lobby* degli zuccherifici (Eridania per prima, che era comunque parte del mio gruppo) e questo problema di avvelenamento hanno impedito negli anni scorsi la crescita di mercato di questo tipo di olio.

Un ulteriore problema è dato dal fatto che fino al 2007 non c'è mai stata, neanche da parte del Ministero delle politiche agricole, una spinta per realizzare delle filiere (corte, lunghe o medie). Siamo dunque rimasti un po' al palo. Quello che non si può pretendere però – lo dico chiaramente – è che il 2, il 3 o il 4 per cento di *biodiesel* sia ottenuto da oli prodotti a livello nazionale. Oggi infatti, laddove c'è una buona resa, si producono 1.600 litri di *biodiesel* per ettaro dall'olio di colza. A fronte del fabbisogno, gli ettari coltivati sono insufficienti. Però, secondo me, si potrebbero ottenere risultati interessanti con una buona politica e, soprattutto, con un po' di pubblicità che spinga le varie associazioni di categoria (come Confagricoltura e Coldiretti) a lavorare sui consorzi per promuovere questa tipologia di filiera. Oggi la filiera nazionale è più cara della filiera francese. Quest'anno la filiera nazionale ha prodotto un olio che è costato mediamente 50 o 60 euro in più della filiera francese, non tanto per la resa del terreno, quanto piuttosto per com'è strutturato il mondo agricolo italiano. Anche le nostre industrie dovrebbero fornire una spinta maggiore. Questa è la situazione per quanto riguarda le filiere:

le industrie stanno iniziando a lavorare sul territorio; sarebbe tuttavia necessario un aiuto anche da parte di tutte le associazioni agricole, sotto forma di promozione sul territorio, che rappresenta un aspetto estremamente importante. Ai vari consorzi (presso i quali mi sono recato personalmente) bisogna proporre un programma pluriennale per riuscire a fare qualcosa. Ma oggi, con questo grande punto interrogativo, è difficile realizzare un programma pluriennale. Pertanto, per promuovere queste colture è necessario che ci sia una direttiva o una legge sulla quale basare un programma pluriennale per il mondo agricolo.

Per quanto riguarda le tecnologie che utilizzano gli scarti citate dal senatore Della Seta, il bioetanolo non è concorrente del *biodiesel* perché è un biocarburante sostitutivo della benzina: in Italia ci sono nostri *competitor* che in questo momento producono solamente da oli di frittura. Però bisogna incentivare la raccolta e, soprattutto, impedire che questi oli vengano impiegati per altri scopi (ad esempio per la mangimistica animale), facendo in modo che vengano destinati ai biocarburanti. Oggi, infatti, è più vantaggioso vendere questo tipo di oli all'industria mangimistica piuttosto che a quella di produzione del *biodiesel*: pertanto sarebbe opportuna un'opera di orientamento.

Le tecnologie in Italia sono avanzate. Si parla e si legge dappertutto di *biodiesel* di seconda generazione. Si tratta di un progetto sul quale stanno investendo tutte le società che producono *biodiesel*; ma la differenza tra il dire e il fare è ancora di qualche anno. Arriveremo senz'altro ad avere un *biodiesel* di seconda generazione ottenuto dalla cellulosa con la famosa reazione di Fischer; ma, perché sia economicamente valido, ci vorranno come minimo tre o quattro anni (dobbiamo infatti vendere al petroliere un prodotto al minor costo possibile). Dico solo tre o quattro anni perché sono ottimista; in questo lasso di tempo, però, bisogna che il movimento *biodiesel* sia vivo, altrimenti non vi saranno investimenti.

JACOROSSI. Voglio ricordare che l'ENI, due anni fa, aveva deciso di impostare all'interno di una sua raffineria un impianto di produzione di *biodiesel* proprio dalla cellulosa. In seguito, però, ha abbandonato tale progetto, in quanto eccessivamente oneroso. È vero che oggi sono disponibili molte tecnologie; tuttavia, bisogna sempre fare i conti con la realtà e con i costi. È particolarmente importante avere un obiettivo e disporre di un quadro di riferimento considerevole, perché, con un quadro di tal genere l'industria cresce e si fa essa stessa promotrice di nuove tecnologie. Non dimentichiamoci che, invece di produrre *biodiesel* da una materia prima onerosa costerebbe molto meno investire in tecnologia e produrre *biodiesel* da uno scarto. Ma l'industria può farlo da sola soltanto nel momento in cui è forte ed esiste un volano automatico: oggi, però, non siamo assolutamente in queste condizioni.

ORSI (PdL). Signor Presidente, vorrei porre due domande ai nostri ospiti. Si è parlato della possibilità di produrre *biodiesel* dagli oli fritti. Avete qualche dato relativo alla raccolta degli oli di cottura provenienti,

se non dai singoli consumatori, dagli impianti di ristorazione? Quanto di questo olio viene avviato alla produzione di *biodiesel*?

In secondo luogo, nell'attuale sistema di incentivazione per la produzione di energia da fonti rinnovabili sarebbe possibile individuare uno spazio per gli impianti di produzione di energia alimentati da biocarburanti, in particolare da *biodiesel*, o si tratta un settore ancora troppo ristretto che non può costituire un mercato? In questo momento, considerando gli incentivi, i Certificati verdi e la delibera CIP6 relativamente ai biocarburanti, oltre alla nuova direttiva che introduce delle chiusure ma ha anche migliori specificazioni, è possibile immaginare di indirizzare in questa direzione una quota della produzione, almeno quella proveniente dalla filiera corta?

JACOROSSI. Allo stato attuale, gli incentivi vengono assegnati prevalentemente per la produzione di energia elettrica, quindi si può usufruire di tali incentivi se si utilizzano gli oli vegetali come biomasse, bruciandoli per la produzione di energia elettrica. Nel nostro campo sostanzialmente non esistono incentivi. Esiste solo uno sconto fiscale sull'accisa applicata al *biodiesel*, che è pari a quella del gasolio e che si esaurirà nel 2010.

POLLA. Per quanto riguarda gli oli di frittura, in Italia esiste il consorzio Conoe che dichiara di collettare, a livello nazionale, dalle 30.000 alle 35.000 tonnellate di raccolta. Tale dato, paragonato a quello di altri Stati, è molto basso. Ricordo bene che nel 2002, quando anche noi producevamo *biodiesel* da olio di cottura, la sola «Mac Donald France» ogni anno riusciva a collettare, e a rivendere ai produttori di *biodiesel* come noi, 7.000 tonnellate di olio di frittura.

Il Consorzio italiano è stato costituito ormai da alcuni anni, ma ci sono ancora molti ristoranti che preferiscono gettare via l'olio usato piuttosto che pagare per farlo raccogliere. Inoltre in Italia non esiste la collettazione urbana: in Svizzera, in Germania, in Austria ed in Francia accanto alle campane della carta, del vetro e quant'altro c'è anche la campana per l'olio vegetale esausto e se ne raccoglie tanto. In Italia la raccolta degli oli di cottura, anche se non la fanno tutti, esiste solo nella ristorazione, il che è già positivo considerato l'alto consumo di olio dei ristoranti, ma un'altissima percentuale del consumo in generale è personale.

ORSI (PdL). Quale percentuale degli oli di cottura raccolti viene trasformata in *biodiesel*?

POLLA. Circa 15.000-20.000 tonnellate, senza considerare l'olio di cottura importato da Paesi esteri come la Spagna che ha un buon sistema di collettazione, o la Francia. In Italia, infatti, l'olio di cottura raccolto con destinazione industriale viene utilizzato per la produzione del *coating* (pitte industriali e vernici), di *biodiesel* oppure nell'industria chimica e oleochimica. Tra l'altro bisogna considerare i problemi posti dalla logistica. Infatti, se un produttore di *biodiesel* ha un impianto nel Lazio,

per importare l'olio di frittura raccolto in Piemonte dovrebbe affrontare una notevole spesa per la logistica (60-70 euro), dunque troverà più conveniente rivolgersi ai mercati locali.

Per raggiungere un volume significativo bisognerebbe creare una rete di raccolta non dico casa per casa ma comunque a livello cittadino. La raccolta cittadina, comunque, ha un risvolto negativo, perché necessita di una fitta propaganda territoriale. Infatti, è accaduto che nelle campagne per la raccolta dell'olio vegetale esausto venisse versato anche l'olio utilizzato per le auto. In Francia, ad esempio, il problema dei polli alla diossina derivò dal fatto che in Belgio, nelle campagne per la raccolta dell'olio da cottura, erano stati versati anche oli minerali per le auto che poi erano stati utilizzati per la produzione di mangimi. Chiaramente, se nel *biodiesel* entra un olio minerale, questo provoca dei problemi.

Comunque, a parte questo, proporre la raccolta di oli di cottura a livello territoriale, ad esempio nei Comuni, sarebbe positivo. Esistono già dei buoni progetti pilota, come quello di Rovigo che ho potuto visionare, che sono interessanti ma dovrebbero essere estesi all'intero territorio perché in Italia si consuma moltissimo olio. Il mercato si attesta intorno ad 1-1,2 milioni di tonnellate. Una parte di questo olio viene consumato per la maionese, altro se ne utilizza per la cucina ma la raccolta del residuo potrebbe essere interessante dato che in Italia si cucina e si frigge molto, soprattutto al Sud. Potenzialmente si potrebbe raccogliere un volume fino a cinque volte superiore a quello attuale, ma è necessaria una intensa promozione sul territorio.

JACOROSSI. La passata esperienza del consorzio per la raccolta degli oli minerali usati ha dato degli ottimi risultati e infatti si raccoglie una grande quantità di olio minerale. Dunque potrebbe essere sufficiente ripetere tale esperienza.

DI SOMMA. Per la verità il Consorzio per la raccolta degli oli fritti esiste già, ma non ha mai usufruito di contributi statali e non ha un suo regolamento. Il volume potenziale di raccolta di olio fritto, in Italia, arriva fino a 250.000 tonnellate. Noi abbiamo un impianto che produce *biodiesel* da oli di frittura che utilizza l'idonea tecnologia e assorbe tutto il potenziale del Consorzio che però, attualmente, opera a livello volontaristico dato che, come diceva il presidente Jacorossi, non ha i mezzi per poter organizzare una raccolta capillare.

La nostra Associazione, insieme con la Regione Lombardia, sta seguendo un'iniziativa che la Regione intende portare avanti nel territorio del comune di Milano, in particolare a Gallarate, per creare una rete di raccolta degli oli di frittura provenienti dai ristoranti della zona. Al progetto stanno partecipando anche le aziende municipalizzate della Regione Lombardia. La nostra Associazione ha proposto, con i suoi impianti di produzione e di miscelazione, di fare la raccolta virtuosa degli oli per produrre *biodiesel* da utilizzare per i mezzi pubblici. Chiaramente queste sono iniziative lodevoli ma anche costose, e sono possibili solo grazie a risorse

straordinarie come quelle stanziare per l'Expo 2015, dunque non risolvono il problema in termini di volume per la raccolta degli oli fritti. Il Consorzio esiste sulla carta ma, ancora una volta, per motivi burocratici mancano gli strumenti per renderlo operativo.

Aggiungo che lasceremo agli Uffici della Commissione una relazione che riassume quanto detto dal presidente Jacorossi sulla situazione generale, il potenziale degli impianti di produzione e la strutturazione del settore del *biodiesel*.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri ospiti per il prezioso contributo fornito ai lavori della Commissione. Se dovessero maturare altri elementi potrete sempre trasmetterli agli Uffici, perché prima di stilare la relazione finale sull'indagine conoscitiva che sta svolgendo la Commissione proseguirà i suoi lavori ancora per qualche settimana. Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.

