

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 9.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso, anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

(Così rimane stabilito).

Audizione del ministro dell'economia e delle finanze, Domenico Siniscalco, in ordine alle misure programmate dal Governo per il rafforzamento della competitività del paese in relazione alle politiche ambientali e all'applicazione del Protocollo di Kyoto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dell'economia e delle finanze, Domenico Siniscalco, in ordine alle misure programmate dal Governo per il rafforzamento della competitività del paese in relazione alle politiche ambientali e all'applicazione del Protocollo di Kyoto.

Nel ringraziare il ministro Siniscalco per la sua cortese disponibilità, vorrei fare presente ai colleghi che, vista la rilevanza dell'argomento all'ordine del giorno ed i tempi a disposizione, appare opportuno che, dopo l'intervento del rappresentante del Governo, sia consentito un intervento

per gruppo, per non più di cinque minuti, anche al fine di consentire al ministro di replicare alle questioni poste.

Vorrei inoltre ricordare che la richiesta di audizioni nasce, in sostanza, da una duplice esigenza. Per un verso, la Commissione intende acquisire utili elementi per comprendere come, a qualche giorno dall'inizio dell'operatività del Protocollo di Kyoto, il Governo italiano si stia attrezzando per rafforzare la competitività del sistema economico ed imprenditoriale, anche in considerazione del fatto che — in sede europea — non risulterebbe ancora definitivamente approvato il piano di emissioni elaborato dall'Italia. In secondo luogo, occorre affrontare il tema della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente, attualmente contenuta nella decisione 2001/C37/03 (che risulterebbe peraltro in fase di ulteriore revisione): si tratta di un testo che intende determinare in quale misura e a quali condizioni gli aiuti di Stato possano risultare necessari alla protezione dell'ambiente e allo sviluppo sostenibile, senza esplicitare effetti sproporzionati sulla concorrenza e sulla crescita economica, consentendo allo Stato anche di finanziare progetti di tutela ambientale — anche nel quadro della ricerca tecnologica — capaci di sostenere la competitività delle nostre imprese.

Il ministro potrebbe dunque chiarirci se, su questi argomenti, ci siano spazi per promuovere iniziative importanti atte a rafforzare lo sviluppo del nostro paese, eventualmente anche alla luce delle priorità dell'Agenda di Lisbona.

Rendo noto ai colleghi che il ministro ha provveduto a depositare presso gli uffici di questa Commissione una docu-

mentazione di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Do la parola al ministro per il suo intervento.

DOMENICO SINISCALCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Signor presidente, vorrei concentrare il mio intervento affrontando le questioni principali in modo sintetico, per lasciare maggiore spazio alle domande, anziché dilungarmi nel dettaglio. Premetto di essere molto lieto per questo invito a parlare di un tema così rilevante, perché risponde ad una passione intellettuale che ho personalmente coltivato per moltissimi anni nella mia vita accademica e di ricerca, partecipando, ad esempio, alla Conferenza di Rio del 1992 e ai lavori dell'EPCC, il *panel* intergovernativo sui cambiamenti climatici (relativamente agli aspetti economici, ovviamente). Ho quindi seguito il Protocollo di Kyoto per la Commissione europea e mi sono occupato del processo di ratifica che, come sapete, rendeva valido il protocollo soltanto allorché un numero minimo di paesi avesse sottoscritto il medesimo, e quindi lo sforzo fosse stato non più unilaterale ma esteso ad un numero di Stati sufficientemente consistente così da poter garantire un reale impatto positivo sulla qualità dell'atmosfera — attraverso minori emissioni di gas serra — e sui cambiamenti climatici.

Quest'ultima parte è stata quella diplomaticamente ed economicamente più interessante e delicata, perché si è trattato di portare a bordo dell'accordo paesi meno sviluppati dei nostri. Il punto di svolta è stato rappresentato dall'adesione della Russia, molto recente, al protocollo. Come deciso dal Consiglio dei ministri e dell'ambiente dell'Unione europea in data 17 giugno 1998 e confermato dal Consiglio europeo il 25 marzo scorso, l'entrata in vigore del protocollo obbliga gli Stati membri a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e degli altri gas serra. Anche in ambito G7 (e G8), sotto la presidenza inglese del G7 iniziata la settimana scorsa, la questione

ambientale, così come quella della povertà — in parte notevole ad essa legata, in quanto i temi demografia, povertà e ambiente rappresentano tre facce dello stesso problema — è tornata alla ribalta e al centro del dibattito internazionale.

Infine, il programma europeo di *mid term review*, cioè di revisione dell'Agenda di Lisbona — presentato dalla Commissione europea circa due settimane fa per il Consiglio europeo che si terrà a marzo — riordina i 140 obiettivi della strategia di Lisbona in dieci azioni principali, crea delle priorità e prevede dei piani nazionali, rendendo il tutto molto più specifico e a mio parere migliore dal punto di vista qualitativo. La questione dei cambiamenti climatici, e più in generale delle tecnologie cosiddette ecocompatibili, assume un ruolo centrale. Perciò, anche nel programma italiano sullo sviluppo che stiamo per varare in ottemperanza a queste indicazioni europee — la cui attesa da parte nostra spiega anche il ritardo rispetto alle previsioni iniziali di varare le misure entro l'inizio dell'anno —, sarà previsto di destinare una parte degli interventi alle tecnologie ecocompatibili, in particolare quelle rivolte ad ottenere risparmio energetico e, di conseguenza, minori emissioni di gas serra.

Fatta questa introduzione, vorrei spiegare come a parere dei principali istituti di ricerca anche in campo scientifico e ambientale, oltre che economico, sia possibile perseguire una riduzione dei gas serra. Si è tenuto un lunghissimo dibattito in economia sulla tassazione e gli strumenti di tipo fiscale. Ricordate che negli anni novanta si parlava insistentemente della *carbon tax*, parametrata all'emissione di carbonio, tale da poter generare i risparmi voluti.

Con il procedere delle analisi concrete in questo settore, si è capito che la variabile principale nel determinare le riduzioni delle emissioni di gas serra e quindi la riduzione dei consumi energetici era ed è il progresso tecnico. Tecnologie più evolute richiedono meno energia e quindi inquinano di meno e anche il contenuto

materiale di fattori inquinanti diminuisce di molto; ci sono degli studi che parlano di fattori di riduzione da 4 a 10.

Tenete conto del fatto che il consumo energetico conseguente alle emissioni di gas serra, se considerate in funzione dello sviluppo economico, seguono tipicamente una forma a campana. Quando un paese è molto poco sviluppato, usa poche energie e quindi inquina poco. Con le prime fasi dello sviluppo, cresce moltissimo l'industria pesante e l'uso di energie, ma poi, a sviluppo economico e industriale raggiunto, si riduce l'uso di energia. Il progresso tecnico, il miglior trattamento delle emissioni, l'introduzione di combustibili puliti o di marmitte catalitiche e di misure che sono tipiche dei paesi evoluti tendono a ridurre il dispendio di energia.

Per spingere lo sviluppo economico verso la giusta direzione non è sufficiente un adeguato sistema di tassazione, ma occorre anche incentivare l'innovazione e l'investimento in questa direzione, perché l'investimento notoriamente si sviluppa attraverso delle traiettorie tecnologiche. Se un paese imbocca una traiettoria tecnologica *energy saving*, seguirà una certa direzione nello sviluppo economico, se non lo fa ne seguirà un'altra.

Si tratta quindi di accompagnare misure di tipo fiscale, che possono essere ulteriormente razionalizzate in Europa, a misure che spingano le traiettorie tecnologiche nella direzione desiderata, ossia verso i risparmi di energia.

Per far questo, servono investimenti privati e pubblici. In assenza di questi investimenti, se alzassimo puramente la tassazione, avremmo ciò che gli economisti chiamano l'effetto di sostituzione e l'effetto di reddito, perché si deprimerebbe il reddito disponibile e il livello dei consumi senza riuscire a sostituire in maniera appropriata quelle materie con altre.

Faccio un esempio. Possiamo utilizzare a tale fine la tassazione sui carburanti, ma se non c'è un sistema di trasporto pubblico alternativo, tutto ciò si risolve in un effetto di reddito, senza necessariamente un risparmio energetico con il relativo effetto di sostituzione. Se per andare da Torino a

Milano in automobile si impiegasse un'ora in meno rispetto al treno, chi può andrebbe in macchina. Di conseguenza, bisogna affiancare strumenti di tipo fiscale ad altri strumenti, incentivando una serie di aspetti.

Questa è una strategia che presenta dei vantaggi, non soltanto da un punto di vista ambientale e dei costi che il degrado del clima può generare, ma di per sé. Quando l'anno scorso si è verificato il rincaro dei prezzi del greggio e dell'energia, l'impatto di questo rincaro sui paesi, come è ovvio, è stato direttamente legato all'intensità energetica di queste stesse aree. Per paesi poco intensivi di energia, l'impatto di un barile di petrolio a 50 dollari per almeno tre anni è pari sulla crescita allo 0,5 per cento. Per paesi come la Cina, a forte sviluppo industriale, tale impatto può raggiungere la percentuale del 3 per cento sul tasso di crescita. Risparmiare energia è quindi in un certo senso anche un modo per proteggersi dagli *shock* economici legati all'andamento del prezzo del greggio.

La strategia che il Governo sta mettendo in piedi si basa in qualche modo su queste premesse. Sicuramente, nel programma per aumentare la competitività c'è tra le priorità un obiettivo di valorizzazione dell'ambiente in generale. Sicuramente c'è un problema di risparmio energetico in particolare e c'è un *action plan* italiano teso a realizzare pienamente la strategia di Kyoto.

Esiste un'ipotesi di investimento per l'ambiente, che coinvolge le aree sottosviluppate, che rientrano nell'area obiettivo 2 dei fondi comunitari, di 7,8 miliardi di euro, per il periodo 2000-2006 e un finanziamento a livello di rete nazionale di 11,7 miliardi di euro delle risorse degli accordi di programma quadro tra il Governo e le regioni.

Questi fondi sono assegnati su un asse generico, che si chiama « risorse naturali », ma questa dizione è declinata come risorse idriche, depurazione delle acque reflue, ciclo integrato dei rifiuti, difesa del suolo, efficienza energetica e fonti di energia rinnovabile, per consentire di andare in questa direzione.

Oltre gli interventi diretti in favore dell'ambiente, le politiche pubbliche possono contribuire alla sostenibilità dello sviluppo e dei cambiamenti climatici maniera più diretta. Il primo è il piano di costruzione, su cui il Governo è fortemente impegnato, di un sistema di trasporto pubblico realmente alternativo al sistema di trasporto privato (penso principalmente al trasporto su rotaia). Stiamo varando un meccanismo di incentivazione che, tra le priorità di uso del fondo rotativo introdotto con la legge finanziaria, di 6 miliardi di euro, avrà tecnologie compatibili con il risparmio energetico.

Per quel che riguarda gli aiuti di Stato, è in atto in sede europea una revisione per quel che riguarda le materie attinenti al Protocollo di Kyoto, perché tutti abbiamo consapevolezza che in questa specifica fase la tutela dell'ambiente può consentire uno sviluppo economico più armonioso.

Detto questo, la situazione, se prendiamo letteralmente il protocollo, non è di semplice attuazione. Gli obiettivi sono, da un lato, insufficienti per arrestare cambiamenti climatici, dall'altro, molto ambiziosi sul piano quantitativo.

Sul piano internazionale, con la ratifica del protocollo con la legge italiana n. 120 del 1° giugno 2002, l'Italia si è impegnata a ridurre le emissioni di anidride carbonica e degli altri gas serra — con dei parametri che legano gli uni agli altri perché, ovviamente, la nocività per tonnellata dell'uno non è paragonabile a quella dell'altro — del 6,5 per cento in media rispetto al 1990 nel periodo 2008-2012. Sulla base delle stime questo significherebbe un'emissione assoluta negli anni 2008-2012 pari a 475 milioni di tonnellate di carbonio.

Al momento attuale, senza alcun intervento ed ipotizzando prezzi del petrolio intorno ai 30 dollari al barile, l'andamento tendenziale dello scenario sarebbe di 613 milioni di tonnellate al 2010 e, quindi, con uno scostamento rispetto all'obiettivo di 138 milioni di tonnellate su 475. Con gli interventi attualmente previsti e con un prezzo del petrolio sempre intorno ai 30 dollari — tenete conto che, ovviamente,

adesso è più alto — si stima che le emissioni si attestino attorno a 576 milioni di tonnellate. Quindi, partiamo da 613, stiamo a 570 e, ammesso che non si rinegozino le questioni, bisogna scendere a 475 oppure occorre avvalersi di tutti quegli strumenti di flessibilità che il Protocollo di Kyoto consente per raggiungere l'obiettivo attraverso i meccanismi esterni: *burden sharing*, permessi, *joint implementation*, per cui si fanno investimenti in altri paesi, e via dicendo.

Molto seriamente parlando, ritengo che l'attuazione del Protocollo di Kyoto non sia un fatto amministrativo, una legge, un punto ma un processo: si è partiti nel 1989 con la Commissione Brundtland, che ha cominciato a porre le basi concrete del negoziato, si è passati per la Conferenza di Rio — dove i capi di Stato, allora c'erano Bush ed Andreotti, presero atto globalmente di questo problema —, ci sono voluti cinque anni per arrivare al protocollo, ci sono state molte conferenze delle parti in cui si è cercato di dettagliare questo processo e in parallelo c'è stato lo studio intergovernativo sull'impatto dei cambiamenti climatici.

Ripeto, siamo in un processo e non si tratta di prendere troppo letteralmente questi obiettivi né questi *target*. Ovviamente, come nel progresso tecnico si procede in una traiettoria tecnologica, anche in questo caso si deve procedere in una traiettoria negoziale che consenta di arrivare a tale questione in maniera più efficiente dal punto vista dell'investimento ed efficace dal punto di vista dell'intervento. Sui progetti di implementazione congiunta sono già state individuate tipologie di misure che al momento sono in corso di attuazione in sede internazionale. Successivamente lascerò la documentazione perché sono appunti pertinenti. L'Italia ha avviato con nostre tecnologie programmi in Cina, in Serbia, in Egitto, in Tunisia, in Marocco, in Argentina, in Brasile e in Nigeria. Con la Banca mondiale stiamo discutendo l'acquisto di crediti generati dal processo che dicevo prima e

dall'*Italian Carbon Fund* presso la Banca mondiale: quindi, sostanzialmente stiamo muovendoci in questa direzione.

Il costo previsto non per l'Erario ma per il sistema Italia - e, quindi, va visto come un investimento - è ragionevolmente contenuto perché da qui al 2012 il Ministero dell'ambiente parla di 2,5-3 miliardi di euro di investimento nell'arco di 8 anni. Secondo noi il costo medio delle tecnologie che stiamo mettendo in piedi, tenuto conto che sono tecnologie che servono comunque - il treno ad alta velocità non si fa per dare un contributo al Protocollo di Kyoto ma per fare un piano italiano di trasporti, ma, guarda caso, è molto più efficiente dal punto di vista energetico che andare in automobile o in autobus - è di 5,5 euro a tonnellata di carbonio abbattuto e, quindi, di minore emissione. Tutto ciò è efficiente perché nell'embrionale mercato europeo dei permessi ed in quello americano, dove queste cose sono più evolute, il costo medio di abbattimento incorporato, rappresentato dal permesso di emissione per tonnellata, è stimato in 10-15 euro per tonnellata: per quello che ci riguarda stiamo parlando di valori abbastanza efficienti proprio perché siamo su una tradizione di efficienza.

Ripeto, il processo va inteso come una direzione di marcia. Quindi, posto che il paese evolve, investe in Italia e all'estero, muoversi in questa direzione piuttosto che in tante altre presenta il vantaggio ambientale ed economico di immunizzarci o di ridurre la vulnerabilità dagli *shock* energetici, che sono nella natura del mondo, ci sono sempre stati e ci saranno sempre.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la sua relazione.

DOMENICO SINISCALCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Se siete d'accordo, invierei alla Commissione anche l'Agenda di Lisbona di Barroso, che parla di tutto ma anche di tale argomento.

PRESIDENTE. Mi sembra importante che l'Agenda si sia ristretta rispetto agli eccessivi obiettivi.

Do ora la parola ai colleghi che intendano formulare delle domande o richieste di chiarimento, ricordando nuovamente che sarà consentito un intervento per gruppo pari a 5 minuti ciascuno, perché in Assemblea sono previste votazioni a partire dalle ore 10.

ERMETE REALACCI. Signor ministro, concordiamo con le sue argomentazioni nella descrizione di quanto è accaduto nel corso di questi anni e degli obiettivi strategici. Del resto, sappiamo che lei è persona attenta ed impegnata in materia. Il problema ed il punto dolente che siamo chiamati a valutare è che rapporto ci sia fra questa analisi e le scelte concrete della politica del Governo. Noi sappiamo bene - è anche il senso dell'indagine che la Commissione ha svolto e delle osservazioni che il presidente Armani ha espresso rispetto alle normative dell'Unione europea - che le questioni ambientali non si affrontano *end of pipe*, prevedendo alla fine degli stanziamenti per riparare ai guasti, ma orientando in maniera diversa l'economia e il funzionamento della società: questo attiene a tante scelte. Tra pochi giorni milioni di italiani dovranno lasciare la macchina a casa perché in tante città abbiamo superato il limite delle polveri sottili. È evidente che una politica dei trasporti - mi dispiace dirlo, ministro, ma, per quanto riguarda il trasporto pubblico urbano, in questi anni si è visto l'azzerramento puro e semplice dei fondi - che favorisca un trasporto pubblico urbano meno inquinante rispetto ai mezzi privati avrebbe un vantaggio dal punto di vista sanitario, ambientale e anche del Protocollo di Kyoto.

Infatti, come lei sa, le emissioni di CO2 del sistema dei trasporti ormai sono circa il 30 per cento e sono aumentate del 25 per cento rispetto al 1990, mentre il complesso delle emissioni italiane rispetto al 1990 attualmente è aumentato di almeno il 10 per cento. Quindi oggi il nostro obiettivo è molto ambizioso perché siamo intorno al 16-17 per cento di esigenza di riduzione. Signor ministro, quello che non abbiamo visto finora nelle politiche del

Governo — e vorremmo capire se sia contenuto nel provvedimento relativo alla competitività — è esattamente la filosofia che lei descriveva, cioè il fatto di pensare alle politiche di competitività economica nel loro uso multifunzionale.

Quando fu varata la « Tremonti-bis », il suo predecessore accolse un ordine del giorno che andava esattamente in questa direzione, prevedendo che anziché concedere la stessa quantità di risorse a chi costruiva capannoni industriali e al notaio che si rifaceva il salotto, si stabilisse di incentivare innovazione tecnologica, ricerca, nuovi prodotti, qualità, competitività del sistema in una direzione in cui facendo l'interesse dell'economia italiana si favorivano anche le politiche ambientali. Nulla di tutto ciò è stato fatto. Più recentemente, quando è stata varata la riforma fiscale, noi abbiamo premuto affinché, invece di spendere risorse in quella direzione, con un quarto di quegli stanziamenti si desse attivazione ad una seria proposta, segnatamente avanzata da Pasquale Pistorio, che prevedeva un investimento di 1,5 miliardi di euro, che a sua volta avrebbe attivato circa il doppio di risorse private, su un settore, quello dell'innovazione, della ricerca e del rapporto con l'università che, come lei sosteneva prima, ha il doppio effetto di spostarci nella parte destra della curva gaussiana, facendo aumentare la competitività del sistema italiano, e di rispondere allo stesso tempo agli obiettivi di Kyoto.

Se, come penso, questo provvedimento ancora non è definito, propongo di riparlare quando disporremo di ulteriori elementi, anche perché lei non ci ha riferito se nel provvedimento sulla competitività questo sia uno dei veri obiettivi del Governo. Dopo tante occasioni perse, dopo tante risorse sprecate su binari, il provvedimento sulla competitività è uno strumento effettivo per far avanzare la nostra economia e, quindi, rispondere agli obiettivi di Kyoto?

So che lei condivide la mia impostazione generale. C'è, però, una frase di Longanesi che dice: il contrario di ciò che penso mi attrae come un mondo favoloso.

Non vorremmo che nella materialità dell'azione di Governo lei fosse attratto su una direzione molto diversa da quella che lei ha indicato.

VALERIO CALZOLAIO. Il ministro ha dimostrato una consuetudine con alcune procedure, la conoscenza di alcuni meccanismi, i riferimenti ad alcuni appuntamenti che segnalano una personale sensibilità. Tutto ciò è apprezzabile. Ha poi fatto spesso riferimento anche ad una ideologia delle relazioni fra economia ed ecologia che ha contenuti, riflessioni e nessi da me condivisi e, credo, positivamente coerenti con i principi dello sviluppo sostenibile.

Nel contempo, però, devo rilevare che l'audizione è stata molto deludente e, francamente, sconcertante. Il Protocollo di Kyoto è uno dei pochi atti che non contengono soltanto un processo. La Convenzione sui cambiamenti climatici, ad esempio, è sicuramente una dichiarazione d'intenti senza date, scadenze o percentuali e, come questa, le Convenzioni sulla biodiversità, sulla lotta alla siccità o anche taluni dei *Millennium goals* non hanno alcuna quantificazione. Su questo si è discusso molto a Johannesburg, dove si trattava di stabilire se la strada di affermare principi condivisi ma non calendarizzati fosse utile. Come poi sa bene il ministro, gli Stati Uniti si sono sempre rifiutati di fissare date e scadenze. Tuttavia, il Protocollo di Kyoto è un'altra cosa perché non è soltanto un processo. Certo non sarebbe drammatico sfiorare di un 2 per cento; bisogna però scegliere una direzione ben precisa anche se non in maniera rigida.

Il Protocollo di Kyoto non è soltanto un processo, perché è anche un impegno, ed è scandaloso che il ministro non abbia fatto riferimento al meccanismo europeo di questo impegno. Il ministro conosce molto meglio di me il patto di stabilità e so che nel corso degli ultimi mesi si è molto cimentato su come consentire all'Italia di rimanere all'interno dei parametri stabiliti dal patto; credo quindi che egli non avrà difficoltà a riconoscere che

il Protocollo di Kyoto non è altro che il patto di stabilità ambientale dell'Europa. A Kyoto l'Europa ha stabilito di ridurre le emissioni dell'8 per cento entro il 2012. Per raggiungere quell'obiettivo, risultato di una media, alcuni paesi possono crescere, come ad esempio il Portogallo, mentre altri paesi debbono scendere in proporzioni diverse, l'Italia meno della Germania. Noi siamo vincolati a quella riduzione da un patto di stabilità ambientale e se l'Italia salta, salta anche l'Europa — non so se è chiaro — con un meccanismo analogo a quello del patto di stabilità economica e finanziaria.

Ebbene, il ministro ci ha appena detto che, secondo le stime tendenziali del Governo, non solo l'Italia riduce le emissioni del 6,5 per cento come si è impegnata a fare, ma aumenta rispetto al limite utilizzato come punto di partenza di almeno il 15 per cento. Ci ha detto poi che vorrebbe ottenere una riduzione, sulla base delle misure oggi fissate sul territorio nazionale, di appena un quarto di quanto stabilito, cosa impossibile, perché come tutti sanno, nel Consiglio dei ministri europei, che ha deciso la bolla europea, si è stabilito che ogni paese deve ridurre per almeno la metà le emissioni sul proprio territorio, potendo comprare non più della metà della riduzione di emissioni all'estero. Inoltre il ministro ci ha informato che il Governo in carica, di cui egli autorevolmente rappresenta la politica economica, ha fallito nell'attuare le misure avviate per giungere ad una riduzione delle emissioni. Ricordo che i precedenti piani di riduzione delle emissioni raggiungevano il 50 per cento, avviando politiche, misure, incentivi e pratiche fiscali per centrare l'obiettivo.

Cito solo l'esempio del piano generale dei trasporti. Il nostro paese alla fine degli anni novanta si è dotato di un piano generale dei trasporti, impostato sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane e sul trasferimento di merci e, in parte, di persone dalla strada alla rotaia. Il Governo attuale ha fatto invece una scelta diversa durante questi tre anni. Il ministro non ci ha parlato del piano delle infra-

strutture, mentre ci dovrebbe dire se questo piano, impostato con la legge obiettivo del 2001, consenta di trasferire merci e persone dalla strada alla rotaia oppure se con esso si sia compiuta esattamente la scelta opposta. Inoltre, i finanziamenti che erano stati impostati per il trasporto pubblico, possibilmente su rotaia, nelle grandi aree metropolitane sono stati incentivati o sono stati bloccati?

Su tutti questi temi poco ci è stato detto; per l'istante ciò che il ministro ci ha comunicato è che sulla base dei dati e delle scelte del Governo si è ridotto di più della metà il possibile risultato delle misure interne di riduzione delle emissioni. Quindi, dal nostro punto di vista il provvedimento sulla competitività in via di determinazione difficilmente riuscirà a ribaltare questo quadro. Se poi il ministro ci dirà qualcosa che invece ci consente di sperare ci farà piacere, almeno sul piano ambientale.

MAURIZIO ENZO LUPI. Evidentemente io e l'onorevole Calzolaio abbiamo ascoltato due relazioni diverse; almeno spero ci interessi la stessa cosa, anche se tante volte mi viene il dubbio che non sia così. Mi sembra interessi maggiormente mettere in evidenza le eventuali contraddizioni o ribadire che uno aveva fatto bene e l'altro male. Forse la verità è nel giusto mezzo, nel senso che tutti ci stiamo sforzando perché condividiamo il raggiungimento dell'obiettivo. Si sono fatte cose, secondo me poche, nei cinque anni di governo del centrosinistra e se ne sono fatte, magari poche o tante a seconda dei punti di vista, durante questa legislatura; certo è che si può e si deve migliorare, anche perché non condivido minimamente l'impostazione arcaica secondo cui si pensa che la realizzazione delle infrastrutture danneggi l'ambiente. Non lo crede più nessuno. Non ci sono dati a supporto di questa tesi, non è vero che si sono privilegiate le infrastrutture su strada rispetto al ferro, perché mai come in questi ultimi tre anni e mezzo gli investimenti delle ferrovie dello Stato si sono sviluppati. Non voglio entrare, però, in una polemica del

genere. Mi sembra, piuttosto, che oggi il ministro abbia posto una serie di questioni che sono condivise e su cui dovremo lavorare insieme.

Intendo proseguire il mio intervento con una serie di considerazioni e una richiesta di chiarimenti. Come è possibile rilevare anche dalla relazione del ministro, questo Governo, secondo una coscienza che ritengo ormai acquisita dall'intero paese, ritiene il patrimonio ambientale uno dei motori essenziali dello sviluppo del paese stesso. La salvaguardia ambientale non contribuisce soltanto a garantire la qualità della vita, ma rappresenta anche uno degli strumenti necessari alla concorrenzialità del sistema paese nei confronti degli altri sistemi (partendo dalla localizzazione urbana sino al tema complessivo delle reti). Alla luce di ciò, reputo significativo che nella relazione il ministro abbia dedicato esattamente un capitolo, benché introduttivo, a questo tema.

Fatte queste premesse, senza entrare nel merito delle questioni che il ministro ha esposto, sotto l'aspetto delle politiche di sviluppo, sul ruolo giocato dall'ambiente nella determinazione delle scelte di riferimento e su quali siano gli interventi posti in atto, vengo alla seconda questione che, seppur acquisita, ritengo essenziale sviluppare ancora: l'azione fiscale diventa determinante rispetto allo sviluppo ambientale del paese. Questo è un altro elemento che ritengo rappresenti una conquista anche da un punto di vista culturale. Abbiamo sempre pensato, negli anni passati, che il dato fiscale fosse a sé stante, che riguardasse soltanto un settore o una parte del paese. Noi — che ne stiamo discutendo anche a proposito della disciplina urbanistica di governo del territorio (all'esame dell'Assemblea la prossima settimana) —, riteniamo invece che ormai, proprio per una concezione complessiva di governo territoriale, l'elemento fiscale sia determinante, rappresentando una delle leve capaci di consentire il perseguimento degli obiettivi che una classe di Governo o uno Stato si prefigge di raggiungere. Il ministro, al riguardo, ha citato alcuni esempi, riconoscendo con correttezza che

alcuni degli incentivi fiscali di cui si discute sono stati posti in essere dal Governo precedente. Ritengo essenziale muoversi lungo questa direzione e perseguire con forza tali obiettivi.

Avviandomi verso la conclusione, sottolineo al ministro l'esigenza che in tale ottica debbano essere considerate tutte le possibili azioni legislative o di indirizzo che guardino la leva fiscale. Quelle azioni, infatti, non rappresentano un costo, quanto un investimento per il perseguimento degli obiettivi prefissi. In questo senso, ritengo che — nella concezione complessiva della politica di Governo — lo strumento fiscale rappresenti un fattore determinante: qualsiasi iniziativa che il Governo intraprenda, o il Parlamento richieda, riguardo all'introduzione della leva fiscale, per la riqualificazione del territorio o dell'ambiente, deve essere considerata prioritaria, ovviamente entro i limiti della capacità di copertura.

In conclusione, ritengo che, alla luce di queste premesse, anche il rilancio del piano infrastrutturale costituisca elemento determinante per il perseguimento degli obiettivi della qualità ambientale e che come tali, investimenti sul piano della realizzazione infrastrutturale, sia su ferro sia su gomma, rappresentino uno dei presupposti determinanti ai fini della riduzione delle emissioni nocive. Sembra pertanto evidente ed essenziale, come del resto dimostra l'impostazione che il ministro ha dato, anche alla luce degli esiti cui il confronto fra maggioranza e Governo ha condotto, riconoscere uno spazio strategico alla tutela ambientale e agli interventi infrastrutturali nell'ambito delle misure per la competitività. Nell'attesa di esaminare il contenuto del decreto, sono comunque certo che il Governo compia questa scelta, nella convinzione che il rilancio della competitività del paese non sia legato ad un limitato settore ma sia parte di una strategia complessiva.

Sarei grato al ministro se fornisse ulteriori chiarimenti riguardanti in primo luogo la leva fiscale e in secondo luogo il

tema della competitività del paese, in ordine agli aspetti di cui si discute in questa sede.

PRESIDENTE. Non essendovi altri interventi, do la parola al ministro per la replica.

DOMENICO SINISCALCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Come sottolineava l'onorevole Realacci, è necessario che la politica economica sia polifunzionale — non rimanendo focalizzata sul singolo obiettivo —, secondo una traiettoria di sviluppo compatibile con i vari problemi che un paese fronteggia. Quando si parlava della *carbon tax*, non di quella italiana ma di quella europea, che non è stata mai introdotta, il problema era di spostare il carico fiscale da lavoro ad energia proprio per ottenere — si diceva allora — un doppio dividendo, cioè maggiore occupazione, scendendo la tassazione sul lavoro, e minore inquinamento. Ho citato questo esempio a titolo esemplificativo, per evidenziare che l'innovazione procede per « grappoli », per traiettorie.

Vengo quindi ad affrontare un secondo tema molto generale. Parlando del passaggio dal prodotto al processo, non intendo riferirmi al passaggio dall'universo della precisione a quello del pressappochismo; era piuttosto mio intento esplicitare che quella di cui si discute rappresenta una direzione di marcia e che probabilmente, tra cinquanta o cento anni, ancora di questo problema si parlerà, ancora su misure per mitigare od evitare cambiamenti climatici si dovrà riflettere. Ovviamente i *target* saranno ben diversi da quelli attuali, più o meno ambiziosi, migliori o peggiori, nel procedere della conoscenza scientifica. Del fatto che Kyoto costituisca solo il punto di un processo, rimango assolutamente convinto, se non altro perché i *target* che il protocollo definisce, a detta di tutti, rappresentano certamente un buon inizio ma non sono sufficienti. Si tratta evidentemente di una direzione da percorrere.

Detto questo, vengo alle questioni più specifiche che sono state poste. Sicura-

mente, in questo campo prevenire è molto meglio che curare, anzi, rispetto ai cambiamenti climatici curare è una strategia capace di rivelarsi sufficiente solo in pochissimi casi, se non altro perché rimettere le cose in pristino è sostanzialmente impossibile, vista la durata temporale di tali fenomeni. Alla luce di ciò, effettuare investimenti diviene essenziale per orientare il progresso tecnico in quella direzione, attraverso tutte le politiche disponibili. Non posso illustrare adesso il contenuto del provvedimento sulla competitività per il fatto che sarà frutto di un lavoro collegiale del Governo; sono però in grado di anticipare alcune delle previsioni che vi saranno contenute — se non altro perché proposte da noi o da altri ministri con cui abbiamo già parlato — e che ritengo abbiano ottime probabilità per andare in porto. La prima misura è destinata a una parte del fondo rotativo a progetti di ricerca, di università ed imprese, lungo le linee che il ministro Moratti sta da tempo proponendo, anche in sintonia con quanto alcune organizzazioni imprenditoriali hanno fatto.

Quando parlo di riserva, mi riferisco ovviamente ad una quota percentuale, di cui attualmente non sono in grado di riferirvi l'entità con precisione; si tratta comunque di una quota sostanziale, intorno alle cifre che lo stesso onorevole Realacci richiama. È una certa quota.

Accanto alla riserva, ci sono delle priorità, tra le quali la questione delle tecnologie compatibili con l'ambiente e volte al risparmio energetico. Infine, ci sono problemi per i quali l'analisi a mio avviso deve essere un po' più sottile. Sicuramente, un trasporto su rotaia può essere incentivato anche perché le ferrovie avevano già pronti nel cassetto dei progetti al riguardo. Se viaggiate nella pianura padana dall'est all'ovest vedrete un cantiere continuo, teso a migliorare la mobilità, l'ambiente e la congestione automobilistica. D'altra parte, alcuni degli stessi investimenti su strada possono migliorare la situazione. Se intorno a determinate città,

prima fra tutte Venezia, tutti sono imbotigliati nel traffico, ci troviamo in una situazione pessima.

Per quel che riguarda ciò che diceva l'onorevole Calzolaio, il riferimento all'Europa c'è stato, perché la legge del 2002 che ho prima citato faceva riferimento alla quota italiana dell'obiettivo europeo per la riduzione dei gas serra. L'obiettivo di quella riduzione, pari al 6,5 per cento, è all'interno di quel contesto europeo. I patti di stabilità fatti di numeri rigidi non sono un gran successo, ma cerchiamo di tener conto degli obiettivi da raggiungere. Troverete sicuramente attenzione a questi temi nel provvedimento sulla competitività.

La leva fiscale è un obiettivo importante, ma ciò che conta sono anche i prezzi relativi. Se cala la fiscalità sul lavoro e resta invariata la fiscalità sull'energia, ciò vuol dire che la pressione fiscale sul settore energetico a parità di condizioni è aumentata. Sicuramente le variazioni dei prezzi dei prodotti petroliferi che si osservano nell'andamento del mercato sono più grosse di qualsiasi variazione fiscale che un Governo potrebbe mai concepire di mettere in piedi.

Infine, c'è una questione che non riguarda strettamente il Protocollo di Kyoto ma che comunque ci preoccupa moltissimo dal punto di vista ambientale, relativa alla mobilità nelle città. Ci sono le polveri sottili e altre sostanze negative che occorre monitorare. Il trasporto urbano sia pubblico che privato è una delle più grandi sfide. Sapete sicuramente che il prossimo passo europeo nella regolamentazione dei livelli di polveri e dei livelli di inquinamento urbano è più stringente di quello attuale e quindi uno sforzo specifico su questa problematica, così come sul riscaldamento, dovrà essere compiuto.

ERMETE REALACCI. Chiederei al ministro di tornare in questa sede quando il provvedimento sulla competitività sarà più maturo.

PRESIDENTE. Ascolteremo di nuovo il ministro quando il provvedimento sarà approvato dal Consiglio dei ministri.

VALERIO CALZOLAIO. Vorrei informare il ministro del fatto che la prossima settimana in aula verrà discussa una mozione relativa a questi temi. Vorremmo pregarla, se ne avesse il tempo, di venirci a trovare mercoledì, anche per leggere il testo.

DOMENICO SINISCALCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. La ringrazio, onorevole Calzolaio. Pur non essendo il ministro competente in materia, sono qui perché mi interessa moltissimo questo argomento e perché considero l'ambiente non come una specifica dimensione ma come una parte importante della politica economica generale. Purtroppo, sarò impegnato a Bruxelles con una riunione dell'Ecofin.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la disponibilità manifestata.
Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 4 marzo 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

A L L E G A T O



Ministero dell'Economia e delle Finanze

Le Politiche ambientali del governo e gli incentivi fiscali

Audizione alla Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della
Camera dei Deputati del Ministro dell'Economia e delle Finanze

Domenico Siniscalco

(10 febbraio 2005, ore 9,00)

Sono lieto di partecipare ai lavori di questa Commissione e vorrei approfondire alcuni aspetti relativi alle politiche ambientali del governo in risposta alle sfide che ci attendono nei prossimi anni, sia sul piano nazionale che internazionale, a cominciare dall'attuazione del protocollo di Kyoto.

Come deciso dal Consiglio dei Ministri dell'Ambiente della UE il 17 giugno 1998, e confermato dal Consiglio Europeo il 25 marzo scorso, l'entrata in vigore del Protocollo di Kyoto obbliga l'Italia a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e degli altri gas serra.

2. Anche in ambito G8, la questione dei cambiamenti climatici e dei rischi a essi associati è tornata alla ribalta come tema al centro del dibattito internazionale.

3. L'attuale presidenza britannica del G8 ha rinnovato l'invito a progredire concretamente nell'implementazione del protocollo tramite, ad esempio, la definizione di un pacchetto di misure atte a ridurre le emissioni, o tramite iniziative di partenariato con economie emergenti per lo sviluppo di tecniche di produzione meno inquinanti.

4. A livello nazionale, tuttavia, le politiche ambientali riguardano molto più degli impegni di Kyoto e della questione dei cambiamenti climatici sul nostro pianeta. Esse rientrano in una strategia più articolata che fa dell'ambiente un potenziale motore di sviluppo.

5. Vorrei, innanzi tutto, ricordare quanto contenuto nelle linee guida della politica economica 2005-2008, per poi tornare successivamente a parlare delle misure nazionali per l'attuazione del protocollo di Kyoto.

L'ambiente come motore di sviluppo

6. La strategia di politica economica del governo, così come identificata nello scorso DPEF, individua i 3 pilastri di intervento per il rilancio della