

La seduta comincia alle 14.45.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti di Confindustria e di associazioni di imprese ad essa aderenti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle strategie nazionali per il raggiungimento degli obiettivi definiti dal protocollo di Kyoto del 1997, in materia di controllo del livello di emissioni di gas serra, l'audizione di rappresentanti di Confindustria e di associazioni di imprese ad essa aderenti.

Si è trattato di un'indagine conoscitiva dal percorso un po' travagliato, essendo stata deliberata nell'autunno scorso. Nel frattempo, infatti, sono stati approvati, durante i primi 100 giorni di Governo, provvedimenti importanti (la cosiddetta legge obiettivo, la legge finanziaria, disegni di legge collegati e via dicendo), che hanno di fatto provocato uno slittamento nell'approfondimento di questo tema. Ricordo che, nel frattempo, si è anche svolta la Conferenza di Marrakech e successivamente è stato presentato il disegno di legge per la ratifica del protocollo di Kyoto.

Tale disegno di legge è stato approvato dalle Camere; si tratta, quindi, di legge dello Stato ed è pertanto ora possibile, a consuntivo, stabilire quali potranno essere, a seguito degli impegni assunti, i riflessi sull'industria del nostro paese, soprattutto a partire dal periodo più cruciale, quello cioè compreso tra il 2008 e il 2012, quando, effettivamente, la verifica del rispetto di tali impegni diventerà più stringente e quindi, evidentemente, più onerosa per quelle realtà statuali — compreso il nostro paese — che partono da posizioni più arretrate. Infatti, fra il 1990 e il 1998, le emissioni di gas serra nel nostro paese, anziché ridursi sono aumentate.

Non solo, ma per quanto ci riguarda partiamo da una posizione di inferiorità rispetto ad altri paesi dell'Unione europea, a dimostrazione del fatto che non tutti e quindici i paesi che aderiscono alla moneta unica si trovano nelle stesse condizioni. Nel settore di cui si discute, l'Italia si trova svantaggiata rispetto, per esempio, alla Francia o alla Finlandia (quest'ultima, peraltro, proprio in questi giorni ha deciso di costruire la sua quinta centrale nucleare). Tali paesi non hanno alcun obbligo, poiché la percentuale di riduzione dei gas serra per essi è pari a zero; ciò anche in considerazione del fatto che gran parte della loro produzione energetica dipende dall'energia nucleare, la quale, notoriamente, non emette gas serra, né anidride carbonica). Quei paesi, evidentemente, non hanno i problemi che invece abbiamo noi, costretti come siamo non solo ad impegnarci dal 1990 al 2012 nella riduzione delle nostre emissioni del 6,5 per cento, ma anche a recuperare ciò che non abbiamo fatto nel periodo tra il 1990 e il 1998, cioè l'abbattimento delle emissioni

del 4-5 per cento: quindi, sostanzialmente, ci troviamo di fronte ad un 10 per cento di tali emissioni da abbattere.

Desidero ora rivolgere un saluto ai nostri ospiti, all'ingegnere Prezioso, consigliere incaricato per le infrastrutture e l'ambiente, e ai suoi collaboratori, ai rappresentanti dell'Unione petrolifera, della Federchimica, dell'Assocarta, dell'Aitec, dell'Unapace e dell'Anfia. Si tratta di settori che, in base alla proposta di direttiva sullo scambio di quote di emissioni di gas ad effetto serra, sono tutti indicati nell'allegato 1 quali principali emittenti di gas serra, quindi soggetti ai meccanismi di autorizzazione, per quanto riguarda le emissioni, e poi, successivamente, a quelli di scambio per poter abbattere queste ultime. Sono inoltre settori soggetti anche a penalizzazioni e sanzioni, qualora tali abbattimenti non venissero realizzati.

Sono quindi lieto della presenza dei rappresentanti dei settori coinvolti, per ascoltare, non più in sede di indagine teorica sui potenziali effetti del protocollo di Kyoto, ma in termini operativi (anche alla luce della proposta di direttiva che ho citato) le loro opinioni sui possibili effetti dell'applicazione dei richiamati meccanismi che, per quanto riguarda la proposta di direttiva, mi sembrano particolarmente pesanti, sia dal punto di vista dell'applicazione, sia per quanto attiene ai controlli da parte della Commissione, sia, infine, per ciò che riguarda gli impegni da assumere a livello degli Stati nazionali. Ricordo, in proposito, il piano nazionale, che deve essere approvato da ogni Stato quale sorta di meccanismo di controllo sulle emissioni nonché sul rispetto dei vincoli che la riduzione di tali emissioni impone. Ritengo quindi utile ascoltare l'opinione dei rappresentanti dei settori direttamente coinvolti, circa i possibili effetti sul livello dei costi, sull'onere per gli investimenti e sul fatto che si sia più o meno pronti ad affrontare i vincoli della proposta di direttiva, anche alla luce degli impegni che il Governo italiano ha assunto una volta ratificato il protocollo di Kyoto.

Un discorso analogo vale per le possibili ricadute dell'attività che la Commis-

sione europea di Bruxelles svolgerà attraverso tale proposta di direttiva la quale, se pur non ancora operativa, perché deve passare al vaglio del Consiglio dei ministri e dei capi di Governo, tuttavia fornisce già un'idea di come la Commissione europea intenda muoversi. Quindi, se si vogliono formulare critiche o proporre modifiche, occorre che i settori interessati si facciano carico di rappresentare le loro istanze, nelle opportune sedi, al Governo ed al Parlamento, di modo che entrambe le istituzioni possano operare nella fase ascendente della formazione della direttiva europea, eventualmente contribuendo alla sua modifica, qualora gli oneri siano eccessivi.

Al riguardo, ricordo che proprio al fine testé indicato, svolgeremo una serie di audizioni di rappresentanti italiani del Parlamento europeo, audizioni afferenti anche, per l'appunto, alla materia trattata dalla proposta di direttiva. Nel dare la parola ai nostri ospiti, ricordo loro che possono lasciare alla Commissione documentazione inerente ai settori da loro rappresentati.

GIUSEPPE PREZIOSO, *Consigliere incaricato per le infrastrutture e l'ambiente di Confindustria*. Desidero, anzitutto, ringraziare la Commissione per l'occasione fornitaci di partecipare alla presente audizione. Per come è stato impostato l'incontro, desidero ringraziarvi anche quale portavoce delle rappresentanze delle varie categorie perché, effettivamente, la problematica, per noi, come lei stesso asseriva, è di assoluta rilevanza.

Vorrei, quindi, anticipare, con riferimento a quanto testé detto dal presidente, che consegnerò alla Commissione due documenti, come *position paper* della confederazione, a livello, appunto, centrale. Essi rappresentano una sintesi, in molti casi, anche delle voci delle singole rappresentanze presenti in questa sede, fermo restando che restiamo a disposizione per un approfondimento degli aspetti più critici. Infatti, proprio secondo l'impostazione da lei suggerita, signor presidente — e che condivido in pieno — pur essendomi

preparato alcuni argomenti, dividerei la mia esposizione in due parti: una breve introduzione di carattere generale, che riprende i temi affrontati in consiglio direttivo; una piccola premessa, che, a mio modo di vedere, diventa rilevante proprio in merito alle considerazioni sulla proposta di direttiva comunitaria in tema di *emissions trading*, come lei stesso aveva suggerito nella sua introduzione.

La prima considerazione generale vuole certamente segnalare la nostra preoccupazione, ma non tanto nella logica di essere inseriti nel dibattito sul grande tema del primo provvedimento di natura globale che Kyoto esprime e che, comunque, l'impresa assolutamente condivide nelle direttive principali. Lo dico soltanto per fugare il dubbio su posizioni un po' retrograde; mi è gradito, in questa sede, puntualizzare che invece, in molti casi, molti dei nostri imprenditori vedono tutto ciò come una grande opportunità, anche, in certi casi, di *business*. Ma va assolutamente controllata l'eventualità che, per così dire, la pianta possa nascere male; quindi, si deve tenere conto del fatto che, per molti versi — soprattutto per la questione della *burden share*, ovvero la divisione delle quote di emissione — l'Italia parte da una condizione assolutamente e paradossalmente svantaggiata.

Non ricorderò aspetti noti, di conoscenza generale ma, proprio come lei stesso, signor presidente, ricordava, la Francia parte da una posizione, paradossalmente, migliore. La sua scelta energetica, infatti, ha comunque visto il « nucleare » come fattore principale di approvvigionamento e la mette oggi in condizioni, soprattutto sul tasso di emissione, molto migliori delle nostre. Per quanto riguarda il consumo dell'energia, l'Italia ha un'ottima efficienza, per i motivi che sappiamo, nati negli anni settanta, causa lo *shock* petrolifero, ma, per certi versi, ha — perdonate l'espressione — raschiato il barile su questo fronte: paradossalmente, si trova una quota di assegnazioni, sul piano appunto delle emissioni consentite da qui al 2012, che per molti settori industriali, oggi veramente rappresenta una fortissima mi-

naccia. Ho ritenuto giusto sottolineare tale aspetto cruciale, che mi sembra, peraltro, recepito dal presidente nella sua introduzione.

Tralascio l'aspetto più strutturale, legato alla complessità di un « piano planetario » che, come tale, presenta incongruenze. Mi riferisco alle incongruenze che, poi, hanno portato gli Stati Uniti, prima della Conferenza di Amsterdam, a dichiarare il proprio rifiuto di allinearsi al sistema. L'argomento portato è consistito proprio nella considerazione che, in una decisione che vuole vedere, sul piano delle emissioni, un miglioramento planetario, oggi non si siano impegnati i paesi in via di sviluppo e, tra questi, particolarmente la Cina. Vorrei sottolineare che tale paese — per motivi anche professionali, ho potuto frequentarlo — registra tassi di sviluppo annui dell'8, a volte del 9 per cento.

Uno studio della Banca mondiale ha evidenziato la gravità di tale situazione nel medio-lungo periodo. Oggi, infatti, sul banco dei più importanti imputati per le emissioni di gas serra, siedono i paesi industrializzati, ma nel medio-lungo periodo, atteso il tasso di produzione e di crescita, i termini della situazione cambieranno, causa anche le tecnologie impiegate in occidente. A fronte di cinque-mila dollari di prodotto interno lordo prodotti in occidente, infatti, si ha una tonnellata di carbonio immesso nell'atmosfera — il biossido di carbonio lo prendiamo come parametro « sintetico », ma vi è tutta un'altra grande categoria di gas serra assolutamente non minori — mentre in questi altri paesi il rapporto è di una tonnellata a fronte di un migliaio di dollari di prodotto interno lordo. Quindi, in divenire, questo aspetto della mancanza dell'adesione dei paesi in via di sviluppo al protocollo desta comunque una grande preoccupazione.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo ma tra i paesi in via di sviluppo inserirei quelli che conoscono già un inizio di industrializzazione, in particolare la Cina e l'India: due miliardi e mezzo di persone. Si tratta, tra l'altro, dei paesi che,

potenzialmente, dovendo partire con costi più bassi per essere competitivi, spingeranno di più per potere avere impianti meno raffinati, impianti con una maggiore capacità di produzione di gas serra.

GIUSEPPE PREZIOSO, *Consigliere incaricato per le infrastrutture e l'ambiente di Confindustria*. È esatto; lei, per così dire, dà quasi la stura ad altre considerazioni. Non oso immaginare, per contro, a tutta una serie di normative difensive da parte dell'occidente, ad esempio le famose *eco-label*. L'occidente, infatti, dovrà trovare un modo per difendersi da una guerra commerciale che è, se mi consentite, un po' selvaggia. Ma questo aspetto e questo atteggiamento sono purtroppo assolutamente pericolosi.

Una seconda considerazione — entrerei poi nel merito della discussione — riguarda l'aspetto seguente. Può trattarsi di una grande opportunità sul piano del metodo di lavoro; in altri termini, la Conferenza di Bonn, da un punto di vista del recupero delle linee guida — mi riferisco in particolare alla direttiva comunitaria in tema di *emissions trading* — introduce alcuni concetti nuovi, che toccano anche, per esempio, le *joint implementation* o il *clean development mechanism*. Tali concetti sono legati comunque al principio generale che l'intervento deve essere globale. Dunque, su tale piano, si instaurerà, forse, una dialettica: da un lato il beneficio che vorremmo avere sul nostro territorio ma, a livello planetario, la capacità di compere, di avere crediti, sostanzialmente, di emissione.

Questo può rappresentare essenzialmente uno dei pilastri dell'intervento futuro perché in una condizione di grande efficienza energetica, ma di penalizzazione sul piano della cosiddetta emissione dei gas inquinanti, l'industria italiana non può che trovare sistemi ispirati ad un altro rapporto costo-beneficio. Sono pratiche, queste, assolutamente già presenti in altri paesi, pratiche che vanno comunque nella direzione di attivare un meccanismo che oggi credo abbia cominciato, in questa sede, ad essere attivato. Penso infatti pro-

prio al meccanismo di una partecipazione del sistema produttivo alla formazione degli indirizzi normativi, con una influenza in un modo idoneo ad evitare il rischio evidenziato dallo stesso ministro Matteoli pochi mesi fa. Mi riferisco al rischio, nel rapporto tra risparmio e costo nel bilancio energetico, non tanto di un bilancio negativo in termini economici, quanto di non avere risultati ambientali, avendo invece sottratto al settore industriale risorse importanti che potrebbero andare nella direzione del principio di miglioramento della ricerca, dello sviluppo e, soprattutto, del controllo e dell'implementazione di tecnologie più avanzate per la gestione complessiva di questo tema. Mi fermerei qui, signor presidente, perché sugli aspetti generali potremmo forse tornare in seguito. L'occasione di oggi mi sembra comunque importante per poter dare voce alle nostre rappresentanze e per questo la ringrazio.

GIUSEPPE ASTARITA, *Responsabile energia e ambiente della direzione tecnica e scientifica di Federchimica*. Desidero innanzitutto svolgere alcune considerazioni introduttive. In generale, non ritengo che il problema di fondo sia posto dalla direttiva in tema di *emissions trading*: questa, infatti, come uno degli strumenti flessibili del protocollo di Kyoto, rappresenta solo una possibilità di rendere meno onerosi gli impegni che tale protocollo prevede. Pertanto l'*emissions trading* in sé, non ha nulla di problematico. Il problema, semmai, è costituito dagli impegni e dal protocollo di Kyoto. Trovo infatti piuttosto singolare che non sia stato dedicato spazio alla decisione di aderire a tale protocollo, mentre ne sia stato dato per l'*emissions trading*, una direttiva che identifica le proprie difficoltà proprio nel fatto che alcune condizioni preliminari che dovevano esserne la premessa non sono ancora conosciute.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, lei ha giustamente rilevato che il problema consiste negli impegni che sono stati assunti con il protocollo. Purtroppo,

tali impegni risalgono ai precedenti Governi e poiché *pacta sunt servanda*, evidentemente il Governo attuale, pur non condividendo tali impegni, eccessivamente gravosi, almeno per quel che concerne il nostro paese, si è sentito in dovere di rispettarli. Peraltro, nel contesto della direzione seguita dall'Unione europea (ricorderà che a Marrakech si è verificata una certa dialettica fra l'Unione europea da una parte e il Giappone e la Russia dall'altra), l'Italia si è praticamente dovuta adeguare.

Oggi abbiamo il problema di impegni che sono stati ormai assunti (6,5 per cento di abbattimento delle emissioni, più quello che non abbiamo rispettato negli anni tra il 1990 e il 1998) e quindi, purtroppo si discute solo dell'*emissions trading* !

GIUSEPPE ASTARITA, *Responsabile energia e ambiente della direzione tecnica e scientifica di Federchimica*. Signor presidente, intendevo arrivare ad una considerazione costruttiva, nel senso che è proprio l'esito delle conclusioni sia di Bonn, sia di Marrakech, che può offrire qualche possibilità. La direttiva in discussione, che — ricordiamolo — è stata presentata prima di Marrakech, rappresenta ancora un'intenzione ideologica dell'Unione europea di arrivare ad onorare gli obiettivi di Kyoto mediante azioni interne. Sappiamo invece che a Bonn e Marrakech si è acconsentito di dedicare uno spazio per le azioni esterne, attraverso i meccanismi di *joint implementation* e *clean development mechanism*.

In sostanza, desideravo solo rilevare che, nelle condizioni non ancora determinate dal Governo italiano, ma che dovrebbero esserlo con la revisione della delibera CIPE (in pratica, con la descrizione di come arrivare a onorare gli impegni presi attraverso una distribuzione di obiettivi ai vari settori), esiste uno spazio dedicato alle possibili azioni esterne, le quali presentano un bilancio costi-benefici molto più favorevole. Con queste, il Governo italiano potrebbe rendere meno gravoso il compito dei suoi settori interni.

Un altro problema che desidero rilevare, attiene alla *performance* del settore industriale, la quale è, in media e a consuntivo, estremamente soddisfacente. Il fenomeno per cui l'andamento delle emissioni si rivela contrario (il motivo per cui cioè stanno aumentando anziché diminuire), non va imputato ai settori industriali. Ricordo infatti che il settore dei trasporti è responsabile di un incremento che corrisponde alla quasi totalità.

In conclusione, per dare attuazione alla direttiva in materia di *emissions trading* occorre che vengano fissati degli obiettivi per i soggetti che in essa rientrano, ma non sarà possibile neppure iniziare, se non verranno fissati tali obiettivi, anche nei confronti di settori che saranno fuori dal gioco dell'*emissions trading*.

L'assenza di tali obiettivi rende in qualche modo vivace la discussione sull'*emissions trading*, poiché tutti vi intravedono la possibilità di ottenere dei vantaggi, i quali, peraltro, saranno possibili solo a patto che si riesca ad individuare un obiettivo « realistico ».

Per eliminare una parte delle difficoltà, al Governo italiano resta una possibilità, la quale però è contraria alle intenzioni che l'Unione l'aveva manifestato con la proposta di direttiva, ma che è stata ora resa possibile sia da Bonn, sia da Marrakech e che consiste nel dare spazio a quei meccanismi flessibili che prevedono azioni all'esterno del paese, molto più favorevoli anche dal punto di vista costi-benefici.

Volevo infine ricordare che un altro pesante limite dell'attuale direttiva consiste nel ricorso alle sole emissioni dirette. La mancata considerazione delle emissioni indirette (per esempio quelle che corrispondono ai consumi di energia elettrica acquistata) rende abbastanza priva di senso una valutazione dell'efficienza energetica di una organizzazione. Questo è un limite e come tale intendiamo segnalarlo. La considerazione delle emissioni indirette completerebbe un percorso di razionalità nella fase di applicazione della direttiva.

PRESIDENTE. Desidero ricordarle che, purtroppo, nella direttiva si prevede un

allargamento ulteriore ad altri settori dell'allegato 1. Quelli indicati in quest'ultimo rappresentano infatti un minimo rispetto alle potenziali prospettive. Vorrei anche ricordare che, nel disegno di legge che autorizza il Governo italiano ad approvare il protocollo di Kyoto, proprio su proposta del sottoscritto e del relatore Antonio Barbieri, è stata inserita la possibilità di utilizzare, per esempio, le disponibilità del fondo per i paesi in transizione dell'Europa dell'est per la ristrutturazione e la messa in sicurezza degli impianti energetici (sono esclusi per ora gli impianti nucleari, ma ricordo che in tali paesi vi sono moltissime centrali a carbone), e permettere così alle industrie italiane di potere intervenire (utilizzando appunto questo meccanismo come strumento di scambio) e guadagnare non solo la possibilità di importare energia nel nostro paese attraverso il sistema degli elettrodotti europei, ma anche quella di utilizzare tale fondo ai fini di uno scambio effettivo di energie.

GIUSEPPE ASTARITA, *Responsabile energia e ambiente della direzione tecnica e scientifica di Federchimica*. Sono soddisfatto della sua precisazione.

PRESIDENTE. Nel testo del disegno di legge è stata aggiunta proprio questa precisazione. Per quanto riguarda i trasporti, lei ha perfettamente ragione. Forse la crisi della FIAT potrebbe, da questo punto di vista, aiutarci, ammesso che quest'ultima abbia già le tecnologie per realizzare i motori a metano o a GPL!

GIUSEPPE PREZIOSO, *Consigliere incaricato per le infrastrutture e l'ambiente di Confindustria*. Più che altro ad idrogeno!

PRESIDENTE. Appunto! Come del resto è accaduto per la rottamazione, tutto ciò potrebbe aiutare le importazioni di automobili ecologicamente compatibili.

GIUSEPPE ASTARITA, *Responsabile energia e ambiente della direzione tecnica e scientifica di Federchimica*. Sappiamo tutti

che l'Unione europea è stata causa — non secondaria — della posizione assunta dagli Stati Uniti, proprio con la condizione di un limite inferiore alle azioni interne, il quale è caduto a Bonn e Marrakech, ma che ora ricordo solo perché può costituire una possibilità per l'Italia di raggiungere in maniera più realistica i propri obiettivi.

PRESIDENTE. Lei ha ricordato gli Stati Uniti, ma ricorderà anche che questi ultimi hanno abbattuto non tanto le emissioni di gas serra quanto gli altri gas. In California, per esempio, vi è stato l'abbattimento di tutte quelle polveri fini che, per esempio a Milano, sono responsabili dello smog. Questo aspetto non è stato assolutamente considerato.

GIUSEPPE ASTARITA, *Responsabile energia e ambiente della direzione tecnica e scientifica di Federchimica*. Perché è fuori da Kyoto.

PRESIDENTE. Sarà fuori da Kyoto ma anche quello è inquinamento, anzi, io che sono stato eletto a Milano, ve lo posso dire con cognizione di causa: quando non tira il vento quella polvere fine è tra i principali produttori di inquinamento!

PIERO DE SIMONE, *Direttore generale dell'Unione petrolifera*. Ringrazio anch'io la Commissione per l'occasione offertami di partecipare all'odierna audizione. Vorrei chiarire la situazione peculiare in cui versa il sistema petrolifero italiano, che si trova sicuramente in grosse difficoltà rispetto agli impegni assunti, anche perché il settore petrolifero, dagli anni novanta ad oggi, si è trovato nella condizione, dovendo rispettare una serie di norme di derivazione comunitaria — precisamente, direttive tendenti a migliorare la qualità dei carburanti in termini di componenti inquinanti — ad effettuare una serie di interventi tecnologici di modifica degli impianti. Questi ultimi, infatti, hanno determinato, da un lato, la riduzione degli inquinanti e, dall'altro, l'aumento dell'emissione di CO₂; quindi, ci troviamo in

una situazione di aumento obbligato delle emissioni, causa le stesse norme europee.

Dal 1990 rispetto ai giorni nostri, la crescita delle emissioni di CO₂ è passata da sedici, diciassette milioni di tonnellate, come sistema di raffinazione, agli attuali venti milioni di tonnellate (ventotto milioni, se consideriamo anche le componenti elettriche). Nell'ambito del sistema di ristrutturazione della raffinazione, infatti, sempre per motivi di tipo ambientale, abbiamo realizzato una serie di impianti che hanno introdotto la gassificazione dei residui pesanti per produrre energia elettrica e quindi ridurre le emissioni e trattare in maniera ambientalmente compatibile i residui. Quindi, l'industria petrolifera presenta questa realtà particolare causa la quale, per adempiere alle stesse norme europee, ha dovuto, in qualche maniera, aumentare le emissioni.

Crediamo che anche con le norme sulle *emissions trading*, se il riferimento dovesse permanere quello del 1990, l'industria petrolifera non sarà mai in condizione di poter adempiere agli obblighi di Kyoto e al rispetto delle quote di allocazione che dovessero derivare dalla normativa europea per quanto riguarda i singoli settori. Ad esempio, a livello di Commissione europea, si potrebbe arrivare alla identificazione di quote precise per singoli settori, se non addirittura poi per singole industrie; un auspicio è che, invece, si proceda ad un'allocazione a livello complessivo di paese. Ogni singolo paese, poi, in qualche maniera, troverà forme di compensazione interna tra settori più o meno virtuosi; nel caso nostro, obbligatoriamente meno virtuosi perché abbiamo dovuto, per necessità di cose, adeguarci a ridurre il contenuto di zolfo, il contenuto di aromatici e quant'altro. Ciò ha determinato, come ricordavo dianzi, una enorme trasformazione dell'industria, con miglioramenti dell'efficienza.

PRESIDENTE. Compreso il *pet coke* di Gela.

PIERO DE SIMONE, *Direttore generale dell'Unione petrolifera*. Esatto, compreso il

pet coke di Gela, che viene citato, proprio nel *débat* europeo, come un impianto di eliminazione, ecologicamente compatibile, di prodotti pesanti. Credo questa sia un po' la specificità del settore; richiamerei quanto ricordato nei precedenti interventi, ovvero che la proposta di direttiva sulle *emissions trading* è solo un mezzo, tra l'altro inidoneo ad alleggerire il carico complessivo. Teniamo presente che anche altri paesi, quali la Germania e l'Inghilterra — che, in fondo, come si è ricordato, avevano una struttura industriale diversa — hanno un onere complessivo molto più facile da ottemperare rispetto all'Italia. Quindi, l'Italia è in una situazione sicuramente più svantaggiata e, se non si trovano meccanismi di allargamento delle forme di flessibilizzazione, credo sarà, molto complicato poter raggiungere gli obiettivi.

FABRIZIO VIGNI. Chiedo scusa a tutti voi perché, purtroppo, non ho potuto seguire la prima parte dell'audizione; ne approfitto per formulare una domanda alla quale, dagli ulteriori interventi degli ospiti della Commissione, potrebbe venire una risposta. L'incontro di oggi cade nel momento giusto, a ventiquattr'ore dall'approvazione della ratifica; la mia domanda è la seguente. Non vi è dubbio che nessuno possa sottovalutare la gravosità ed i costi degli impegni per l'attuazione del protocollo; nessuno di noi credo li sottovaluti.

Ho appreso, proprio nel fine settimana — solo attraverso le agenzie per la verità, per il momento — di un rapporto su scala europea che stima come tutti o quasi tutti i paesi rischino di mancare gli obiettivi nel 2010; tra l'altro, si individua, in particolare, nel settore dei trasporti il problema dei problemi. Ciò testimonia anche quanto difficile sarà raggiungere questi obiettivi. Ciò detto — e, quindi, senza sottovalutare, nell'ottica delle imprese, la dimensione degli impegni ed i costi —, credo sussista anche l'altra faccia della medaglia. Mi riferisco alla circostanza che una serie di interventi di modernizzazione del sistema produttivo e del sistema di trasporti in direzione dell'energia e dell'efficienza energetica sarebbero comunque indispen-

sabili, anche a prescindere da Kyoto; il nostro paese dovrebbe comunque affrontarli.

Per un altro verso, nelle audizioni svolte alcune settimane fa, gli imprenditori appartenenti al club di Kyoto ricordavano come, anche in campo tecnologico, l'innovazione legata all'ambiente possa essere — per certi versi è già — un fattore di competitività per le imprese. Credo che, senza sottovalutare l'aspetto legato ai costi ed agli impegni, si debba lavorare molto su tale fronte, cogliendo così l'opportunità legata all'innovazione. Vi domando, dunque, cosa, a vostro giudizio, si può ancora fare, anche in previsione dell'aggiornamento della delibera CIPE, in termini di misure e di interventi a sostegno delle imprese, in modo da favorire l'innovazione ambientale e quindi, al tempo stesso, anche la competitività.

PRESIDENTE. Vorrei fare presente al rappresentante dell'Unione petrolifera che la sua preoccupazione può essere superata; se legge la bozza di direttiva, infatti, il piano per il controllo e lo scambio delle emissioni sarà un piano nazionale di ogni paese. A questo punto, si potrà determinare anche questo interscambio all'interno del paese.

GIUSEPPE PREZIOSO, Consigliere incaricato per le infrastrutture e l'ambiente della Confindustria. Se mi consente, signor presidente, l'onorevole Vigni ha sollevato un tema che ci trova d'accordo ed al quale siamo molto sensibili. L'onorevole ha centrato — non davvero per sottolineare, in questo caso, un « abbraccio mortale » tra impresa e paese — l'aspetto cruciale. L'opportunità è giustamente ghiotta, e non soltanto per l'impresa, argomento, peraltro, soltanto sfiorato nel mio intervento; l'opportunità risiede, piuttosto, nel metodo che si vorrebbe seguire in questo caso. Per esempio, la cosiddetta fiscalità incentivante non dovrebbe finire per andare nella direzione tecnicamente definita *command and control*; i tedeschi sono molto favorevoli a questo tipo di impostazione perché possiedono già la tecnologia per poter dare una risposta ad un discorso prescrittivo.

A nostro avviso, invece, si dovrebbe andare nella direzione di raggiungere sì tali obiettivi — obiettivi comunque voluti da tutti i cittadini — ma dando davvero un premio a chi investe sulle nuove tecnologie. Si dovrebbe misurare in modo vero, con un monitoraggio anche innovativo, il vero cambiamento; come ricordava il presidente, infatti, negli ultimi tre anni — un discorso a parte vale per la Germania, che partiva peraltro da situazioni assolutamente pregresse — non si è fatto molto e l'Italia è andata peggiorando nonostante l'attenzione che era stata posta su determinate norme di attuazione.

SEVERINO BRICCARELLO, Direttore dell'Ufficio di Roma dell'ANFIA. Ringrazio la Commissione per l'invito rivoltomi; ringrazio, altresì, la Confindustria. Il presidente ha accennato prima al problema della FIAT; non voglio entrare in tale aspetto perché non è questa la sede. Si è accennato vagamente anche al problema dei trasporti. In effetti, mi trovo a rappresentare un settore produttivo che presenta un problema di inquinamento doppio: l'inquinamento che proviene dagli impianti produttivi (che è comune a quello dei miei colleghi) ed un inquinamento che proviene dal prodotto (quello che, sostanzialmente, viene messo più che mai, a torto o ragione, sotto accusa quando si tratta di inquinamento). In Europa, ai trasporti è imputabile un quarto della produzione di CO₂; questo è assodato. Il trasporto stradale (quello che riguarda i mezzi che noi produciamo) è responsabile del 22 per cento della produzione di CO₂ di origine artificiale. Per quanto riguarda l'Italia, questa percentuale è un po' più bassa, in funzione della composizione del parco, che ha veicoli piccoli. Nel nostro paese, inoltre — com'è riconosciuto — vi è un rapporto di crescita tra il PIL e la domanda di trasporti che, in generale, è pari a 1 (ma è anche superiore se si considerano le merci).

A questo proposito, permettetemi di aprire una breve parentesi. Tutte le previsioni indicano che la domanda di trasporto crescerà ancora di circa il 30 per

cento nel prossimo decennio e tutte le simulazioni indicano che la strada rimarrà la modalità dominante. Quindi, al di là di ogni intento demagogico, è opportuno ricordare che, se vogliamo continuare ad aumentare il PIL (e quindi a trasportare merci in questo paese), saremo costretti a farlo ancora su strada.

Le azioni di politica ambientale da intraprendere, quindi, le quali possono essere molto diverse a seconda dell'efficacia e degli effetti secondari che possono esercitare sull'economia, vanno scelte sulla base di un criterio costi-benefici che tenga conto della reale fattibilità: portiamo pure su ferro tutto ciò che si può ma, nella realtà di oggi, tale possibilità di spostamento è assolutamente minima!

Poiché la sostenibilità da ricercare è quella ambientale — che peraltro va anche d'accordo con quella dello sviluppo economico e sociale, evitiamo — in questo condivido le preoccupazioni dei colleghi — che si muova verso un aumento della pressione fiscale sul settore, la quale oggi è già dell'ordine di 135-140 mila miliardi l'anno (mi riferisco alla pressione fiscale sul settore complessivo dei trasporti), mentre poi il ritorno di questo contributo nel settore è assolutamente basso rispetto alla media europea. Evitiamo quindi ogni manovra che aumenti costi ed inefficienze inevitabilmente indotte sul sistema dei trasporti.

Riteniamo invece che debba essere promossa ogni possibile azione tesa a razionalizzare e a rendere più efficiente il trasporto stesso. Tenendo conto di quanto prima detto, penso a nuove infrastrutture, all'uso finalmente generalizzato della telematica nella gestione del controllo del traffico, alla razionalizzazione del comparto dei servizi (con riferimento a quest'ultimo intendo anche il trasporto pubblico locale per il quale ci stiamo muovendo, così come anche la FIAT, attraverso accordi con il Ministero dell'ambiente e con l'Unione petrolifera, per la trasformazione a metano di una parte possibilmente sempre più consistente, in termini di finanziamenti, del parco circolante di autobus), al miglioramento e all'utilizzo ef-

ficiente di servizi e misure, anche quelle definite non tecniche — le cosiddette *smart reduction* — le quali sono state anche approvate dalla conferenza europea dei ministri dei trasporti e risultano di grande interesse, trattandosi di misure di tipo anche comportamentale (come si guida il mezzo, educazione stradale, un uso più efficace del veicolo in termini di inquinamento e via dicendo).

Il ministro Matteoli ha infine ricordato — siamo con lui perfettamente d'accordo e lo diciamo da anni — che è inutile chiedere ad un costruttore di veicoli di produrre mezzi sempre meno inquinanti (ormai in termini di sicurezza e di ambiente si progetta l'80 per cento di un veicolo, mentre una volta si pensava a prestazioni quali la velocità, i consumi e via dicendo), quando poi, per così dire, nella vasca in cui vi è dell'acqua sporca non si riesce ad immettere acqua pulita. Quindi il problema del rinnovo del parco è fondamentale se si vuole veramente arrivare ad un'efficienza maggiore.

Per quanto riguarda più specificamente la riduzione dei gas serra, ricordiamo che un passo di estrema importanza dal punto di vista degli accordi volontari è già stato compiuto nel 1998 con l'accordo tra la Commissione dell'Unione europea e la ACEA — l'Associazione europea dei costruttori di automobili — con il quale si prevede entro il 2008 la riduzione del 25 per cento dei consumi (e quindi del CO₂) rispetto al 1995.

Quindi la politica degli accordi volontari, secondo noi funziona. Con ciò non si intende rifiutare le direttive, ma semplicemente ribadire che comunque, molto spesso, gli accordi volontari riescono ad ottenere risultati operativi anche prima di quanto non facciano le direttive. Ci stiamo anzi muovendo in questo senso anche per quanto riguarda il problema della sicurezza e della protezione dei pedoni.

Un'altra accelerazione verso il miglioramento — mi rivolgo ai colleghi dell'Unione petrolifera — consisterà nella possibilità di avere un'anticipata disponibilità di carburanti senza zolfo, come già avviene in altri paesi europei.

Infine, lo ricordo per dovere di difesa del settore, vi è l'accordo volontario siglato tra il Ministero dell'ambiente, la FIAT e l'Unione petrolifera per la messa in circolazione entro il 2005 di 300 mila veicoli a metano. Si tratta di un progetto per il quale la FIAT ha stanziato un investimento di oltre 280 milioni di euro.

DOMENICO BURATTINI, *Direttore dell'AI TEC*. Signor presidente, la ringrazio per l'opportunità offertaci. Cercherò innanzitutto di rispondere alla domanda posta su cosa pensiamo della proposta di direttiva in tema di *emissions trading*. La questione relativa al protocollo di Kyoto il Parlamento l'ha affrontata e risolta e quindi la diamo per conosciuta (ovviamente, condividiamo la posizione espressa dalla Confindustria sull'argomento). La domanda, in realtà, non trova una facile risposta perché noi stessi da mesi stiamo lavorando sulla proposta *emissions trading*, che per la verità troviamo, nella formulazione attuale, molto vaga su aspetti che invece riteniamo importanti. Ad esempio, l'Inghilterra ha attivato uno strumento un po' diverso dalla proposta di direttiva ma lavorando pur sempre e comunque sugli scambi di diritti. Ma il costo dei diritti, per noi, eguaglia il costo del prodotto e nell'affrontare il problema bisogna considerare anche questo aspetto.

Noi non siamo ancora riusciti ad individuare una posizione definitiva. Siamo tuttavia preoccupati perché siamo dei produttori di CO₂, che nei decenni passati — come ricordavano i colleghi — hanno dovuto fare fronte a grandi impegni, non certamente finalizzati al contenimento del CO₂, bensì per migliorare la loro efficienza, soprattutto per quanto riguarda l'impiego dell'energia elettrica. Quindi, al momento, per quanto riguarda le emissioni di CO₂, intendiamo fare la nostra parte, tuttavia interpellaremo le istituzioni per raggiungere un accordo negoziato. In altri termini, vorremmo mettere le nostre aziende in condizione di rispondere agli impegni che ci verranno attribuiti dal

Governo italiano con un accordo negoziato, prescindendo dal ricorso allo scambio di diritti.

Per quanto riguarda più specificamente il nostro settore, abbiamo già preparato alcune proposte di modifica della proposta di direttiva, che potremmo far pervenire presso i vostri uffici.

Tenteremo di mettere in piedi, sia con il Governo, sia con le regioni un accordo negoziato per raggiungere gli obiettivi che ci verranno imposti.

Abbiamo, però, la piena consapevolezza del fatto che la reale applicazione di un accordo di questo tipo necessita preventivamente di un'azione concordata di tutto il sistema del paese, non solo dei livelli centrali ma anche delle amministrazioni territoriali, delle amministrazioni locali. Se effettivamente il problema della riduzione della CO₂ e dei gas serra diventa un problema nazionale, allora tutti quanti dovranno dare il loro contributo. Secondo la nostra esperienza, spessissimo accade che, su di un'indicazione del livello centrale, si innestino fenomeni a livello locale di ritardi, perplessità, polemiche e difficoltà tali da rendere assolutamente inefficaci molte delle iniziative assunte. Del resto, in materia ambientale, la Commissione è senz'altro più al corrente di me di tali evenienze. Se questa partita non viene opportunamente orientata e gestita — ma crediamo, invece, che il Governo possa e voglia provvedere opportunamente — diventa difficile, almeno per il nostro settore, poter raggiungere risultati di interesse.

MASSIMO MEDUGNO, *Vicedirettore generale di Assocarta*. È molto interessante il discorso della fase ascendente; anche noi abbiamo molto lavorato con i rappresentanti italiani al Parlamento europeo per cercare di portare alcuni contenuti all'interno della direttiva sulle *emissions trading*, per esempio circa il positivo contributo che potrebbe dare una tecnologia abbastanza diffusa nel nostro settore, la cogenerazione e altro ancora. Mi volevo soffermare su quanto si potrebbe fare in concreto perché l'efficienza energetica

sarà un argomento che comunque dovremo affrontare. Per esempio, per l'industria cartaria l'energia rappresenta il venti per cento, se non più ancora, dei costi complessivi; nel corso degli anni, tale industria ha già effettuato degli interventi: già produce energia tramite la cogenerazione e ha già ridotto in maniera significativa sia il fabbisogno energetico sia le emissioni di gas serra.

Però, attualmente, queste politiche energetiche nazionali avrebbero bisogno di essere ulteriormente stimulate; in effetti, potrebbero essere realizzati taluni interventi come il potenziamento del parco di cogenerazione, ciò potrebbe essere fatto tramite l'aggiornamento della delibera CIPE. Speriamo che il Governo ed il Parlamento italiano, in questo senso, ci diano un aiuto; noi, purtroppo, ci troviamo in una situazione un po' strana. Diano, il presidente Armani faceva riferimento alla Finlandia dove hanno l'energia nucleare e le biomasse, biomasse che sono esenti, praticamente, dal protocollo di Kyoto.

PRESIDENTE. Hanno anche l'eolico.

MASSIMO MEDUGNO, *Vicedirettore generale di Assocarta*. Certo. I finlandesi sono per esempio i nostri principali *competitors* per quanto riguarda l'industria cartaria. Noi non abbiamo il nucleare, abbiamo difficoltà ad approvvigionarci rispetto ai combustibili fossili meno inquinanti, il gas ad esempio. Inoltre, non riusciamo a potenziare il parco termoelettrico, di cui pure disponiamo. Questi potrebbero essere interventi da assumere in maniera concreta, in maniera, forse, anche più rapida rispetto ad accordi volontari o ad accordi internazionali. Si tratta di misure da assumere concretamente e rapidamente sulle quali richiamiamo la vostra attenzione.

Naturalmente, spero vi siano altre occasioni per portare il nostro contributo.

PRESIDENTE. Posso annunciare già oggi che siete convocati, nell'ambito delle audizioni sulla bozza di direttiva, la mat-

tina del 18 giugno prossimo; gli uffici vi contatteremo per comunicarvi l'ora esatta dell'incontro.

GIUSEPPE PREZIOSO, *Consigliere incaricato per le infrastrutture e l'ambiente della Confindustria*. Se mi consente, signor presidente, vorremmo fossero coinvolte alcune altre rappresentanze di categoria.

PRESIDENTE. Certamente.

ANTONIO LIVRIERI, *Direttore tecnico di UNAPACE*. Rappresento solo una parte del settore elettrico in quanto, come sapete, la gran parte di questo comparto è rappresentata dall'ENEL; noi pesiamo per circa un quarto della produzione nazionale. Vorrei ricordare rapidamente alcune specificità di questo mercato; anzitutto, è un settore orizzontale e, quindi, gli aumenti dei costi di produzione poi si ripercuotono su tutti gli altri settori industriali. Inoltre, il settore elettrico, nell'incremento di emissioni che vi è stato dal 1990, ha dato un contributo in direzione opposta, nel senso che le emissioni specifiche sono notevolmente diminuite. Vorrei poi rispondere rapidamente all'onorevole Vigni che ha domandato cosa si possa fare ancora.

Nel settore elettrico, le tecnologie per fare, le possediamo e già ormai sono state ampiamente dibattute: sono le fonti rinnovabili, i cicli combinati a gas e alta efficienza, circa il 60 per cento. Il problema più grave, a parte i finanziamenti, è quello autorizzativo; a tutt'oggi, non è possibile avere l'autorizzazione per i nuovi impianti. Inoltre, se dobbiamo sviluppare questi cicli combinati a metano e non ci fanno sviluppare i terminali di degassificazione, saremo di nuovo dipendenti e quindi, per una questione di diversificazione degli approvvigionamenti, oltre un certo valore non si può andare.

Un altro aspetto specifico del settore elettrico è, come sapete, la liberalizzazione del mercato elettrico; forse, la borsa elettrica partirà quest'anno. Un aspetto importante è che, qualunque sia, la norma, non deve alterare la concorrenza tra i vari

operatori. Inoltre, un elemento specifico del settore elettrico è il seguente; siamo in deficit di potenza: sapete che senza le importazioni, l'Italia non sarebbe autosufficiente. Ciò significa che, con un meccanismo rigido per ogni singolo impianto — quale è quello previsto dalla Comunità europea — qualche operatore (ma particolarmente l'ENEL) potrebbe essere costretto a fermare questi impianti. Come si concilia ciò con il deficit di potenza? Si deve tenere conto che, se dovessimo parlare solo della nostra associazione, prima della vendita della GENCO, oltre il 90 per cento della nostra produzione proveniva da fonti rinnovabili o da cogenerazione, quindi, ad emissioni nulle o quasi nulle. Il problema si pone per tutto o quasi tutto il settore elettrico; sapete che è in corso la trasformazione di queste grosse centrali; è un momento particolarmente delicato.

Dal punto di vista della tassazione, bisogna un po' mettersi d'accordo perché le centrali elettriche sono tassate su combustibile rientrante nella *carbon tax*, sono tassate sulle emissioni — non di CO₂ ma di anidride solforosa e di NO_x —, sono

tassate sul prodotto (l'energia elettrica); mettiamoci, dunque, d'accordo per cercare di armonizzare tali misure. Se può essere utile ai vostri lavori, mi sarà gradito inviarvi un documento specifico per il settore elettrico.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente tutti gli intervenuti, ai quali ricordo che la Commissione li incontrerà nuovamente, per una nuova audizione, il 18 giugno prossimo.

Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.45.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 2 luglio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO