

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
BRUNO TABACCI

La seduta comincia alle 20,35.

(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 British gas Italia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive degli assetti proprietari delle imprese energetiche e sui prezzi dell'energia in Italia, l'audizione di rappresentanti di British gas Italia.

Sono presenti Armando Henriques, *asset general manager*, e l'ingegner Franco Fassio, presidente di British gas Italia.

Ringrazio gli ospiti per aver accolto il nostro invito e anche per la documentazione che riterranno di dover lasciare agli atti della Commissione. Cedo quindi la parola al presidente di British gas Italia, ingegner Franco Fassio.

FRANCO FASSIO, *Presidente di British gas Italia*. Signor presidente, siamo noi che ringraziamo lei e gli altri membri della Commissione per questa opportunità. Abbiamo predisposto del materiale illustra-

tivo, costituito da alcune diapositive e da vari documenti, che consegniamo agli atti della Commissione.

Ritengo opportuno presentare brevemente il gruppo British gas (BG) che opera a livello mondiale, prevalentemente in un campo specifico quale quello del gas naturale.

La mia presentazione sarà dunque focalizzata su questo ambito ed in particolare sulla situazione vigente in Italia, che per noi rappresenta un'area strategica di estremo interesse. Riteniamo che il nostro gruppo possa rappresentare una soluzione ai problemi che stanno emergendo in Italia su questo versante. L'elemento chiave in tal senso potrebbe essere, a nostro avviso, l'impianto di Brindisi.

Non mi dilungherò sulle note legali; possiamo dire brevemente che le nostre informazioni devono essere considerate come una previsione, ma questo è normale.

Inoltre, vorrei svolgere una breve disamina sull'evoluzione societaria della nostra compagnia. Il gruppo origina dalla British gas, che era l'ente monopolistico inglese nel campo della fornitura, del trasporto e della distribuzione del gas. Nel giro di tre anni si sono verificati molti cambiamenti. Si è dato corso, infatti, ad una fase durante la quale sono state dismesse alcune attività commerciali, non solo a livello, per così dire, contabile, ma anche societario e azionario. Penso, ad esempio alla società Centrica, fuoriuscita dal nostro gruppo nel 1997.

Nel 2000, invece, è stata riorganizzata la rete del gas, riunendola con la rete elettrica e creando una rete unificata di trasmissione. Questo tipo di modello, secondo alcune valutazioni, potrebbe essere attuato anche in Italia.

Pertanto, la British gas opera oggi in Italia focalizzando la propria attenzione sulla cosiddetta catena del gas. La nostra attività si estende dall'esplorazione alla produzione, al trasporto, che avviene tramite gasdotti e navi metaniere (che trasportano gas in forma liquefatta) per giungere alla fornitura, in termini sia di energia elettrica, sia di distribuzione finale.

Attualmente, svolgiamo queste attività in oltre venti paesi di cinque continenti. È importante osservare che la concentrazione principale, o comunque di notevole rilevanza, delle attività è dislocata nell'area del Mediterraneo, in particolare nel versante sud. Oggi, infatti, produciamo il 96 per cento del gas in Tunisia; alcuni nostri impianti di liquefazione e di produzione di gas sono situati in Egitto; infine, ci accingiamo ad avviare un'attività in Libia. Chiaramente, la sponda sud del Mediterraneo presenta una connessione con la sponda nord, che identifichiamo con l'Italia.

In questa fase, stiamo promuovendo moltissimo le nostre attività nel settore del gas naturale liquefatto. La mappa allegata alla documentazione che vi abbiamo trasmesso illustra fedelmente l'area in cui sono dislocate le nostre attività. Vorrei segnalare che, attualmente, disponiamo di due principali impianti di liquefazione, che si trovano a Trinidad e Tobago, nel continente americano, e in Egitto.

Tra l'altro la produzione dell'impianto numero 2, in Egitto, è destinata all'Italia. Si tratta di un complesso attivo, la cui produzione (che, come detto, è destinata all'Italia), purtroppo non può ancora raggiungere la nostra penisola a causa dei ritardi relativi al completamento dell'impianto di Brindisi. Nel prosieguo della seduta approfondirò tali problematiche.

Vista la situazione, dunque, siamo costretti ad utilizzare navi metaniere per raggiungere gli Stati Uniti, e questo rappresenta un inconveniente notevole.

Oltre agli impianti di liquefazione, disponiamo di alcuni impianti di rigassificazione. In particolare, due impianti si trovano negli Stati Uniti (attualmente, il 50 per cento della nostra capacità produttiva

è dislocato negli Stati Uniti), mentre due sono in costruzione in Europa, uno a Brindisi e l'altro in Inghilterra, che da paese esportatore di gas è diventato importatore.

Non mi dilungherò sulle prospettive nel settore del gas, che sono molto interessanti, trattandosi del combustibile il cui utilizzo nei prossimi 25 anni si svilupperà maggiormente. Tuttavia, è ancora più interessante rilevare che, oggi, gli scambi internazionali di gas rappresentano il 25 per cento del consumo complessivo di gas nel mondo. Un quarto di questa percentuale è rappresentato dal gas naturale liquefatto.

La quantità di questo tipo di gas attualmente commercializzata a livello mondiale si aggira sui 180 miliardi di metri cubi, ossia più del doppio del consumo italiano. La crescita tendenziale del settore del gas naturale liquefatto — a fronte di consumi che, per il gas, cresceranno del 3 per cento nei prossimi cinque anni — è del 10 per cento. Il gas naturale è certamente un combustibile che avrà un enorme sviluppo, ma ciò che più conta è che il numero dei paesi interessati da questa tendenza è destinato ad aumentare.

Attualmente, a livello mondiale esistono 16 terminali di liquefazione, 47 di rigassificazione e 173 navi metaniere in servizio. Si tratta, quindi, di un *business* certamente ben definito, in forte crescita ed estremamente sicuro. In quarant'anni di attività non si sono verificati incidenti rilevanti.

Entro il 2010 si prevede la creazione di un mercato mondiale di gas naturale liquefatto. Esso quindi, non sarà più legato solo ai consumi o ai contratti di lungo periodo. Ad esempio, si potrà fare ricorso ai cosiddetti *cargo spot*, da utilizzare per supplire in qualche modo alle emergenze (non mi riferisco a quella possibile, ad esempio, quest'inverno in Italia). I *cargo spot* potranno essere rapidamente reperiti sul mercato internazionale e portati in Italia per far fronte ai picchi di consumo.

Il mercato del gas naturale liquefatto è attualmente diviso in tre aree fondamentali: Americhe, Africa ed Europa, Medio-

riente ed Estremo oriente. Tuttavia, si tratta di una divisione che scomparirà molto presto.

Se osserviamo, in particolare, l'Europa occidentale, noteremo che i terminali sono ben presenti in Spagna, dove rappresentano la mole maggiore dell'importazione del gas (il Portogallo si è associato alla Spagna); tali impianti sono altresì presenti in Francia; mentre su questo versante l'Italia è decisamente in ritardo. Esiste un piccolo terminale a La Spezia, che ha circa 35 anni; mentre è stata autorizzata la costruzione di due terminali a Brindisi e a Rovigo.

Siamo sicuramente in ritardo e ciò è evidente nel confronto con l'Inghilterra. Questo paese, infatti, nel 2003 si è reso conto che aveva bisogno di importare gas. Ha dunque provveduto alla realizzazione di un terminale, situato nell'Isola del Grano (Isle of Grain), e altri due impianti sono in costruzione. Gli inglesi si stanno muovendo molto più rapidamente dell'Italia.

Analizzando la natura della domanda in Italia, si nota che l'aumento dei consumi è dovuto alla produzione di energia elettrica. Quindi, a fronte di una diminuzione nella produzione, certamente si andrà incontro ad una situazione di maggiore criticità nel campo delle importazioni.

La BG è oggi presente in Italia con attività di produzione di energia elettrica e collabora con Edison nel settore dei cicli combinati. Abbiamo attività di ricerca nella Pianura padana, grazie alle quali speriamo di ottenere buoni risultati. Nell'anno in corso dovremmo procedere alla perforazione di un pozzo, mentre ne abbiamo perforato uno lo scorso anno, purtroppo con scarso successo. Ad ogni modo, il terminale di Brindisi rappresenta la chiave di volta per le nostre attività in Italia. Si tratta di un terminale situato in prossimità del cosiddetto porto esterno di Brindisi, la cui costruzione è stata autorizzata ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 340 del 2000. Ad oggi, quello di Brindisi è l'unico impianto ad essere stato autorizzato grazie a queste disposizioni. Esso

richiede un investimento di 400 milioni di euro circa, grazie al quale potremo procedere ad importazioni che consentiranno di sopperire al 10 per cento dei consumi attuali in Italia. Dopo varie traversie, abbiamo avviato i lavori nella primavera del 2005 e pensiamo — speriamo — di portarli a termine entro la fine del 2008.

Ritorrerò su questi aspetti, dal momento che esistono alcune problematiche locali — che forse sono note alla Commissione — che potrebbero ritardare ulteriormente il progetto. Tale rischio è dovuto al fatto che le amministrazioni locali, che nel frattempo sono cambiate, si oppongono, a fronte di un forte sostegno, per così dire, centrale, data l'importanza strategica del progetto.

Il terminale, come detto, è localizzato in prossimità dell'area esterna del porto di Brindisi, a ben 3,5 chilometri dal centro della città e a 2 chilometri dalla centrale a carbone di ENI *power*, più vicina al porto. L'impianto non ostacola in alcun modo le attività marittime ed è sicuro sia dal punto di vista ambientale — ha zero emissioni —, sia dal punto di vista della sicurezza.

A nostro parere, questo progetto è essenziale per lo sviluppo della concorrenza del mercato del gas in Italia (la BG oggi non sta vendendo gas in Italia, quindi saremmo un nuovo operatore), ma è anche strategico per la diversificazione delle fonti di importazione. Infatti, il nostro gas, essenzialmente proveniente dall'Egitto, creerebbe le condizioni per un mercato libero che segua il meccanismo del *carrying spot* dell'energia, che consentirebbe, rapidamente e molto economicamente, di far fronte ad eventuali picchi, come ad esempio in occasione dei periodi invernali.

Questa nostra visione, tra l'altro, è confermata dalla Commissione europea, che l'ha prevista specificatamente nel sistema transeuropeo, già dal 2001. Inoltre, il progetto è menzionato nella cosiddetta legge obiettivo. Bisogna dire, tuttavia, che non abbiamo seguito l'*iter* della legge obiettivo, ma abbiamo proceduto attraverso l'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 340 del 2000.

In particolare, il decreto autorizzativo è stato emesso nel gennaio 2003. Dalla gestione portuale abbiamo ottenuto anche la concessione o meglio, l'accordo sostitutivo di concessione. Pertanto, disponiamo oggi di un progetto totalmente autorizzato per la costruzione e l'esercizio dell'impianto, come recita testualmente il decreto.

Ciò nonostante, riscontriamo delle problematiche locali, cui accennavo precedentemente. È in corso un'azione di livello locale, sia sul versante politico sia su quello legale. In realtà, abbiamo vinto un ricorso dinanzi al Consiglio di Stato per quanto concerne le autorizzazioni. Proprio oggi, il tribunale civile di Brindisi ha emesso la sentenza che dà ragione a noi e torto al comune, che chiedeva la sospensione dei lavori. Dunque, stiamo vincendo le azioni legali, ma chiaramente ciò comporta costi aggiuntivi e ritardi sul progetto.

Questo aspetto specifico del progetto è abbastanza comune: a Rovigo si sono riscontrate le stesse problematiche che coinvolgono eminentemente le amministrazioni locali, che si oppongono a una visione strategica nel campo energetico.

In aggiunta, in materia di terminali esiste una problematica più generale che riguarda la regolamentazione. Ad esempio, le procedure attuative della cosiddetta legge Marzano non sono ancora state emanate e questo, in qualche modo, influisce sul nostro progetto. Ma, soprattutto, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas interviene nel settore dei terminali con un ciclo di regolamentazione di quattro anni. Quindi, un investitore privato che deve decidere se sviluppare un progetto in base alle condizioni attuali di rendimento può, dopo quattro anni, vedersi cambiate le regole. Questo è un altro problema di certezza del diritto e delle regole, che abbiamo ritenuto opportuno evidenziare. Tutto ciò, lo ripeto, impatta sui tempi di realizzazione dei progetti.

Il nostro programma si sviluppa in un periodo di otto anni. Si tratta di un ciclo enorme per un impianto che, tecnologicamente, è molto semplice. I lavori sono stati avviati nel 2000 e speriamo si concludano

per la fine del 2008. Tuttavia, in presenza di ulteriori opposizioni locali, la loro conclusione potrebbe slittare al 2009.

Come detto, si tratta di un ciclo che si sviluppa in otto anni. Si pensi, però, che l'impianto di liquefazione in Egitto — costato un miliardo di dollari —, nonostante sia molto più complesso a livello tecnologico, ha richiesto cinque anni per passare dalla fase concettuale alla realizzazione.

In Inghilterra, come dicevo prima, stiamo realizzando un impianto di rigasificazione, che ha preso il via concettualmente a fine 2003 e diventerà operativo entro la fine del 2007. Questi sono i tempi per realizzare gli investimenti all'estero, ma non in Italia. Si tratta di una problematica seria, ma andremo avanti perché siamo *committed* con questo progetto, lo riteniamo strategico, nonostante abbia tempi lunghissimi.

Giungo ora alle conclusioni. Questo paese ha un ruolo decisamente strategico, siamo *committed* con l'Italia. Infatti, abbiamo una forte produzione sia in Inghilterra, sia sul versante meridionale del Mediterraneo; dunque, l'Italia rappresenta un ponte per l'Europa e, oltretutto, è un mercato al quale possiamo fornire un contributo in termini di sicurezza, di diversificazione delle fonti e di apertura. Per questi motivi riteniamo che anche BG sia strategica per l'Italia.

Pur disponendo delle autorizzazioni per costruire ed esercitare — concesseci da tutti, comprese le autorità locali —, incontriamo le problematiche a cui accennavo precedentemente. Pertanto, risulta naturale chiedersi con che certezza del diritto l'imprenditore straniero possa decidere di operare in Italia, se poi deve incontrare questo tipo di contestazioni.

L'aspetto finale riguarda il fatto che la certezza di lungo periodo per gli investimenti costituisce la redditività degli stessi e permette gli investimenti degli imprenditori stranieri in Italia.

PRESIDENTE. La ringrazio per la chiarezza dell'esposizione, che mi sembra ampiamente condivisibile.

Do ora la parola ai deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

ERMINIO ANGELO QUARTIANI. Convegno sull'esposizione del nostro ospite circa gli obiettivi strategici e la definizione di strategicità dei terminali per la rigassificazione del gas naturale liquefatto (GNL), in particolare quello di Brindisi, per il quale si può procedere alla realizzazione, essendo stata concessa l'autorizzazione.

In Italia, però, esiste un problema. Lei ha evidenziato come il nostro paese tenda a divenire un *hub* internazionale, in un mercato in cui operano anche soggetti come British gas, che intervengono sul ciclo completo del gas, in particolare nel settore della liquefazione e della rigassificazione. Questo potrebbe rappresentare uno dei modi per uscire dalle difficoltà odierne e da una condizione di sicurezza abbastanza « fluida ».

Il problema è quello dell'adeguatezza delle reti di trasporto del gas prodotto dai rigassificatori. Già oggi la rete non è sufficientemente adeguata e non parlo solo della rete di dispacciamento. Infatti, l'Italia, dovendo e potendo diventare un *hub* strategico, che opera nell'Europa da sud a nord, necessita della realizzazione di nuove *pipelines*, per superare le attuali strozzature, oltre che una certa predominanza del mercato di alcuni soggetti. Conosciamo la problematica, quindi non riferirò nomi, né cognomi...

Vengo direttamente alla domanda. A vostro avviso, per implementare e accrescere la rete di distribuzione e di dispacciamento, nonché le *pipelines*, sono necessari un investimento e un intervento essenzialmente pubblici, oppure in questo campo vi è la disponibilità a investire anche di soggetti privati, tra i quali si può, o si deve, annoverare la vostra stessa azienda?

MASSIMO POLLEDRI. Anch'io ringrazio l'ingegner Fassio per la franchezza della sua esposizione.

Vorrei porre due domande. Anzitutto, vorrei chiedere quale sia la vostra opi-

nione, sulla base di una prospettiva europea (per non rimanere solo sullo scenario italiano) riguardo a quanto sta succedendo in generale, a causa delle recenti tensioni verificatesi con Gazprom. Insomma, qual è la vostra opinione circa l'obiettivo della sicurezza europea in merito all'approvvigionamento di gas?

In secondo luogo, il nostro ospite ha giustamente ipotizzato che l'Italia divenga un *hub*, quindi, un punto di scambio importante a livello europeo. Da parte nostra, vi ringraziamo perché portate avanti un'opera molto difficile, proseguendo negli investimenti. Secondo voi, esiste un problema di accesso al mercato e di concorrenza nel nostro paese?

La terza domanda riguarda i prezzi. Come è ovvio, siamo fortemente interessati al fatto che una maggiore concorrenza e quindi un maggiore accesso alle offerte possa abbattere i prezzi. A vostro avviso, grazie al GNL, vi potranno essere dei vantaggi per l'utenza in termini di tariffe?

FRANCO FASSIO, *Presidente di British gas Italia*. La domanda legata alle reti, che in qualche modo si collega al primo quesito dell'onorevole Polledri, è molto utile ed interessante. La ringrazio per avermela posta.

La BG ha presentato il proprio progetto e le attività che sta portando avanti. A tutto questo, tuttavia, si ricollega un progetto molto strategico di Snam rete gas, ossia quello della dorsale adriatica. I nostri contatti con Snam rete gas sono legati proprio al fatto che la dorsale adriatica si è sviluppata in relazione al nostro impianto. Ciò significa costruire una rete dorsale italiana che, con Transmed e la dorsale adriatica, diventa strategica. Questa è la premessa per una flessibilità di trasporto e la creazione di un eventuale *hub* europeo in Italia. L'accesso a questa dorsale diventa quindi estremamente importante e Snam rete gas ci sta lavorando.

Quanto alla seconda parte della domanda, posso dire che il nostro gruppo investe nelle reti solo in alcuni paesi. In Inghilterra, ad esempio, abbiamo abbandonato il settore delle reti proprio a causa

della riorganizzazione. Tuttavia, si tratta di un'eventualità che teniamo presente.

Credo che la legislazione e la normativa in Italia difficilmente consentano di investire in questo senso; quindi ci siamo concentrati sulle criticità, ossia sui punti di accesso all'Italia e quindi sui terminali. La possibilità di accesso all'Italia diventa, così, un punto importante.

La BG sarà in Italia un *new comer*. Non possiamo trasportare in Italia 8 miliardi di metri cubi, in quanto l'Unione europea ci ha concesso un'esenzione per l'80 per cento. Dunque, movimenteremo circa 6,4 miliardi di metri cubi, che tuttavia sono sempre il 7 per cento del mercato italiano. Ad ogni modo, contribuiremo certamente ad incrementare la concorrenza, perché venderemo il nostro prodotto sul mercato, in competizione con i grossi *players*.

La domanda finale riguarda la nostra competitività. Il gas liquefatto, con le nuove tecnologie, è estremamente competitivo. Inoltre, abbiamo verificato che i nostri eventuali prezzi — nel momento in cui l'impianto dovesse essere operativo — potrebbero essere competitivi, e quindi potremmo giocare un ruolo di eventuale calmiera. L'importante dunque è realizzare l'impianto.

PRESIDENTE. Credo che gli impianti di rigassificazione siano il fattore chiave della liberalizzazione. Pertanto, se il nostro paese vuole proseguire su questa strada, oggi deve rendere possibile l'articolazione della domanda. Mi sembra che sia questo il problema di fondo, insieme al trasporto del gas e al suo utilizzo.

Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti di Snam rete gas.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive degli assetti proprietari delle imprese energetiche e sui prezzi dell'energia in Italia, l'audizione di rappresentanti di Snam rete gas.

ALBERTO MEOMARTINI, Presidente di Snam rete gas. Ringrazio la Commissione per averci dato l'opportunità di presentare l'attività della nostra società.

Mi trovo qui insieme ai miei più stretti collaboratori, anche perché ricopro da pochi giorni la carica di presidente di Snam rete gas. Tuttavia, posso considerarmi un esperto del mestiere, considerato che frequento il settore del gas — ahimè — da circa trent'anni.

Desidero premettere il quadro in cui opera Snam rete gas. La società nasce — come sapete — da una costola dell'allora Snam, all'indomani del procedimento di liberalizzazione e apertura avviato in Italia a seguito del varo del cosiddetto « decreto Letta » nel maggio 2000. Attualmente, la struttura della catena del gas in Italia presenta una separazione fra l'attività di esplorazione e produzione, rispetto a quella di stoccaggio. Queste sono le prime fasi propedeutiche al trasporto e al dispacciamento del gas dalle reti di distribuzione alla vendita. In Italia, quindi, si è scelto fin dall'inizio di dare alle società una struttura di separazione — non prevista dalla direttiva europea — per distinguere nettamente e configurare responsabilità e compiti in capo ai singoli anelli della catena.

La struttura di trasporto di Snam rete gas si è caratterizzata per essere assolutamente differente rispetto alle esperienze europee. La nostra attività è regolata totalmente dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas, ed è del tutto distinta dall'attività di vendita o di distribuzione attraverso le reti cittadine.

L'attuale struttura di capitale azionario della società è così costituita: l'ENI ad oggi possiede il 50,1 per cento; il 35,6 per cento è posseduto da investitori istituzionali, principalmente inglesi (Regno Unito ed Irlanda hanno circa il 14 per cento); seguono quelli statunitensi con il 6,8 per cento; gli italiani con l'8,8 per cento; altre nazioni rappresentano il 6,2 per cento; il restante 14,3 per cento è costituito da un azionariato diffuso.

Nella nostra documentazione, che abbiamo trasmesso alla Commissione, ab-

biamo rappresentato i capisaldi che regolano il funzionamento del sistema. Il Governo e il legislatore hanno sostenuto, e continuano a farlo, una liberalizzazione del sistema, mentre le varie autorità e l'*Antitrust* hanno compiti di regolazione del sistema.

In altri paesi, come sapete, l'accesso alle strutture è negoziato — ciò vale in particolare per i grandi paesi concorrenti in questo settore, ovvero Francia e Germania —, mentre i produttori di gas, gli utenti della rete e i consumatori spingono, ovviamente, per una maggiore competitività.

Il sistema, nel caso di Snam rete gas, è riuscito a far sì che ciascuno degli attori di questo quadro di regolazione spinga la società a comportamenti virtuosi. Dunque, il sistema di regolazione incentiva la società. Questo vale sia per il numero di metri cubi di gas trasportato, sia quando si realizzano nuovi investimenti. Di converso, il mercato azionario richiede un'efficienza gestionale per creare valore per la società.

Credo di poter affermare che si tratta di un sistema cui tendono anche gli altri paesi europei, anche perché, in Italia, il quadro di regolazione prevede una stabilità nel tempo e questo è un aspetto fondamentale per poter programmare gli investimenti.

Attualmente, la società è al secondo ciclo di attività di regolazione ed ha davanti a sé un quadro, definito *ex ante*, in base ai criteri di regolazione. Ciò le consente di programmare i propri investimenti, sapendo che le regole non cambieranno. Tendo a sottolineare questo aspetto, in quanto in un sistema liberalizzato sono le regole a fare il mercato, lasciando agli attori di competere secondo le proprie capacità. Tuttavia, in questo caso, nel quadro della rete di trasporto nazionale, il complesso delle regole definite dal legislatore e attivate dal regolatore configura un sistema che permette una programmazione degli investimenti molto attenta.

Anticipo quanto vorrei dire in conclusione, ossia che questo sistema sembra

essere in grado di non creare alcuna strozzatura. Oggi e in futuro nessuna strozzatura sulle infrastrutture può impedire, a nostro avviso, lo sviluppo di un mercato competitivo del gas, tanto è vero che la capacità complessiva di trasporto del sistema non è utilizzata al 100 per cento.

Siamo in grado di garantire che gli ulteriori sviluppi della domanda di energia saranno soddisfatti dagli investimenti che la società può realizzare, non soltanto per le proprie capacità tecniche, ma anche perché ha una leva finanziaria che le consente di effettuare investimenti rilevanti, come vedremo in seguito.

A proposito di questo quadro di relazioni, mi piace ricordare che Snam rete gas nasce nel 2000 e viene quotata in borsa nel 2001: detiene un *record* che il nostro paese — e non soltanto l'ENI — può vantare. Questa, infatti, è stata la prima operazione di grande rilievo finanziario realizzata dopo la tragedia delle Torri gemelle. Insomma, la prima operazione che il mercato nazionale ha assorbito è stata la quotazione in borsa di Snam rete gas. Credo che per il nostro paese questo possa essere considerato un fattore positivo.

La Snam ha circa 2 mila 500 dipendenti, è divisa in otto distretti operativi e possiede 30 mila chilometri di reti di trasporto. La grande rete è di oltre 8 mila 190 chilometri, mentre le altre sono le cosiddette reti regionali. Possiede 11 stazioni di compressione, che spingono il gas verso le destinazioni finali, e possiede al 100 per cento la società di Panigaglia, ossia l'unico terminale oggi esistente in Italia.

Il gas giunge in Italia dall'estero attraverso cinque punti; due sono i punti da cui il gas è prelevato dagli stoccaggi del sistema e 74 quelli in cui in Italia si produce metano. I punti di riconsegna sono 7 mila (Snam intercetta i punti di consegna del gas). Vedremo che il sistema vigente in Italia è molto semplice da gestire per gli utilizzatori del gas: si tratta del cosiddetto sistema *entry-exit*, secondo cui ciascun operatore è in grado, con molta semplicità

di verificare il costo del trasporto del gas, anche perché esso non è calcolato in funzione della distanza. In ciò vi è peraltro il supporto di un sistema informatico messo a disposizione da Snam rete gas.

L'analisi europea ha evidenziato che gli altri sistemi sono più complicati di questo e la complicazione disincentiva l'ingresso di altri operatori sulla rete nazionale.

Il sistema di *governance* della nostra società prevede consiglieri indipendenti e comitati di gestione di società, la cui maggioranza — mi riferisco ai membri dei comitati per le remunerazioni e per il controllo — è rappresentata da consiglieri esterni all'ENI.

L'intero sistema (la rete di 30 mila chilometri e i punti di consegna) è gestito da un centro di dispacciamento a San Donato Milanese che oggettivamente è molto interessante da visitare. Colgo l'occasione per invitare il presidente e i componenti della Commissione a verificare le modalità di gestione del complesso dei flussi e dei transiti del gas in entrata e in uscita in Italia. Tutto avviene in tempo reale, sia per quanto riguarda la sicurezza, sia per le misure. Vale davvero la pena esaminarlo, in quanto rappresenta un elemento conoscitivo importante.

Sull'attività di Snam rete gas negli ultimi anni, posso dire che abbiamo sviluppato la rete nazionale, che è cresciuta fino a 8 mila 200 chilometri. Sono stati investiti mediamente 500 milioni di euro annui; è stata aumentata l'offerta di capacità — i cosiddetti punti d'entrata, gli *entry points* — e oggi, sia i cosiddetti consumi collettivi, sia quelli interrompibili, sono aumentati in maniera significativa. Ad esempio, nella giornata odierna, con criteri e tariffe stabiliti dall'Autorità, sulla rete Snam operano 34 soggetti.

La nostra documentazione indica la progressione dei consumi. Si tratta di dati noti, ma essa offre l'occasione per ricordare la duplice natura dei problemi che presenta una rete di gas in relazione ai consumi. Da una parte, bisogna tener conto del gas che complessivamente può

transitare in un anno e, dall'altra, vi è la capacità di soddisfare i picchi di consumo invernali.

È ovvio che il problema del gas risiede nel fatto che la rete va dimensionata sulle maggiori richieste in inverno. In passato, ciò che determinava il consumo in inverno era il clima. Nel periodo invernale, infatti, sono le utenze civili, che devono riscaldare gli uffici e le case, a determinare la domanda. Negli ultimi anni, invece, questo profilo di consumi è cambiato, e di conseguenza anche i problemi di punta in inverno, a causa della produzione di elettricità attraverso gas. Ciò, ovviamente, cambia il sistema di previsione.

I nostri calcoli di previsione giornaliera si basano sulla media degli ultimi 40-50 anni. Tuttavia, questo profilo di previsione ha cambiato fisionomia da quando sono intervenuti due fenomeni: la produzione di energia elettrica attraverso il gas e il cambiamento di regole nel mercato elettrico, a livello europeo, che rendono più complessa l'analisi del profilo dei consumi in inverno.

Gli investimenti che la Snam ha programmato nell'ultimo quadriennio 2005-2008 ammontano a 3,5 miliardi di euro e sono concentrati in quattro grandi macroaree: lo sviluppo della rete padana, in particolare nel nord-ovest della penisola; lo sviluppo del trasporto di gas da est (si tratta del potenziamento delle infrastrutture provenienti dalla Russia); il potenziamento della rete adriatica, la grande dorsale di sviluppo che attraversa l'Italia da sud a nord e i potenziamenti attesi a sud, per quanto riguarda l'importazione dall'Algeria e dalla Libia, che ormai sta andando a regime. In precedenza, abbiamo fatto riferimento ad un quadro regolatorio che influenza positivamente l'andamento della società.

Vorrei riassumere la situazione attraverso alcuni dati. Negli ultimi due anni Snam rete gas ha aumentato i ricavi dell'8 per cento (maggiori volumi trasportati), mentre ogni anno la diminuzione media della tariffa per i clienti è stata del 13 per cento. Il sistema, quindi, è riuscito a

coniugare la capacità della società di generare valore con la diminuzione delle tariffe.

Vengo alla questione dei prezzi, di cui si è parlato e si continua a parlare. Questo è un aspetto che vale forse la pena evidenziare. Illustriamo il dato campione di un piccolo consumatore, ossia di un consumatore allacciato alla rete di distribuzione locale. Ebbene, il costo del trasporto di Snam rete gas pesa intorno al 5 per cento. Si tratta di una componente che incide sul costo finale, ovviamente significativa, ma molto modesta, che rappresenta soltanto il 5 per cento. Nel caso di un utente industriale, la materia prima e le imposte avrebbero un peso maggiore, ma non cambierebbe di molto il peso della struttura di trasporto.

Dico questo perché è chiaro che in ogni caso il compito principale della nostra società è far fronte agli investimenti infrastrutturali, che non possono essere, non devono essere e non saranno mai un freno allo sviluppo delle reti e al soddisfacimento della domanda.

Gli investimenti programmati e quelli che programmeremo — dopo l'annuncio dell'ENI del potenziamento anticipato della seconda fase dei cosiddetti sbottigliamenti, da nord a sud — faranno sì che in nessun caso le infrastrutture rappresentino un limite al soddisfacimento della domanda di gas in Italia.

Questo è un messaggio che mi premeva, proprio oggi, sottolineare. Tuttavia, l'argomento con cui ho concluso è il fulcro del nostro ragionamento.

L'attuale struttura di Snam rete gas, la potenzialità tecnica e la capacità molto elevata di leva finanziaria fanno sì che la rete nazionale, di cui la Snam è responsabile, rappresenti — ovviamente programiamo gli investimenti sulla base dei progetti e dei consumi attesi — un asse portante dello sviluppo di questo sistema e della liberalizzazione, e certamente mai un vincolo.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti e formulare osservazioni.

STEFANO SAGLIA. Grazie per questa spiegazione. L'ultima tabella illustrata, in particolare, ci dà il senso di alcune informazioni che spesso non sono note.

Senza dilungarmi troppo, vorrei formulare solo due domande. La prima è una curiosità, dovuta forse solo alla mia ignoranza. Assistiamo ad un dibattito sui terminali di GNL e sappiamo che in Italia esistono 8-10 domande per la concessione di nuove autorizzazioni. Tuttavia, osservando la rete Snam si consiglierebbe di effettuare investimenti di questo tipo non sull'area tirrenica, ma solo sull'altro versante. È giusto ciò o si tratta di un mio deficit di informazione? Intendo dire che il collegamento fra il terminale e la rete sarebbe molto lungo, a quanto mi pare di capire dalla documentazione. Quali prescrizioni, quali obblighi ha Snam circa il collegamento di eventuali nuovi terminali alla rete nazionale?

La seconda domanda riguarda gli imprenditori privati. Molti di loro si chiedono come mai non venga mai esaudita la domanda di poter transitare all'estero. È un luogo comune, oppure è una questione infondata?

Un imprenditore privato che stipuli un contratto direttamente con Gazprom e che intenda trasportare in Italia il quantitativo di gas che ha acquistato, dovrebbe chiedere l'autorizzazione al Ministero delle attività produttive, e poi rivolgersi a Snam per l'adempimento di una serie di procedure. È vero che non è mai stato possibile realizzare un'operazione di questo tipo, oppure sono luoghi comuni che sentiamo ripetere spesso?

ERMINIO ANGELO QUARTIANI. La mia prima domanda è molto diretta. In merito agli assetti proprietari — uno degli argomenti di questa indagine conoscitiva — vi è stato un prolungamento al 2008 dell'attuazione delle misure previste dalla cosiddetta legge Marzano, in particolare per quanto riguarda la riorganizzazione e la privatizzazione di Snam rete gas. Secondo voi, questi assetti possono influire sulla disponibilità di accesso, per quanto riguarda la programmazione futura in Ita-

lia, che, per quanto riguarda il gas, può rappresentare un *hub* europeo e internazionale, dove la rete svolga un ruolo strategico e fondamentale?

La seconda questione è legata al fatto che Snam rete gas ha il limite di essere un operatore esclusivamente nazionale. Vale a dire la vostra società opera in una realtà che consente a Snam rete gas una proiezione internazionale ed europea solo nell'ambito di un rapporto stretto con ENI. Nel caso in cui tale rapporto dovesse venire meno, questa limitazione della proiezione internazionale, come potrebbe essere superata? Snam rete gas può diventare un operatore del settore reti, in ambito europeo, indipendentemente dal trasportatore?

MASSIMO POLLEDRI. Desidero ringraziare il dottor Meomartini anche per l'invito, che ci ha rivolto, a visitare il centro di San Donato Milanese. Si tratta, infatti, di un'iniziativa che forse avremmo intrapreso anche noi.

In Parlamento si è svolto un dibattito importante a proposito dell'assetto proprietario, prima ancora della vicenda del gas russo. In quella occasione, abbiamo potuto verificare come, di fatto, si porti avanti la politica estera e come l'Europa si sia trovata particolarmente in crisi per una questione relativa alle relazioni tra due paesi, che ha rischiato di mettere in ginocchio il nostro paese.

Secondo lei, questo può portare a una riflessione più matura circa gli assetti proprietari? La sicurezza del paese può essere garantita maggiormente, mantenendo una proprietà nazionale? Altri assetti proprietari — sono state ventilate alcune operazioni di partecipazioni estere — potrebbero incidere sugli investimenti?

In secondo luogo, veniamo alla questione del futuro del paese. Secondo il dottor Scaroni, intervenuto in audizione, in futuro il paese non potrà divenire un *hub* — questa è anche la visione dell'*Authority* e di alcuni tra noi —, ovvero non sarebbe possibile utilizzare la configurazione geografica del nostro paese come punto di snodo, come un *hub* europeo. Mi

sembra, tuttavia, che i vostri investimenti, in particolare sulla rete dorsale adriatica, possano far pensare ad un aumento della capacità di trasporto e, conseguentemente, di afflusso di gas. Nel futuro del paese, pensate di giocare un ruolo da questo punto di vista, oppure credete anche voi che la domanda di gas non sia ulteriormente espandibile?

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al presidente Meomartini, volevo fare riferimento ad alcune discussioni svoltesi in questi ultimi tempi, anche a proposito delle tensioni internazionali, che hanno riguardato il mercato del gas. Sembra, infatti, che il tema di fondo non sia tanto quello di tornare indietro rispetto alle scelte di liberalizzazione, quanto piuttosto quello di realizzare le infrastrutture di rigassificazione — che sono fondamentali al fine di evitare la dipendenza da un solo paese, o due — e di cogliere tutte le opportunità proprie del mercato mondiale del gas. Questo è il nodo centrale.

Ovviamente ci si aspetta che Snam rete gas, il gestore della rete del gas, si muova di conseguenza rispetto a questa impostazione strategica. Lo dico perché, talvolta, alcune parole hanno dato l'impressione che si mettesse maggiormente l'accento sul fatto che il rafforzamento dell'unico importatore nazionale — o dell'importatore nazionale prevalente — fosse l'elemento su cui scommettere. Secondo me, invece, si dovrebbe intervenire fisicamente sulla rete. Inoltre, bisognerebbe spiegare queste cose al paese.

Il fatto che sia attivo solo l'impianto di La Spezia, infatti, la dice lunga sulla nostra sciatteria e superficialità, salvo poi lamentarci del comportamento dei russi e degli ucraini. Si afferma che, nel sistema energetico del nostro paese, abbiamo scelto di ricorrere al gas, ma non è vero. In realtà, abbiamo scelto delle comodità perché non volevamo affrontare i nodi strategici del sistema energetico del nostro paese. A forza di dire «no» siamo arrivati ormai sul «bagnasciuga», come si potrebbe dire parafrasando altri infausti richiami.

Do la parola al presidente di Snam rete gas, Alberto Meomartini, per la replica alle questioni poste.

ALBERTO MEOMARTINI, *Presidente di Snam rete gas*. Grazie, presidente. L'ingegner Malacarne e il dottor Caropreso potranno aiutarmi a rispondere su alcuni temi. Se il presidente lo consente, partirei da una considerazione personale. Ricordo una questione intervenuta nel 1995, riguardante l'impossibilità per l'Enel di portare il gas dalla Nigeria a Montalto di Castro, a causa dell'insorgere di alcuni problemi. Pertanto, si pensò di realizzare un terminale a Monfalcone, dove, peraltro, il piano regolatore regionale ne prevedeva la realizzazione già da trent'anni.

L'idea di base era quella di procedere a tale operazione in società con l'Enel — all'epoca ero responsabile del progetto — per trasferire il gas della Nigeria e creare un terminale, forse in anticipo sui tempi, all'imbocco della Val Padana. Quel terminale aveva tutte le caratteristiche per costituire un primo fattore di liberalizzazione, in quanto l'Enel, allora, non aveva bisogno di importare gas GNL.

Fu dunque indetto un referendum consultivo, peraltro neanche previsto dalla legislazione, trattandosi di un progetto di interesse nazionale. Perdemmo quel referendum nel sostanziale disinteresse complessivo, e così venne abbandonato un progetto di altissima qualità. All'epoca, infatti, ci rivolgemmo ai migliori architetti paesaggisti del mondo, affinché quello fosse il migliore esempio di un tale impianto in Europa.

Mi perdonerete se ho usato un tono passionale, ma ho dedicato anni della mia vita ad un progetto che non sono riuscito a realizzare. Ciò la dice lunga su come in questo campo sia necessario poter guardare avanti.

PRESIDENTE. Converrà che si è trattato di una complessiva prova di deresponsabilizzazione.

ALBERTO MEOMARTINI, *Presidente di Snam rete gas*. Non voglio esprimere giudizi.

PRESIDENTE. È importante sottolineare il fatto che un'iniziativa di questo genere sia stata bocciata da un referendum che non ha riguardato — come l'altra sciagurata consultazione sul nucleare — l'intero paese, ma solo un'area limitata. Questo la dice lunga su quale sia la nostra concezione dell'interesse particolare. Accada tutto, purché non a casa nostra. Questo è il problema di fondo.

ALBERTO MEOMARTINI, *Presidente di Snam rete gas*. Devo dire che rimpiango quel progetto con passione; tra l'altro era la prima volta che si prevedeva un progetto partecipato: spostammo addirittura gli uffici di progettazione a Monfalcone. Si trattava, inoltre, di un esperimento che era argomento di molti libri ed era studiato in alcune università americane.

Ad ogni modo, facevo questo riferimento semplicemente per dire che il settore dell'energia, e in particolare del gas — dove le infrastrutture pesano molto di più che nel *business* del petrolio — deve guardare avanti. Si tratta, quindi, di un tema che coinvolge la programmazione. Allo stesso modo, credo che dobbiamo riconoscere che negli anni sessanta-settanta è stata l'ENI, e il nostro paese in generale, a creare la base di un'infrastruttura europea di trasporto di energia. Dunque, il merito è di chi, in quegli anni, riuscì a concepire per la prima volta al mondo il rapporto con i paesi fornitori.

Entrando nello specifico, rispondo per quanto mi compete, quindi come presidente di Snam rete gas. Esistono molti progetti di rigassificatori; noi abbiamo l'obbligo di soddisfare la domanda di collegamento che ci viene rivolta. Nella fattispecie, l'unica domanda ad oggi rivolta a Snam rete gas è quella di British gas per il terminale di Brindisi. Altri operatori hanno il diritto di realizzare le proprie infrastrutture, come credo avvenga a Rovigo. Peraltro, è sempre stato così, in quanto la realizzazione non è mai stata un monopolio legale dell'ENI.

Inoltre, tengo a dire che Snam rete gas, da quando ha iniziato a funzionare come società autonoma — mi perdonerà l'ono-

revole Saglia se rispondo in modo abbastanza disarticolato —, non si è mai trovata nella condizione di dover negare l'accesso alla rete nazionale a nessuno. Questo è un fatto positivo.

Snam rete gas programma i propri investimenti sulla base di un ragionevole e programmabile sviluppo della domanda di gas in Italia. Ovviamente, prestiamo attenzione non soltanto a quello che ci chiedono gli operatori, ma anche a quello che accade in Europa.

Ad oggi, la struttura delle reti di trasporto in Europa è fortemente integrata con quella degli operatori energetici. Pertanto, allo stato attuale, non mi sembra ci sia spazio sufficiente perché una società come Snam rete gas trovi opportunità di sviluppo nella realizzazione di infrastrutture all'estero, ben « sorvegliate » dai grandi operatori del gas. A questo proposito credo che il dottor Caropreso potrà aggiungere ulteriori dettagli. Da parte nostra, quindi, prestiamo attenzione a quello che succede.

Alcuni autorevolissimi esponenti di queste correnti di pensiero credono che l'Italia, data la sua configurazione, come una sorta di appendice dell'Europa verso i paesi produttori, sia un potenziale *hub*.

Mi sento di poter dire che, nel momento in cui si ravvisasse un'opportunità — senza appesantire il sistema Italia di strutture inutili e dato l'attuale quadro regolatorio — è chiaro che sarebbe nell'interesse di Snam rete gas realizzare delle infrastrutture: l'importante è che il gas transiti.

Snam rete gas ha un sistema di remunerazione del proprio capitale che premia i nuovi investimenti più di quanto non faccia con quelli realizzati in passato. È ovvio, quindi, che siamo molto interessati a sviluppare la società, in quanto creiamo valore, in particolare, realizzando nuovi investimenti. Ritengo che Snam rete gas non possa essere un realizzatore di infrastrutture che non hanno mercato. Questa è la nostra visione. D'altronde, il sistema di regolazione premia la società, laddove si ravvisi l'esigenza di realizzare infrastrutture per il transito del gas.

Ho già evidenziato che non abbiamo mai rifiutato l'accesso a nessuno. Inoltre, ho ricordato in precedenza che le infrastrutture, ancora oggi, sono sottoimpiegate. Questo significa che se non transita gas è un problema non di infrastrutture, semmai di approvvigionamento.

Vorrei aggiungere che tra i compiti attribuitici dal centro di dispacciamento, vi è anche quello di misurare quotidianamente la fornitura in ingresso, quella in uscita e ciò che viene consegnato.

In seguito, comunichiamo questi dati all'Autorità e al Ministero delle attività produttive, evidenziando i valori (come si fa nei laboratori di analisi), quando qualche dato è superiore o inferiore alla norma. Peraltro, una circostanza simile si è verificata proprio in questi giorni. Infatti, pur svolgendo tale attività fisiologicamente, come è ovvio, la nostra attenzione è rivolta in particolare al monitoraggio, momento per momento, di ciò che entra nella nostra rete. Ebbene, avrete letto sui giornali che proprio ieri è stato battuto il record — se si può usare questo termine — di transito nelle nostre reti. Ieri in Italia sono passati oltre 440 milioni di metri cubi di gas, circostanza che non si era mai verificata nella storia del nostro paese. Questi sono i dati che abbiamo comunicato all'Autorità.

Credo di essere ancora carente di alcune risposte a proposito della dorsale adriatica e del trasporto. Inoltre, credo che sia rimasto in sospeso il discorso relativo ai terminali, tirreno e adriatico, alla visione europea e alla possibilità di svilupparsi. Credo che il dottor Caropreso possa aggiungere qualcosa in proposito.

Naturalmente, sono a disposizione per ulteriori approfondimenti.

PRESIDENTE. Mi sembra che le risposte siano esaurienti. Tuttavia, se il dottor Caropreso desidera aggiungere qualche osservazione, gli cedo volentieri la parola.

PAOLO CAROPRESO, *Assistente del presidente di Snam rete gas.* Avendo notato un accumularsi di domande in merito alla questione dell'*hub*, ho supposto

che ci fosse particolare interesse su questo argomento.

Tenete presente che aver investito in operazioni di liberalizzazione — lasciatemi dire: anticipando gli altri paesi europei — ha consentito al paese di conseguire qualche risultato.

In effetti, l'anno scorso, Snam rete gas (e quindi l'Italia), insieme alla National Grid Transco inglese e alla GTS olandese, è stata riconosciuta come logisticamente più avanzata dal punto di vista della soddisfazione del progetto di sviluppo e liberalizzazione in Italia.

L'adozione del meccanismo *entry-exit* — come riferiva il presidente Meomartini in precedenza — e l'applicazione di sistemi di sviluppo e del nostro sistema-rete ci pongono all'avanguardia. Il problema dell'*hub*, e di conseguenza quello della possibilità di collegarsi al sistema europeo, riguarda il ritardo con cui l'Europa sta avanzando in questa direzione.

Gli ostacoli vengono soprattutto dalla Germania e dalla Francia, dove si registra un grande ritardo, ed è inevitabile, nella nostra logica, che un processo di integrazione delle reti europee porterà nel tempo allo sviluppo non solo di uno ma di più *hub*. In questa direzione si sta lavorando a livello europeo.

Da parte nostra, sia come sistema Italia sia come Snam rete gas, ci troviamo in una posizione avanzata per questo processo di integrazione. Tuttavia, la sua attuazione mi sembra sarà dilazionata nel tempo, per le ragioni riferite prima. Infatti, se non si dà corso ad un'effettiva liberalizzazione in Europa e non si realizza un'integrazione delle reti — in conformità ad un principio d'interoperabilità —, rendendo possibile il transito fra tutte le strutture di trasporto, sarà difficile realizzare le condizioni per realizzare un *hub* di assoluto vantaggio per il nostro paese.

CARLO MALACARNE, *Direttore generale di Snam rete gas*. Volevo riferirmi ad una domanda specifica che è stata posta riguardo l'allocazione dei rigassificatori e l'allacciamento degli stessi.

A tal proposito, mi preme sottolineare che la tariffa *entry-exit*, cui abbiamo accennato precedentemente, che prende in considerazione il punto di ingresso e quello di uscita dalla rete, indipendentemente dalla distanza, non crea problemi nell'allocazione dei terminali. Infatti, la nostra è una rete a maglie, che deve dare la possibilità di accettare gas in qualsiasi punto di ingresso e di distribuirlo in qualunque punto della rete. Gli allacciamenti seguono delle regole stabilite dal codice di rete. Quindi, il sistema di allacciamento è regolato.

ALBERTO MEOMARTINI, *Presidente di Snam rete gas*. Di conseguenza, in nessun caso, la dislocazione di un terminale, in un luogo piuttosto che in un altro, può condizionare.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Malacarne e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti di Energia Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive degli assetti proprietari delle imprese energetiche e sui prezzi dell'energia in Italia, l'audizione di rappresentanti di Energia Spa.

Do la parola al dottor Orlandi, che ringrazio per essere intervenuto insieme ai suoi collaboratori.

MASSIMO ORLANDI, *Amministratore delegato di Energia Spa*. Signor presidente, onorevoli deputati, desidero innanzitutto ringraziare per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro piccolo contributo sui temi dell'audizione.

Premetto che lasceremo agli atti della Commissione una documentazione; il mio intervento, pertanto, verterà solo sui temi più rilevanti, facendo riferimento in prima istanza allo stato della liberalizzazione del settore dell'energia. Parlerò dunque prima del settore dell'elettricità e poi di quello del gas, per aggiungere infine qualche

considerazione su un altro dei temi dell'audizione, ossia gli assetti proprietari delle imprese energetiche e lo stato delle privatizzazioni.

Devo esordire anticipandovi una novità. Rispetto agli ultimi anni, per la prima volta, ci vediamo costretti a segnalare alcuni passi indietro di notevole rilevanza, cui abbiamo assistito, in questi ultimi tempi, nel settore della liberalizzazione. Fino ad oggi — per quel che mi riguarda in occasioni anche meno formali di questa — abbiamo offerto molti stimoli per cercare di segnalare ritardi o aspetti da perfezionare. Purtroppo, dopo sei anni e mezzo di apertura del mercato registriamo per la prima volta un grosso passo indietro sul tema della liberalizzazione dell'energia, in particolare del settore dell'elettricità, e per certi versi anche del gas.

Affronterò in maniera abbastanza sintetica questi argomenti. Il passo indietro più rilevante, e decisamente più preoccupante, che rappresenta, a mio avviso, una grossa vittoria degli operatori dominanti di questo settore — mi riferisco in modo specifico a quello dell'elettricità —, si materializza con la recentissima approvazione del piano nazionale di allocazione dei diritti alle emissioni di anidride carbonica.

Come forse saprete, questo piano di allocazione, di fatto, assegna a ciascun impianto, e quindi ad ogni operatore, dei diritti ad emettere CO₂. Tale circostanza penalizza alcuni operatori — guarda caso i nuovi entranti e guarda caso gli impianti non ancora esistenti — e rappresenta un freno insostenibile allo sviluppo degli investimenti che invece tutti quanti (il Parlamento, il Ministero delle attività produttive e quello dell'ambiente) hanno cercato di portare avanti, pur con gran fatica e grande sforzo.

A questo punto, entrerò nel dettaglio di questo rilevante argomento. Il piano nazionale di assegnazione, risultante dal provvedimento in oggetto, si configura come il colpo più duro che i nuovi entranti — in questo travagliato e vi assicuro molto faticoso cammino verso la liberalizzazione del mercato elettrico — potevano subire.

Questo provvedimento avrà degli impatti decisamente negativi sulla concorrenza, e di conseguenza sulla formazione dei prezzi dell'elettricità, sia a breve sia a lungo termine.

In particolare, nel breve termine, avrà l'effetto immediato di arrecare un grandissimo danno ai nuovi entranti perché, di fatto — noi ne siamo un esempio —, blocca, o nella migliore delle ipotesi rallenta, gli investimenti nelle nuove centrali. Come sapete, queste avrebbero dovuto, o dovrebbero, migliorare la struttura dell'offerta aumentando la capacità produttiva, ma soprattutto producendo energia elettrica a prezzi più bassi, con delle *performance* ambientali decisamente migliori rispetto al parco esistente. La conseguenza più diretta di questo sarà un incremento ulteriore dei prezzi dell'energia elettrica. In seguito, spiegherò nei dettagli perché nel breve tempo aumenteranno i prezzi dell'energia elettrica, con questa struttura di piano nazionale di allocazione.

Nel medio termine, invece, il risultato sarà quello di impedire sicuramente quello sviluppo di capacità, più efficiente e ad un minor costo, che tutti quanti aspettavamo e che avrebbe potuto abbassare le tariffe e cambiare la struttura dei prezzi della produzione dell'energia elettrica in Italia. L'aspetto più grave della questione, per la natura e per le scelte assunte nel piano nazionale di allocazione, è che questo non comporterà alcuna riduzione, in nessun modo, di emissioni di anidride carbonica, almeno dal parco termoelettrico. Quest'ultimo, come sapete, contribuisce quasi per il 60 per cento alla produzione nazionale di CO₂.

Questo allontanerà il paese dagli obiettivi di Kyoto e, in qualche modo, provocherà un aumento dei costi. Si tratta di una scelta che fa riferimento a interessi netti, chiarissimi, di chi aveva necessità di proteggere gli impianti già realizzati e, soprattutto, le posizioni di mercato esistenti e ormai quasi dominanti.

Un ultimo effetto, di minore impatto economico, ma certamente interessante, riguarda il punto di vista ambientale. Mi riferisco al fatto che il grandissimo piano