

La seduta comincia alle 16.05.

(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 dei rappresentanti dell'Unione petrolifera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla situazione e sulle prospettive del settore energetico, l'audizione dei rappresentanti dell'Unione petrolifera. Sono presenti il dottor Pasquale De Vita, presidente dell'Unione petrolifera, il dottor Piero De Simone, direttore generale e Tonino Bigi, responsabile delle relazioni esterne. Ad essi vanno i ringraziamenti per aver accolto il nostro invito e per la consegna di questo documento, che sarà illustrato dal dottor De Vita e che sarà sicuramente tenuto presente in sede di predisposizione della relazione conclusiva di questa indagine conoscitiva.

Do la parola al presidente dell'Unione petrolifera, dottor Pasquale De Vita.

PASQUALE DE VITA, *Presidente dell'Unione petrolifera*. Vi ringrazio per l'invito, che costituisce una buona occasione per affrontare in maniera tranquilla e

pacata alcuni problemi, che, normalmente, coinvolgono molto sia il settore, sia l'utenza in generale.

Questa audizione cade in un periodo che possiamo definire anomalo nell'ambito dello scacchiere petrolifero mondiale. Abbiamo conosciuto, già nel passato, periodi di crisi e di difficoltà, in cui si sono registrate azioni e reazioni che hanno influenzato immediatamente l'andamento del settore. Aggiungo, anzi, che, normalmente, ogni fatto che può essere ricondotto alle aree delicate per l'approvvigionamento petrolifero — quindi il Medio Oriente — ha provocato sempre sul mercato una forte impennata delle quotazioni, a volte anche a seguito di un semplice annuncio. Questa volta, la situazione può essere definita anomala: sono accaduti i fatti dell'11 settembre a New York, da più di 100 giorni vi è una guerra in atto, vi sono ipotesi sul coinvolgimento di altri paesi molto vicini alle aree delicate per l'approvvigionamento petrolifero, senza che tutto ciò abbia provocato una impennata delle quotazioni. Immediatamente dopo gli attentati terroristici negli Stati Uniti, sul mercato internazionale vi è stata una fiammata dei prezzi che, nel giro di brevissimo tempo, sono ritornati ai livelli precedenti.

Come mai, in questo caso, la situazione è così diversa? In primo luogo, esiste una questione relativa alla domanda ed all'offerta: l'andamento dell'economia mondiale ha rallentato la crescita e non si sono avuti quegli incrementi di consumo previsti e, malgrado le riduzioni di produzione effettuate negli ultimi periodi, siamo passati da un mercato del venditore ad un mercato del compratore. Altri elementi di novità possono essere rintracciati nel fatto che,

nelle altre occasioni in cui l'OPEC ha deciso di ridurre la produzione per ottenere dal mercato quotazioni più consistenti, gli altri paesi produttori al di fuori dell'OPEC si sono sempre allineati, creando un fronte unico. Ricordo che, due anni fa, il greggio aveva raggiunto i 35 dollari al barile proprio grazie a questo patto, che reggeva in modo molto efficace. Stavolta non è stato così, perché alcuni paesi — la Russia in testa — non appartenenti all'OPEC non hanno aderito con la stessa prontezza e lo stesso impegno alla richiesta di allineare le produzioni. Si tratta di un elemento fondamentale, perché modifica il ruolo svolto dall'OPEC che, fino adesso, era riuscita a mantenere gli impegni nel momento in cui tentava di recuperare quotazioni sul mercato. Questa volta invece non ha raggiunto lo scopo, anche perché l'atteggiamento generale dei produttori non è aggressivo — come è avvenuto in altre occasioni —, ma difensivo. Le azioni che stanno portando avanti adesso i paesi produttori sono a difesa delle quotazioni, per evitare nuovamente un crollo, quale quello verificatosi prima dell'ultima impennata abbastanza duratura.

L'insieme di questi elementi fa sì che sul mercato vi sia una situazione anomala e ciò deve farci riflettere sulla possibilità, nel futuro, di continuare ad avere condizioni favorevoli, (parlando di futuro, intendo decenni). Di fronte alla prima crisi petrolifera, negli anni settanta, si disse che nel giro di 15 anni le risorse di greggio sarebbero finite e che era necessario ricorrere alle fonti alternative. Purtroppo, le fonti alternative non hanno dato i risultati sperati, ma le nuove prospezioni e le nuove ricerche hanno messo a disposizione del mondo riserve di greggio che, allo stato attuale, sono sufficienti per almeno mezzo secolo (senza considerare il gas ed il carbone). Restano comunque i problemi legati alla ricerca di un'alternativa e quelli riguardanti, più che la disponibilità, il prezzo del greggio.

Un altro elemento che sta giocando a favore del mantenimento di una situazione calma, per quanto riguarda i prezzi, è

dovuto a considerazioni politiche. Nessuno, in un momento così delicato, vuol creare problemi al mondo industrializzato, che si sta battendo contro il terrorismo.

Come si inserisce l'Italia in tale quadro? Il nostro paese ha usufruito, nel 2001, di questo vantaggio per quanto riguarda l'andamento delle quotazioni. Purtroppo, una delle cause di questa situazione è la crisi economica e, forse, preferiremmo avere più tensione sui prezzi, ma un'economia che tira. Nel 2001, abbiamo avuto una riduzione di 4 mila miliardi di lire sulla fattura petrolifera (32 mila miliardi, a fronte dei 36 mila miliardi del 2000). Se le previsioni — che, in questa fase, possono essere confermate — si realizzeranno e, quindi, il mercato pagherà un prezzo vicino ai 22 dollari al barile, il nostro paese, nel 2002, potrà usufruire di un'ulteriore riduzione di 5 mila miliardi di lire. Si tratta di cifre consistenti, che determineranno risultati positivi. A fronte di questo andamento delle quotazioni, indipendentemente dall'andamento dei prezzi per i prodotti per l'industria, il semplice consumatore ha beneficiato, negli ultimi mesi, di una riduzione di prezzo della benzina di circa 260 lire, dalla punta massima al prezzo attuale.

L'Italia è uno dei paesi con una maggiore dipendenza dal petrolio e diventa, quindi, fondamentale seguire i fenomeni che riguardano questo settore: mentre, nel mondo, il petrolio rappresenta circa il 40 per cento dell'approvvigionamento energetico, in Italia questa percentuale sale al 50. Ciò è la conseguenza di scelte prese a suo tempo, le quali hanno determinato che, ancora oggi, l'Italia sia un paese «petrolio dipendente». La situazione resterà tale, secondo le previsioni fatte con i grossi gruppi industriali, per i prossimi 10-15 anni. Questa proiezione ha anche valorizzato gli sviluppi ipotetici delle energie alternative, le nuove tecnologie, le politiche di trasporto. Si verificheranno modifiche nell'ambito dei carburanti, con un incremento del consumo di gasolio a scapito della benzina, a seguito dell'aumento della vendita di macchine diesel; ma, nella sostanza, la situazione è quella delineata.

Quali sono gli interrogativi principali che il settore deve affrontare in questo periodo? Il primo riguarda una ripresa di attenzione verso il settore energetico dell'Unione europea, che sta cercando di portare avanti una politica basata sull'utilizzo della leva fiscale, che dia maggiore sicurezza, riducendo la dipendenza dal petrolio attraverso un abbattimento dei consumi, con un impatto favorevole dal punto di vista ambientale. Il secondo interrogativo, di rilevanza ancora maggiore, riguarda la recente intesa raggiunta alla Conferenza di Marrakesh per l'attuazione dell'accordo del protocollo di Kyoto, che ci coinvolgerà molto pesantemente. Il terzo interrogativo è il riordino della legislazione energetica in Italia, con il trasferimento alle regioni delle competenze energetiche (la situazione andrà seguita con estrema attenzione; tenuto conto che quello petrolifero è un settore di vasi comunicanti non soltanto all'interno del paese, ma sui mercati internazionali, le norme dovranno essere sufficientemente omogenee fra tutte le aree).

Tornando al primo interrogativo emerso, quello dell'intervento europeo, si può condividere l'idea di sviluppare risorse interne limitando il ricorso al petrolio, di incentivare risparmi ed alleggerire la dipendenza dalle aree instabili, ma bisogna capire quali mezzi utilizzare per raggiungere lo scopo. L'unico mezzo efficace è quello fiscale, ma si rischia di alterare il normale gioco del mercato. Abbiamo conosciuto un'alternanza di periodi di dirigismo — non mi riferisco soltanto al nostro paese — ad altri di maggiore liberalizzazione e se dovessimo tornare al dirigismo, attuato attraverso la leva fiscale, il settore correrebbe dei rischi. Ciò non significa evitare di pensare ad un riassetto delle politiche fiscali tra i vari paesi. L'importante è che questo riassetto non rappresenti un appesantimento, che toglierebbe competitività alle imprese, dato il carattere internazionale del settore. Un'opera di riordino della fiscalità nel settore petrolifero sarebbe positiva, a livello europeo, se ciò significasse eliminare distorsioni, oggi esistenti, tra i vari prodotti. La politica

fiscale svolta sinora non è coerente neanche con una eventuale differenziazione dovuta all'impatto ambientale dei prodotti. Poiché bisognerà intervenire anche sull'assetto degli impianti, dovremo evitare un possibile doppio effetto negativo, intervenendo con investimenti sugli assetti degli impianti e con un incremento della tassazione per quanto riguarda le emissioni.

Il nostro paese deve tenere conto nella propria politica energetica di due elementi: l'indirizzo europeo e l'attuazione degli impegni assunti con l'accordo di Kyoto. L'Italia si trova in una situazione estremamente difficile. Ciò non significa contrastare i progetti ambientalisti a tutela della salute. L'industria petrolifera italiana è all'avanguardia in Europa, anche dal punto di vista della qualità dei prodotti e ambientale, però, gli impegni assunti con l'accordo di Kyoto creano problemi di competitività con gli altri paesi (in base ad esso, dovremmo avere una riduzione del 6,5 per cento delle emissioni). Per quanto riguarda l'industria petrolifera, nel 1990, anno di riferimento, vi erano emissioni per 16 milioni di tonnellate di CO₂. Gli impianti costruiti da allora ad oggi, per migliorare la qualità dei carburanti — si tratta di impianti aggiuntivi — hanno comportato l'aumento delle emissioni da 16 a circa 21 milioni di tonnellate; quando saranno completati gli impianti per la produzione dei carburanti previsti per il 2005 e per il 2008, arriveremo ad emissioni pari a circa 24 milioni di tonnellate di CO₂. Se l'impegno di riduzione del 6 per cento dovesse essere uguale per tutte le industrie, il settore petrolifero dovrebbe chiudere un terzo delle raffinerie. Abbiamo una serie di vie di uscita, la prima delle quali è la riduzione dei consumi, che, però, non si sposa con lo sviluppo energetico. Ad oggi, non abbiamo tecnologie sufficientemente avanzate da consentire lo sviluppo del paese, abbattendo i consumi dei prodotti energetici. Un'altra via d'uscita, è rappresentata dall'*emission trading*, ossia la possibilità di acquistare diritti di emissione, da quei paesi che, invece, si trovano in situazioni più favorevoli della nostra.

Vorrei fornire ora qualche dato, presente nella tabella allegata alla documentazione che è stata consegnata. Gli impegni assunti dall'Italia — come ho già detto — riguardano la riduzione delle emissioni per un importo pari al 6,5 per cento. La situazione del nostro paese, nei confronti degli altri partner europei e degli Stati Uniti è la seguente: l'Italia ha un'emissione di 7,26 tonnellate di CO₂ *pro-capite*, a fronte di emissioni da parte della Germania di 10,02 tonnellate, del Regno Unito di 8,92, dell'Olanda di 10,44, della Spagna di 6,97 e degli Stati Uniti di 20,46. Le emissioni di CO₂ per unità di PIL sono le seguenti: 0,34 per l'Italia, 0,43 per la Germania, 0,45 per il Regno Unito, 0,44 per l'Olanda, 0,46 per la Spagna e 0,73 per gli Stati Uniti. Da questi dati risulta che l'Italia ha la struttura industriale più « virtuosa » dal punto di vista delle emissioni. Per quanto riguarda il consumo di energia *pro-capite* i dati sono: 2,91 per l'Italia (si tratta di tonnellate di petrolio equivalente *pro-capite*), 4,25 per la Francia, 4,11 per la Germania, 3,83 per il Regno Unito, 4,62 per l'Olanda, 3,02 per la Spagna e 8,32 per gli Stati Uniti. Per quanto riguarda il consumo di energia per unità di PIL, cioè quanta energia occorre per la produzione del nostro prodotto interno lordo, la situazione è la seguente: 0,13 per l'Italia, 0,18 per la Francia e per la Germania, 0,19 per il Regno Unito e per l'Olanda, 0,20 per la Spagna e 0,30 per gli Stati Uniti.

Questa era la situazione di partenza: il nostro paese si trovava già in una condizione molto più favorevole rispetto ad altri, ma incontra maggiori difficoltà ad intervenire per comprimere i consumi d'energia, a differenza di altri paesi, in particolare la Germania e l'Inghilterra, che hanno un impegno di riduzione superiore, ma più ampi margini di manovra. Inoltre, la Germania, attraverso la ricostituzione dell'industria dell'est, ha raggiunto più della metà del proprio impegno e, nel Regno Unito, l'abbandono, o quasi, del carbone ha risolto il problema.

Il nostro sistema produttivo, pur tenendo conto delle esigenze del paese, non

causava emissioni elevate quanto quelle degli altri paesi e, forse, sarebbe stato opportuno difenderci in misura maggiore: oggi, secondo una previsione di massima, dovremmo comprare dai 40 ai 60 milioni di tonnellate di emissioni, il cui prezzo di mercato (non si tratta di nostre previsioni, ma di quelle che circolano correntemente) può oscillare dai 20 ai 40 dollari a tonnellata: la spesa per il paese, oltre ai costosissimi investimenti che dovranno essere messi in atto soprattutto nel sistema di raffinazione, può essere stimata in una cifra che varia dai 2 mila ai 5 mila miliardi l'anno, che si aggiungono ai costi dell'energia. Infatti, non si risparmierà l'energia che viene consumata, comprata, prodotta: per poter dar luogo alle emissioni, sarà necessario comprare i diritti che qualcuno potrà vendere (ed incassare), mentre noi dovremo pagare e vendere i prodotti in competizione sul mercato. Si tratta di una questione importante, che coinvolge molto pesantemente il nostro paese.

Nell'industria petrolifera è presente, inoltre, una preoccupazione riguardo agli investimenti: quali sono necessari? Quale sarà la capacità di raffinazione che resterà nel paese, se si dovesse applicare integralmente il contenuto degli accordi di Kyoto? È necessario chiarirlo, così come è necessario far luce sul criterio di ripartizione, all'interno del paese, dell'impegno di riduzione: bisogna ridurre alcuni tipi di impianti oppure alcune produzioni? Se non si risolve tale questione le industrie petrolifere rischiano di rimanere in panne pur avendo di fronte a sé impegni molto gravosi: entro il 2005 si dovranno produrre carburanti a bassissimo contenuto di zolfo, dal 2008 carburanti privi di zolfo. Ciò comporta investimenti massicci, dell'ordine di qualche migliaio di miliardi, ma soprattutto maggiori emissioni: nel momento in cui miglioriamo i carburanti peggioriamo le emissioni, non abbiamo scelta: si tratta di un problema che abbiamo posto più d'una volta al Governo e che deve essere affrontato e risolto.

L'industria petrolifera è all'avanguardia, non dobbiamo recuperare nessuna

posizione e, in questa fase, ciò costituisce un problema: infatti, il nostro margine di azione è minore dal momento che abbiamo conseguito molti obiettivi. Chi non ha fatto nulla oggi è in una posizione privilegiata per poter ridurre. Teniamo conto che l'industria italiana, rispetto ad una norma europea che prevede l'1 per cento di benzene ammissibile nei carburanti, si attesta intorno alla media dello 0,70, al di sotto dei limiti imposti dagli accordi europei: l'industria è pronta, ma enormi problemi devono ancora essere affrontati.

È necessario, inoltre, sciogliere il nodo relativo all'effetto del trasferimento delle competenze alle regioni. Non siamo contrari al decentramento, ma è necessario mantenere una capacità di aggregazione e di indirizzo all'autorità centrale. Il sistema energetico (in particolare le attività di raffinazione) forma un mercato mondiale ed è difficile ipotizzare norme diverse per la raffineria di San Nazario in Lombardia, per quella di Ancona nelle Marche o di Milazzo in Sicilia. Tutti venderanno il proprio prodotto sui mercati internazionali e quindi tutti devono poter agire secondo le stesse regole, gli stessi vincoli, gli stessi oneri; mi sembra corretto un certo grado di decentramento ma senza perdere di vista l'unicità di indirizzo, soprattutto per quanto riguarda l'aspetto industriale: non si deve imboccare una strada che mette in difficoltà l'intera industria europea.

La leva fiscale può essere usata in modo ponderato per evitare una minore competitività del settore, mentre deve essere assolutamente tenuto in debito conto il fattore ambientale, la cui importanza credo ormai sia chiara a tutti (prima veniva considerato una specie di *hobby*): esiste una preoccupazione tale rispetto alle esigenze ambientali al punto che l'industria petrolifera investe il 50 per cento delle sue risorse per risolvere i problemi relativi a questo aspetto. Tutto ciò deve essere armonizzato con le scelte degli altri *partner*, per non creare difficoltà nei confronti dei competitori.

I programmi dell'industria petrolifera prevedono un investimento di 8 mila miliardi nei prossimi quattro anni, equamente distribuiti tra raffinazione e distribuzione; l'attività di raffinazione presterà particolare attenzione alla produzione di nuovi carburanti che dal 2005 conterranno una scarsissima quantità di zolfo, mentre nel 2008 verranno immessi sul mercato carburanti privi di zolfo. Ciò comporta investimenti pari a 2 mila miliardi, essendo molto consistente la differenza tra carburante a scarso contenuto di zolfo e carburanti totalmente privi: in quest'ultimo caso è necessaria la costruzione di nuovi impianti mentre per ridurre lo zolfo è sufficiente adattare i vecchi impianti. Dal punto di vista delle emissioni ciò presuppone lavorazioni aggiuntive: non cambia la lavorazione ma si aggiunge una parte del ciclo (questa è la ragione per cui le emissioni aumentano). È chiaro che tutto ciò si rifletterà anche sui prezzi finali perché queste lavorazioni non possono non creare un aggravio aggiuntivo, che sarà abbastanza contenuto dal punto di vista economico. Potrebbe essere auspicabile, così come è stato deciso da alcuni paesi europei, anticipare i tempi attraverso incentivi per chi si adegua prima. L'industria petrolifera è disponibile, quando sarà chiaro il contesto, ad anticipare i tempi: 15 anni fa, per primi, abbiamo stipulato un accordo con il Ministero dell'ambiente per la riduzione del benzene quando ancora in Europa nessuno lo immaginava; assicuriamo la nostra disponibilità a patto che siano stabilite norme precise, programmi fattibili e certezza nel futuro. È chiaro che lo stesso problema vale per la distribuzione, riguardo alla quale è stato stipulato un accordo tra le società, « benedetto » — se così posso dire — dall'Antitrust, per chiudere 3 mila impianti; per la ristrutturazione della rete è necessario non soltanto chiudere ma anche investire e costruire nuovi impianti. Le aziende hanno espresso questa considerazione: intanto facciamo ciò che siamo in grado di realizzare, per cui non c'è bisogno di nessuna autorizzazione perché, se si attende che norme adeguate consentano di produrre

investimenti, di chiudere impianti, forse si perderà ancora qualche anno. È possibile chiudere degli impianti: si è stipulato un accordo che è stato sottoposto all'Autorità garante della concorrenza del mercato, le società si sono impegnate a chiudere un totale di 3 mila impianti, vendendo sul mercato 200-250 impianti al miglior offerente; per favorire i nuovi operatori, le aziende si sono impegnate a non ricomprare gli impianti stessi, consentendo la vendita al di fuori del settore consolidato; qualcuno ha interpretato ciò come grande distribuzione, altri come i privati. Resta il fatto che vi sono 200 impianti a disposizione per nuovi operatori che vorranno comprare, il che costituisce un segnale di apertura perché indica che il mercato non è chiuso e che le aziende operano in grande competizione.

Contemporaneamente, il Ministero dell'industria ha emanato alcune norme che costituiscono le linee guida per le semplificazioni regionali; pensiamo che il piano delle aziende costituisca un primo passo concreto verso l'attuazione delle linee guida emanate dal Governo, anche se esse contengono una serie di vincoli, dovuti ad una situazione obiettiva. Non vogliamo polemizzare con nessuno, ma ci auguriamo che questo primo passo sia seguito da altri, al fine di realizzare impianti secondo schemi liberi perché abbiamo ancora norme che prevedono i bacini di utenza; è stata varata la liberalizzazione del commercio (nelle stazioni di servizio, per merci diverse) che, in pratica, non funziona: i motivi sono vari, ma non si riesce a realizzarla. Vorrei sottolineare la questione della vendita di tabacchi ed alcolici, che potrebbe integrare le attività di una stazione di servizio ed aiutare così l'abbattimento del costo finale, un aspetto di quella famosa differenza con l'Europa che permane da tanti anni.

Gli investimenti previsti per la rete ammontano a 4 mila miliardi, che potrebbero diventare più consistenti se accelerassimo le norme sulla maggiore liberalizzazione del settore.

Vorrei riepilogare, concludendo: nel settore petrolifero non abbiamo problemi

riguardanti la disponibilità di materia prima, ma non possiamo essere altrettanto tranquilli riguardo al prezzo; non credo che nel breve termine esso potrà subire impennate, poiché mi pare che la situazione si sia attestata su un livello abbastanza equilibrato. Se volgessimo lo sguardo agli anni passati noteremmo che, salvo la crescita improvvisa di due anni fa, il prezzo di 20-21 dollari è prevalente da circa 10-15 anni. Non è interesse di nessuno che i prezzi siano alti, ma non interessa neppure il loro crollo, che porterebbe con sé alcune effetti conseguenti.

Il nostro paese non deve temere la struttura di raffinazione, sempre che siano stabiliti programmi e norme chiarissime.

L'attività di distribuzione sta compiendo progressi, mentre il vero grande problema è quello relativo all'applicazione dell'accordo di Kyoto, sul quale vorremmo aprire una discussione più concreta con i nostri interlocutori istituzionali. Una serie di altri problemi sono stati segnalati nella nota che è stata consegnata ai membri della Commissione: l'agenzia delle scorte (che sta diventando un problema più grande di quanto non sia in realtà); le tasse portuali, perché il nostro paese è l'unico dove si pagano due volte quando si fa il cabotaggio dalle isole; inoltre non abbiamo la liberalizzazione degli equipaggi nei cabotaggi. Una serie di problemi minori appesantiscono ancora il sistema. L'augurio che rivolgo è quello di varare una normativa che consenta di liberalizzare il più possibile questo settore.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente De Vita per la sua accurata relazione e do la parola ai colleghi che intendano intervenire.

FRANCO GROTTI. Aggiungo i miei ringraziamenti al dottor De Vita per la sua relazione. Vorrei porre alcune questioni: il dottor De Vita parlava giustamente dell'esigenza ambientale e quindi, riguardo al prossimo futuro, dell'esigenza di ridurre le emissioni generali, anche al fine di adeguarci ai parametri stabiliti a Kyoto. Tutti gli impianti, soprattutto quelli più grandi

dovranno quindi modificare il tipo di combustibile oppure ricercare soluzioni di tipo tecnologico per ridurre le emissioni. Il dottor De Vita affermava che entro il 2008 si dovrà produrre carburante privo di zolfo. Non ho ben compreso una questione: l'esigenza generale consiste nel ridurre i costi dell'energia (soprattutto nel nostro paese), ma ridurre il contenuto di zolfo nel combustibile richiede costi superiori, tanto che l'ENEL sta trasformando a gas gli impianti che possiede in Italia (alcuni li ha venduti) oppure, per quelli più grandi, sta proponendo l'utilizzazione di *oil emulsion*, che è un combustibile a basso prezzo, con progetti, dal punto di vista tecnologico, che dovranno ridurre le emissioni in atmosfera. Non riesco a capire come si concilia l'esigenza di abbassare i costi dell'energia con l'uso di combustibile privo di zolfo, che sicuramente costerà molto di più.

LUIGI D'AGRÒ. Presidente De Vita, mi pare che lei abbia impostato la sua relazione su tre linee di tendenza problematiche: la prima riguarda l'Unione europea, che è interessata a diminuire i consumi, aspetto che ha un importante significato anche per noi. Se la logica che perseguiamo è quella del consumo al 50 per cento della bolletta energetica generale con l'utilizzo del petrolio rispetto al previsto 40 per cento, esiste un 10 per cento di differenza, che indica la necessità di recuperare, in funzione di armonizzazione nel contesto europeo.

L'altro aspetto — che rivela un piccolo *gap* del sistema Italia — riguarda il protocollo di Kyoto: il nostro vantaggio iniziale si trasforma in uno svantaggio, ponendoci in condizione di inferiorità. La stranezza è questa: chi usa la tecnologia gradualmente rischia una disparità con chi non la ha mai impiegata, e dunque investe senza ammortizzare i costi precedenti.

Il terzo elemento, che varrebbe la pena approfondire maggiormente perché, forse, è più preoccupante da un punto di vista istituzionale, riguarda le competenze regionali: ho la sensazione che il dottor De Vita lo abbia trascurato, facendo, per così

dire, finta di niente: ha espresso una preoccupazione senza esplicitarne i motivi di fondo. Compresa le prime due questioni, non abbiamo fino in fondo compreso la terza. Aggiungo un'ulteriore domanda: per quanto riguarda il piano di distribuzione dei carburanti — che credo sia un tema di interesse dell'Unione petrolifera italiana — la normativa vigente è funzionale ad alcuni elementi di preoccupazione che l'associazione esprime, oppure è necessario rivederla ulteriormente?

STEFANO SAGLIA. Ringrazio i rappresentanti dell'Unione petrolifera per questa esaustiva relazione. Sono d'accordo con le questioni sollevate dall'onorevole D'AGRÒ: al riguardo, anch'io vorrei chiedere un ulteriore approfondimento sull'aspetto relativo alla recente riforma costituzionale, vale a dire al fatto che esista una legislazione concorrente in campo energetico. Questa parte politica, infatti, non da oggi ritiene che, pur nell'ambito di una opportuna azione di ridefinizione delle competenze fra i vari livelli dello Stato, vi debba essere una pianificazione di carattere nazionale nel settore dell'energia a fronte di una competenza concorrente che potrebbe presentare, invece, degli intoppi o degli ostacoli di non poco conto. Quindi, ritengo utile un approfondimento su questo tema perché credo che sia obiettivo di questa indagine conoscitiva individuare anche alcuni aspetti legislativi eventualmente da modificare.

L'altra questione su cui vorrei chiedere un approfondimento è relativa all'applicazione del protocollo di Kyoto. In questo ambito, la nostra parte politica ritiene che siano stati assunti impegni molto onerosi per il nostro sistema produttivo. Fermo restando che, stante ad oggi, non sembra siano possibili delle rinegoziazioni degli accordi internazionali, vorrei domandare quali potrebbero essere le azioni che voi stimolate o suggerite al Governo e al Parlamento perché gli oneri che, a nostro avviso, non sono giustificati dalla necessità ambientale o quanto meno non sono in linea con gli interventi richiesti da altri paesi potrebbero essere ridotti ai fini di

una migliore compatibilità non solo con l'ambiente, ma anche con le esigenze produttive del paese.

SERGIO GAMBINI. Ringrazio anch'io il presidente dell'Unione petrolifera per l'esposizione puntuale, per la mole di informazioni fornite ed anche per la franchezza con la quale sono state esposte le proposte, le indicazioni e la lettura che presenta l'Unione petrolifera. La mia domanda ha lo scopo di acquisire ulteriori elementi per capire meglio e per approfondire le questioni sul tappeto.

Lei ha presentato un quadro tutto sommato confortante, almeno per il periodo più ravvicinato, sull'andamento dei mercati internazionali ed il peso che avrà la bolletta petrolifera per il nostro paese in tale quadro, sottolineando altresì una preoccupazione riguardo agli impegni che la comunità internazionale ha assunto con gli accordi di Kyoto e, quindi, il peso che il nostro paese si è assunto. Allo stesso tempo, vorrei ricordare la collocazione dell'Italia nell'ambito dell'Unione europea e le note politiche che sono raccordate in relazione agli accordi di Kyoto nell'insieme dei paesi membri.

Ho capito bene che la critica, in sostanza, è indirizzata non tanto all'impegno di carattere generale che la comunità internazionale ha assunto nei confronti di questo tema, quanto al peso specifico dell'Italia che, mi sembra di capire, fa un po' « la prima della classe » rispetto ad altri paesi. Mi domando allora se nel quadro degli impegni presi il percorso indicato possa comportare una riduzione delle emissioni anche in presenza di un aumento dei consumi; in altre parole, vorrei sapere se sia vero che le tecnologie, la raffinazione e la produzione dei prodotti richiedono un maggiore dispendio di energia e, di conseguenza, producono maggiori emissioni. Al riguardo, lei ritiene che vi siano paesi che forse si sono indirizzati verso le tecnologie « pulite » usando, comunque, prodotti derivati dal greggio ?

Vorrei capire se, da questo punto di vista, lei ci possa dare qualche chiarimento sapendo che i discorsi di Kyoto

sono relativi ai modelli di consumo ed alle fonti alternative, nonché alle tecnologie più pulite di impiego del prodotto petrolifero. Affermo questo perché anche il tema del commercio delle emissioni viene fortemente intrecciato all'esportazione di tecnologie pulite verso altri paesi; in altri termini, si acquistano diritti di emissione vendendo tecnologie pulite per poter ridurre anche la capacità di emissione: badate, stiamo parlando di paesi che hanno bisogno di crescere e, quindi, di consumare più prodotti petroliferi. Intendo dire che occorrerebbe guardare all'insieme della filiera, di cui la raffinazione è una parte, perché esiste anche la produzione della tecnologia e degli impianti che occorrono in tale processo.

La seconda questione che mi interessa porre riguarda le competenze regionali. Concordo con le questioni trattate dai colleghi, ma vi chiedo se si intravedano le conseguenze del nuovo quadro di attribuzioni legislative. Al riguardo, ho avuto notizia di alcuni comuni e province della mia regione che sono stati immediatamente interessati per aprire impianti: da questo punto di vista, il quadro è cominciato rapidamente a cambiare con le conseguenze che si possono immaginare.

La terza ed ultima questione riguarda la distribuzione dei prodotti petroliferi per autotrazione. Come procede il programma di riduzione ? Lo chiedo perché ormai da diversi anni sosteniamo che occorre ridurre. Quali risultati sono stati raggiunti sino ad oggi ? Se non sbaglio, dal 1998, o forse dal 1999, si è iniziato a discutere di questo problema.

PASQUALE DE VITA, *Presidente dell'Unione petrolifera*. Anche prima !

SERGIO GAMBINI. Sì, anche prima, tant'è che l'allora sottosegretario Carpi era in grandi ambascie nel 1999.

MASSIMO POLLEDRI. Le considerazioni esposte sono estremamente interessanti e sono convinto che questa Commissione se ne gioverà abbondantemente. Ritengo che sarà oggetto di attenzione da

parte delle varie forze politiche anche il protocollo di Kyoto, su cui sarà necessaria una discussione ed una riflessione politica.

Vorrei che si approfondisse maggiormente la tematica della razionalizzazione in relazione agli enti locali, perché credo sia uno dei punti su cui possiamo incidere più facilmente. Lei ha giustamente citato la liberalizzazione, auspicando che sia condivisa da tutti, ma non sarà facile, perché forse le associazioni sindacali non la pensano così! Tuttavia, mi interessava, fra le righe — anche perché durante la finanziaria abbiamo presentato un ordine del giorno per cercare di migliorare la razionalizzazione, e quindi un vostro consiglio è sicuramente gradito —, sapere a che punto è l'iter di cessione. Lo chiedo perché immagino che ciò potrebbe aprire alcuni scenari che investono il commercio, su cui dovremmo arrivare preparati dopo una adeguata riflessione.

Per ultimo, più che una domanda, vorrei che soddisfaceste una curiosità sui vari prodotti biologici, ad esempio il *bio-diesel*, o comunque su tutte queste fonti energie che vengono considerate come meno inquinanti. Le vostre previsioni a che punto sono? Sono effettivamente convenienti e possono essere utilizzate?

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA. Desidero ricollegarmi ad una domanda che ha appena posto il collega Polledri. Nella sua relazione ho colto un accenno, relativo al sistema degli impianti di distribuzione, ai piccoli passi (lei li ha definiti passetti) oltre ad un riferimento alla legge di liberalizzazione del commercio, cui penso che si potrebbe aggiungere anche quella relativa alla vendita dei periodici e di quotidiani, che hanno coinvolto gli impianti di distribuzione, sia nel primo caso per l'ampliamento — anzi, la sostanziale liberalizzazione — delle tabelle merceologiche, sia per un certo privilegio in ordine alla possibilità, dal punto di vista della vendita dei giornali, per gli impianti che già non erano titolari della corrispondente licenza.

Se non ho capito male, lei ha detto che tali provvedimenti hanno funzionato poco

o male perciò vorrei capire cosa intendesse dire e quali dovrebbero eventualmente essere, se lo ritiene, i passi diversi o successivi da compiere.

PRESIDENTE. Mi fa piacere constatare l'interesse suscitato dalla relazione del dottor De Vita, che è uno dei grandi protagonisti della vita petrolifera d'Italia, essendo stato a lungo presidente dell'AGIP-Petroli.

PASQUALE DE VITA, *Presidente dell'Unione petrolifera*. Signor presidente, nella mia replica seguirò l'ordine dei quesiti posti.

Per quanto riguarda l'aspetto ambientale, mi sembra che uno dei quesiti chiedeva se vi fossero tipi di combustibili diversi in grado, in qualche maniera, di abbattere le emissioni (è un po' la stessa domanda che è stata posta successivamente). Al riguardo, non è che vi siano, oltre all'olio combustibile a basso contenuto di zolfo e al gas, altri tipi di combustibili; possono esserci tuttavia cicli diversi in grado di avere un minore impatto anche dal punto di vista ambientale e, direi, un migliore rendimento: infatti, se per produrre energia elettrica si opera con il ciclo combinato si ottiene un rendimento molto più alto e si avranno, quindi, minori emissioni in quanto vi sono anche minori consumi.

Nelle previsioni abbiamo già scontato la possibilità di poter utilizzare tecnologie diverse e, quindi, di avere anche la possibilità di produrre con una minore quantità. I tipi di combustibile sono quelli, non ne esistono altri, altrimenti dovremmo andare su altri cicli di sistemi molto diversi. Si tratta di previsioni predisposte d'intesa con il Ministero dell'ambiente e l'ENEA; quindi, in prospettiva è sicuramente prevista una maggiore utilizzazione di cicli combinati e di cicli con tecnologie più avanzate. Attenzione, perché le tecnologie possono riguardare il momento in cui si produce, per esempio, l'energia elettrica; purtroppo, non esistono tecnologie per abbattere il CO₂: tanto per essere chiari, non esiste ancora la tecnologia adatta per

«catturarlo». C'è un tentativo in corso — nel mondo —, ma non siamo ancora arrivati alla situazione ideale: si cattura l'anidride carbonica, la si riduce in pacchetti e la si mette da parte. Ecco, questa tecnologia ancora non esiste; si è all'inseguimento di tali tecnologie, tant'è che molti stanno studiando (mi riferisco soprattutto alle grandi imprese di impiantistica, le quali avrebbero un grandissimo ritorno se riuscissero a risolvere tale problema), ma ancora non sono sul mercato.

Al di là delle conseguenze legate all'adozione di un ciclo meno impegnativo, se aumentiamo gli impianti, incrementiamo le emissioni. Per ora, questa è la situazione e non abbiamo vie diverse, tanto è vero che come paese abbiamo consumato molto meno nell'ultimo anno e mezzo: siamo scesi enormemente in termini di consumo di olio combustibile, che viene sempre considerato — perché lo è — l'elemento che in fondo reca maggiore fastidio all'ambiente perché rappresenta le frazioni pesanti.

Questa notevole caduta di consumo è dovuta alla riduzione di produzione da parte dell'ENEL, passata da 20 a 11 milioni di tonnellate di olio combustibile, che è stato sostituito con le importazioni: noi importiamo il 15 per cento circa dell'energia che prima, invece, producevamo. Abbiamo avuto, quindi, una flessione acquistando energia all'estero, producendone dunque di meno e sostituendola con le importazioni. Questo è il quadro.

PIERO DE SIMONE, *Direttore generale dell'Unione petrolifera*. Importazioni che riguardano per lo più l'energia nucleare!

PASQUALE DE VITA, *Presidente dell'Unione petrolifera*. Sì perché, a questo punto, è quella che costa di meno. Abbiamo ancora un *gap* utilizzando il 50 per cento anziché il 40 per cento; la risposta, però, è che non abbiamo sostanzialmente alternative, o andiamo sul petrolio o sul gas. Il gas non può sostituire interamente il petrolio ed i prodotti petroliferi, anche perché ha bisogno di infrastrutture (adesso arriverà il gas dalla Libia e si registrerà

un notevole sviluppo di gas). Siamo ancora dipendenti dai prodotti petroliferi per il 50 per cento del nostro fabbisogno energetico; dovremmo scendere al 44, al 45 o 46 cento, ma non ci spostiamo di molto perché è difficile raggiungere i consumi in maniera diversa da quella che può essere fatta attraverso l'utilizzo dei prodotti petroliferi.

Per quanto riguarda, invece, gli accordi di Kyoto, vorrei dire che non abbiamo la possibilità di intervenire; a questo punto, occorrerebbe rimettersi a tavolino e vedere quali sono i veri impegni di Kyoto ed in quale maniera si possano, in qualche modo, ritoccare perché è difficile per noi industria «inventare» qualcosa che ci consenta di superare le difficoltà senza pensare all'*emission trading* o alla riduzione dei consumi. È chiaro che la riduzione dei consumi si deve fare e continuerà in tal senso; come accennavo prima, tutte le tecnologie saranno utilizzate affinché ciò possa avvenire, tuttavia la riduzione è molto pesante e rischia, quindi, di avere un effetto stravolgente anche sull'assetto industriale. Pertanto, sarà necessario riaffrontare seriamente tale questione.

Al riguardo, sento sempre parlare delle fonti alternative e del loro sfruttamento, tuttavia abbiamo visto lo stato attuale delle fonti alternative, nonostante ci si sia impegnati negli anni. Le grandi aziende petrolifere multinazionali stanno investendo miliardi di dollari per condurre ricerche anche di fonti energetiche alternative. Quindi, non è vero che vi sia la guerra del petrolio contro di esse: la questione è che è difficile realizzare qualcosa di apprezzabile sia dal punto di vista ambientale, sia da quello economico perché ciò è sopportato dall'economia in quanto non è possibile fare cose che, alla fine, non riescono a stare in piedi. Sappiamo tutti che nel campo della trazione si sta puntando sull'idrogeno. Qualcuno già si domanda se vi sia qualche macchina che cammina: sì, esiste già qualche prototipo che gira utilizzando l'idrogeno, che si forma a bordo consumando benzina. La distribuzione dell'idrogeno costituisce un enorme problema; dovranno passare 10,

forse 12 anni, per ottenere una soluzione. Questi sono i tempi previsti ed è difficile, molto difficile, prevedere alternative. Forse occorrerebbe uno sforzo comune, forse ci dobbiamo mettere a tavolino e ragionare tutti insieme per capire quale può essere il contributo come industria, quale in termini di consumo e quale quello a livello di istituzioni. È forse questa la cosa fondamentale che bisognerebbe fare per capire quali strade imboccare. Noi non abbiamo la ricetta immediata, perciò invitiamo gli altri attori principali a ragionare per individuare quali possano essere le possibili alternative.

Per quanto concerne invece la rete funzionale, mi sembra che la questione sia stata già accennata: non è un mistero per nessuno, che abbiamo la rete più pesante.

Si parla tanto di riduzione: ricordiamoci che la rete italiana, circa 10 anni fa, aveva 40 mila impianti, mentre oggi ne ha 23 mila, segno di una consistente riduzione (le previsioni stabiliscono di scendere sotto i 20 mila). Questo piano si è bloccato l'anno scorso, perché si aspettava l'approvazione da parte dell'Antitrust. Si trattava di un'ipotesi di piano — come si diceva allora — da realizzare portando avanti un'intesa tra le società, che non poteva essere formalizzata fino all'approvazione da parte dell'Autorità. Si è svolto tutto l'iter autorizzativo: la proposta all'Antitrust, la modifica della proposta ed una lunga discussione, perché si è cercato di rientrare nei parametri che consentissero la concessione della deroga. Quando è stato raggiunto l'equilibrio, la realizzazione del piano è iniziata subito (si inizierà in questo trimestre con la vendita degli impianti). Mettere in cantiere tutto ciò richiedeva una serie di adempimenti che non potevano essere realizzati in assenza dell'autorizzazione da parte dell'Antitrust. Ecco spiegati i tempi tecnici che ci hanno obbligato ad aspettare più del necessario.

Tornando al quesito se la nuova normativa sulla rete sia funzionale, bisogna realisticamente dire che, in Italia, abbiamo una situazione di pesantezza degli impianti e della struttura distributiva che,

essendo meno efficiente, lascia meno margini agli operatori che vi lavorano. Vi è un corpo di gestori abbastanza attivo. Il gestore italiano non guadagna più degli altri; prende più lire per ogni litro venduto, ma vende due terzi di quanto vendono i gestori degli altri paesi. Obiettivamente esiste questa difficoltà, da cui deriva una difesa da parte dei gestori dello *status quo*, perché, se potessimo rendere liberi gli orari e i turni, gli impianti più piccoli entrerebbero in crisi. La situazione è questa: finché difenderemo gli impianti piccoli non riusciremo a sviluppare quelli più consistenti e fino a quando non riusciremo a fare impianti più ricchi di servizi, non riusciremo a sviluppare le attività alternative o aggiuntive che consentirebbero ai gestori di guadagnare — come succede in Germania — due terzi del proprio profitto con altre attività ed un terzo attraverso la benzina. Finché si vende solo benzina, il gestore guadagna soltanto su questa, per cui in Italia si paga di più per litro e tutti guadagniamo di meno.

Per quanto riguarda il decentramento, il timore è che sia nella distribuzione (dove il problema è più consistente nel breve termine) sia nella raffinazione (dove è maggiore nel medio lungo termine) vi possano essere norme diverse.

Parlando della raffinazione, una nave carica di prodotto che parte da un qualsiasi porto italiano incontra lo stesso mercato e l'operatore — il raffinatore — deve avere le stesse condizioni, indipendentemente da dove si trovi. Se questioni locali dovessero richiedere investimenti, vincoli e necessità diverse, vi sarebbe un'alterazione dell'equilibrio del sistema, da cui deriverebbe che il costo di produzione di un litro di benzina cambierebbe a seconda di dove ciò avvenga. Sarebbe necessario, quanto meno, avere un potere di indirizzo consistente da parte del centro a sostegno di cinque parametri fondamentali, lasciando libertà di manovra su altre questioni che possono essere modificate a livello locale.

Anche nel settore della distribuzione, vi sono regioni che hanno una certa libertà, mentre altre non concedono un'autorizzazione per un impianto nuovo, se non

vengono restituite due autorizzazioni per la chiusura di impianti vecchi. Le differenze non sono sempre dovute alla maggiore o minore intensità degli impianti, ma, qualche volta, al fatto che in una determinata regione vi sia un certo orientamento. Le linee guida del ministero cercano di portare ordine in questa situazione; staremo a vedere la loro applicazione pratica, trattandosi di norme molto recenti.

I prodotti tipo biodiesel ed altri, sono vantaggiosi dal punto di vista ambientale, ma economicamente disastrosi; rimangono sul mercato solo perché sono defiscalizzati. Bisogna aver presente, inoltre, che ogni volta che si produce un litro di carburante dal biodiesel, si consuma gasolio tradizionale per lo svolgimento del ciclo produttivo. Oggi è possibile produrre 100 o 200 mila tonnellate l'anno, ma questo carburante non può sostituire quello tradizionale, perché non è possibile aumentare continuamente la fiscalità sul resto per sostenere la defiscalizzazione di questo ciclo. Si possono avere piccoli aiuti, incentivi alla buona volontà di sperimentazione di alcune industrie, ma non è questa la strada per risolvere il problema.

Per quanto riguarda gli altri prodotti, la difficoltà è dovuta alle strutture ed alle organizzazioni commerciali esistenti. Relativamente ai quotidiani, l'accordo era stato raggiunto ma non ha funzionato. Per tutto il resto anche se la legge c'è, localmente le autorizzazioni non vengono concesse. Alcune aziende hanno già realizzato gli impianti ma è difficile cominciare l'attività. La norma nazionale lo prevede, ma esistono molte regole e sovrapposizioni locali che ne impediscono la realizzazione. È difficile raggiungere la liberalizzazione attraverso norme vincolanti, perché equivarrebbe ad aggiungere ulteriori norme. Con il rispetto delle norme sulla sicurezza e sull'ambiente dovrebbe essere concessa la possibilità di costruire impianti: poiché ciò, per ovvi motivi, non è possibile, si prevede un iter normativo complesso che, al momento dell'applicazione, non raggiunge lo scopo.

PRESIDENTE. Mi pare che il presidente De Vita abbia risposto a tutte le sollecitazioni. Chiedo al direttore generale se intenda aggiungere ulteriori considerazioni.

PIERO DE SIMONE. *Direttore generale dell'Unione petrolifera.* Vorrei ricordare, riguardo la parte dell'olio combustibile (la riduzione e la diversificazione), che un aspetto importante, che costituisce senz'altro una novità, è stato rappresentato in Italia dalla realizzazione di tre impianti di gassificazione del *tar*. Tre raffinerie hanno individuato questa maniera abbastanza originale ed avanzata di distruzione dei residui pesanti, quindi dell'olio combustibile, che è stato convertito in gas per produrre direttamente in raffineria energia elettrica. Si tratta di un sistema all'avanguardia, che procede verso l'ottimizzazione e costituisce, anche dal punto di vista dell'efficienza energetica, uno sviluppo notevole. Questa scelta ha impegnato 5 mila miliardi di investimenti ed ha eliminato circa 4 milioni di tonnellate di olio combustibile. Mi sembra un aspetto rilevante da segnalare.

PRESIDENTE. Ringraziamo gli esponenti dell'Unione petrolifera, che saranno nuovamente nostri ospiti per approfondire le questioni legate al settore della chimica in Italia. Ringrazio, in particolare, il presidente De Vita per la sua brillante esposizione e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
l'8 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO