

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'IMPATTO AMBIENTALE DELLE RAFFINERIE E DELLE CENTRALI ELETTRICHE

5° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 2004

Presidenza del presidente NOVI

INDICE

Audizione del Presidente dell'Unione petrolifera italiana

* PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 12	* DE SIMONE	Pag. 6
RIZZI (FI)	9, 10, 11	* DE VITA	3, 5, 6 e <i>passim</i>
ROTONDO (DS-U)	5, 11	* DEL MANSO	6
VALLONE (Mar-DL-U)	6		

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Alleanza Polare-Udeur: Misto-AP-Udeur.

Interviene il dottor Pasquale De Vita, presidente dell'Unione petrolifera italiana, accompagnato dal dottor Piero De Simone, direttore generale, e dal dottor Franco Del Manso, responsabile ambiente e sicurezza della stessa associazione.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Presidente dell'Unione petrolifera italiana

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sull'impatto ambientale delle raffinerie e delle centrali elettriche, sospesa nella seduta di ieri.

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

È oggi prevista l'audizione del Presidente dell'Unione petrolifera italiana, dottor Pasquale De Vita, al quale, ringraziandolo per la sua presenza, do subito la parola.

DE VITA. Signor Presidente, la ringrazio per averci offerto la possibilità di fornire indicazioni sull'attività del settore, che possiamo considerare diviso in due macroaree, quella industriale e quella distributiva, caratterizzate da situazioni completamente diverse, nonostante gli operatori siano gli stessi. Infatti, nell'area della distribuzione abbiamo difficoltà nello sviluppo e nell'ammodernamento di tutti i settori, particolarmente della rete, per una serie di vincoli, tuttora esistenti, sulla strada di una razionalizzazione e di una ristrutturazione che possa rendere un servizio migliore all'utenza, non ultimo quello di far risparmiare anche qualche centesimo sul prezzo finale del carburante.

Le aziende hanno sempre cercato di porre rimedio a questa situazione, tuttavia, nonostante una serie di passi avanti, non sono ancora riuscite nell'intento e così il settore della distribuzione non può essere certo considerato all'avanguardia.

La situazione opposta si registra nel campo della raffinazione, che si è sviluppato molto, che è alla pari con le realtà più avanzate d'Europa, anche perché ha avuto una maggiore libertà di movimento. Negli ultimi anni il settore ha ridotto la propria capacità di lavorazione, pesante, eccessivamente obsoleta, più costosa, rispetto alle esigenze del paese.

Le 17 raffinerie attualmente esistenti, che lavorano 100 milioni di tonnellate l'anno di greggio, sono caratterizzate da un avanzato livello tecnologico e sono il risultato di una razionalizzazione che ha portato alla chiusura di altre 16 raffinerie (le più piccole e le più obsolete) e alla riduzione di un terzo della capacità. Oggi il sistema di raffinazione è efficiente e capace di rispondere alle esigenze che ci vengono, sia dalle norme italiane sia da quelle europee.

Lo sviluppo ha riguardato, non gli impianti di distillazione, ossia quelli primari, ma quelli di conversione, con la possibilità di immettere sul mercato prodotti sempre più conformi alle esigenze della tutela dell'ambiente. Una volta si puntava al carburante che faceva andare più veloci, oggi al carburante che inquina meno. Per raggiungere questo obiettivo il settore ha investito negli ultimi dieci anni 12 miliardi di euro, di cui sei a carattere ambientale. Ciò ha portato ad un sistema di raffinazione che immette sul mercato prodotti più avanzati e che emette di meno dagli stessi impianti.

Il sistema di raffinazione ha partecipato in maniera massiccia alla produzione di energia elettrica e i relativi impianti di gassificazione, per i quali l'investimento è stato di 2,7 miliardi di euro, hanno fornito un grande contributo alla eliminazione di inquinanti, perché questi, con la gassificazione, attività che tratta i residui del barile, si estraggono solidi, senza dispersione nell'aria.

Dal punto di vista normativo non tutto fila liscio. Colgo l'occasione per far rilevare che sul nostro sistema di raffinazione gravano oneri sconosciuti ai sistemi concorrenti, come cabotaggi più cari, perché abbiamo l'obbligo della bandiera, tasse portuali e altri ancora. Regole più severe sui prodotti e sulle emissioni hanno obbligato ad interventi pesanti sugli impianti.

Uno degli obiettivi principali è la produzione di benzine e gasoli a ridottissimo tenore di zolfo, con forti limiti al contenuto di aromatici. Le caratteristiche dei combustibili trazione sono state definite dalla direttiva 98/70/CE. Il secondo *set* di limiti entrerà in vigore nel 2005, quando il tenore di zolfo sarà limitato a 50 ppm, sia per il gasolio sia per la benzina e, in quest'ultima, gli aromatici saranno limitati al 35 per cento. Mentre per il 2010 il limite sarà portato a 10 ppm.

Il sistema di raffinazione in Italia ha anche superato i limiti previsti dalla norme perché, sebbene queste parlino di prodotti con benzene all'1 per cento, rilevazioni del Ministero dell'ambiente certificano prodotti con benzene allo 0,70 per cento.

Tutto il sistema si sta spostando sempre più verso prodotti leggeri e medi, come benzine e gasoli, perché i prodotti pesanti, come gli oli combustibili, sono sempre meno utilizzati.

Nello svolgimento della mia relazione sto seguendo la traccia di un documento che poi consegnerò agli atti della Commissione, così potrò rispondere con precisione alle eventuali obiezioni che dovessero essere successivamente sollevate.

La previsione della domanda di prodotti petroliferi che il sistema dovrà fronteggiare evidenzia una forte riduzione dei prodotti pesanti e un sensibile incremento percentuale dei prodotti leggeri. La domanda dei principali prodotti petroliferi medio-leggeri, che ammonta oggi a circa 37 milioni di tonnellate, è destinata a crescere fino a raggiungere circa 46,5 milioni di tonnellate nel 2010. Il sistema di raffinazione ha già tenuto conto di questo spostamento della domanda.

Qualche cifra a puro titolo informativo: la domanda di benzina si ridurrà dai circa 16,5 milioni di tonnellate del 2001 ai circa 12,7 milioni del 2010, mentre la domanda di gasolio auto aumenterà dai circa 21 milioni del 2001 ai 25 milioni di tonnellate del 2010; la domanda di olio combustibile si ridurrà invece dai 14,7 milioni del 2001 ai circa 5 milioni di tonnellate nel 2010.

ROTONDO (*DS-U*). Sta parlando ovviamente di consumi nazionali.

DE VITA. Sì. Si stima che per soddisfare la futura domanda di carburanti la resa in prodotti leggeri – già passata dal 53 per cento del 1990 all'attuale 62 per cento – dovrà raggiungere nel 2010 circa il 71 per cento. L'incremento della domanda di prodotti leggeri richiederà una selezione a monte e comporterà modifiche significative nella configurazione delle raffinerie.

Come ho prima rilevato, vista la crescente domanda di prodotti leggeri, la configurazione del nuovo assetto impiantistico sarà caratterizzata da un crescente utilizzo di impianti di *cracking* e da uno scarso ricorso al *reforming*.

La resa in distillati medi e leggeri a discapito dell'olio combustibile è passata dai circa 13 milioni di tonnellate dei primi anni Ottanta a 40,2 milioni di tonnellate l'anno.

Tutto ciò comporta che nel sistema di raffinazione, oltre a quelli già attuati, si dovranno porre sempre più in essere interventi aggiuntivi, atteso che per prodotti a zolfo zero si intende desolforazione, vale a dire creare impianti. È un problema che si trascina da sempre e che è, purtroppo, insolubile. Per fare prodotti più apprezzabili dal punto di vista ambientale bisogna realizzare impianti aggiuntivi al ciclo esistente. Ciò significa emettere prodotti più puliti e di qualità ambientale ma anche aumentare in modo significativo le emissioni di CO₂ nell'atmosfera. In altri termini, per produrre prodotto pulito l'impianto deve emettere CO₂; in caso contrario, non è possibile formulare prodotti più puliti. Sino ad ora si è optato per il prodotto di qualità ambientale.

Di qui la necessità di definire un tetto delle emissioni inquinanti. Negli ultimi anni le società hanno drasticamente ridotto le emissioni di tutti gli altri prodotti inquinanti (SO₂, NO_x, eccetera), portandoli abbastanza bene a regime. Nel caso invece di emissione di CO₂ le possibilità di contenimento sono marginali, non esistendo una tecnologia, un mezzo o un impianto in grado di lavorare senza emettere tale sostanza: per emettere CO₂ basta bruciare, non vi sono alternative.

Come sapete, per produrre idrogeno si possono percorrere due strade. La prima soluzione è ricavare l'idrogeno da fonti alternative, anche se è difficile pensare di riuscire a soddisfare esigenze di dimensioni quali quelle indicate attraverso un percorso del genere (biomasse, forestazione, eccetera). La seconda teoria, che è poi quella americana, si basa sulla produzione di idrogeno da fonti fossili, ossia con il metano, la benzina e il petrolio. Dovendo però stare attenti all'emissione di CO₂, si inventa una tecnologia, allo stato non ancora esistente, che consenta di catturare l'anidride carbonica e di depositarla sotto terra o in grandi depositi situati ad elevate profondità marine. Sono queste le ipotesi attualmente allo studio.

Allo stato, comunque, non esiste nulla che possa risolvere il problema delle emissioni di CO₂. Se si crea un impianto, si emette anidride carbonica; se si vuole la benzina più pulita, bisogna creare impianti aggiuntivi di supporto necessari per ridurre la presenza di benzene, zolfo e aromatici in benzina e gasoli.

Bisogna quindi scegliere tra la maggior presenza di carburanti inquinanti e l'incremento delle emissioni di anidride carbonica. Da anni affrontiamo l'argomento e non è colpa di nessuno se non si è ancora riusciti ad individuare una soluzione. In Europa è prevalso, comunque, l'orientamento di «pulire» i carburanti, aumentarne cioè la qualità, e di valutare le modalità attraverso le quali bilanciare – non ridurre – le emissioni di anidride carbonica che chi opera in questo settore deve poter emettere.

VALLONE (Mar-DL-U). Per capire se alla fine la situazione migliorerà o peggiorerà, vorrei sapere se è stata effettuata una comparazione tra la quantità delle emissioni derivanti dal processo di lavorazione di prodotti più leggeri e puliti e quella rilevabile in caso di prodotti non puliti.

DE VITA. Purtroppo, si tratta di dati diversi tra loro. Un conto è il riscaldamento dell'atmosfera (CO₂) che investe un problema globale, altro è un inquinamento immediato derivante dall'aspirazione di determinate sostanze. È difficile fare un raffronto.

DE SIMONE. Se mi è consentito, vorrei fare alcune precisazioni. Per adeguare i carburanti alle nuove specifiche dello zolfo è stato accettato, a livello nazionale e internazionale, un aumento dell'emissione di CO₂ (per passare quindi dai 50 ai 10 ppm), stimato mediamente intorno al 10 per cento. Nel piano di allocazione delle emissioni il Ministero dell'ambiente ha recepito questo concetto, prevedendo nel valore attuale delle emissioni per il sistema di raffinazione un aumento di un paio di milioni di tonnellate che corrisponde a circa il 10 per cento. Non so se questa risposta sia soddisfacente.

DEL MANSO. I carburanti così puliti consentiranno alle nuove vetture di consumare molto meno. Quindi, ci sarà anche un bilancio positivo sull'emissione di CO₂, che – come è stato rilevato – aumenterà di due mi-

lioni di tonnellate (da 20 a 22 milioni) per produrre carburanti puliti. Tuttavia, il parco automobilistico sfrutterà questi *fuel* senza zolfo riuscendo a ridurre i propri consumi e contenendo le emissioni in ben più dei due milioni indicati. Alla fine, considerato il parco circolante, anche il livello delle emissioni di anidride carbonica in atmosfera dovrebbe ridimensionarsi.

PRESIDENTE. Stante l'insopprimibilità delle emissioni, si dovrebbero indirizzare gli investimenti in tecnologia per fare in modo che si consumi meno carburante, piuttosto che inventare sistemi alternativi per produrre energia. L'idrogeno, ad esempio, porrebbe il problema dello smaltimento dei residui. In sostanza, sarebbe più conveniente investire su quel fronte.

DE VITA. Si dovrebbero ridurre i consumi in maniera drastica. Un esempio per tutti: se una vettura arrivasse a percorrere con un litro 80 chilometri anziché 20, il valore si sarebbe ridotto di ben quattro volte. Come giustamente rilevava il dottor Del Manso, questo continuo miglioramento è legato alla produzione di un carburante leggermente diverso. Si ripresenta dunque la necessità di produrre un differente carburante.

Nel settore dei consumi si sono certamente fatti passi da gigante e va dato atto della buona reazione che si è riscontrata nel settore dell'industria motoristica. Prima i consumi erano ben diversi; sono state introdotte le marmitte catalitiche e sono stati realizzati anche altri significativi interventi. È come quando, dopo aver compiuto una enorme mole di lavoro, per affrontare la parte conclusiva, che è quella più difficile da comprimere, per essere più radicali e veloci si pensa alle eventuali possibili alternative. Certamente, fino ad ora l'industria, segnatamente quella petrolifera, ha sfruttato tutto quello che la tecnologia moderna metteva a disposizione per raggiungere determinati risultati. Non esiste un'area in cui si è fatto di più e il sistema di raffinazione italiano (a differenza di quello distributivo) è perfettamente in linea – anzi in certe comparti forse più avanzato – con il sistema di raffinazione europeo ed extraeuropeo. Il settore sta seguendo in ogni momento il processo di evoluzione tecnologica che è in atto ma più di questo non si riesce a fare.

Ci sono alcuni problemi che però vorremmo risolvere. Per il controllo e la prevenzione degli integrati e dell'inquinamento, regolati dalla direttiva IPPC, le aziende dovrebbero contare sul fatto che venga rispettata la scadenza dell'aprile 2005 per l'ottenimento della nuova autorizzazione ambientale integrata, onde consentire alle aziende di realizzare entro l'ottobre 2007 tutti gli interventi necessari. Mancano delle procedure e mi pare che la calendarizzazione non sia stata ancora fatta. Le aziende comunque sono pronte.

La direttiva Seveso, che conoscete sicuramente benissimo, riguarda la compatibilità e la coesistenza degli impianti esistenti con gli insediamenti civili e fa riferimento alla delocalizzazione. Ma la delocalizzazione non esiste. Un impianto non si sposta perché non lo vuole nessuno, perché

non c'è altro sito dove metterlo. Invece di parlare di delocalizzazione, forse si dovrebbe parlare di ristrutturazione, di miglioramento, di interventi, perché se pensiamo ad essa come ad una soluzione praticabile, chiudiamo. Se l'impianto è incompatibile si chiude, non c'è altro da fare.

Un problema recente è quello delle acque di superficie. In merito c'è proprio un decreto del Ministero dell'ambiente, che recepisce una direttiva europea e che modifica una normativa del 1999. Consentitemi una battuta. Spesso e volentieri quando recepiamo una direttiva europea abbiamo la tentazione di aumentarne i limiti. Per esempio, se la direttiva stabilisce x , io per mettermi al sicuro, stabilisco $x+1$, forse con il segreto pensiero che siccome non tutto si rispetta, con un margine superiore, il valore x si raggiungerà, ma così si creano dei problemi. Questa direttiva sulle acque di superficie dovrebbe entrare in esercizio nel 2016, ma con il decreto, gli enti locali cominciano a chiederne l'applicazione da domani mattina. Per fortuna, anche perché lo abbiamo fatto presente in parecchi, al Ministero dell'ambiente se ne sono accorti, quindi si sta tentando di aggiustare la cosa, ma non so se riusciremo ad ottenere tempestivamente una modifica. Teniamo poi conto che le aziende si erano già adeguate alle norme del 1999. Adesso arriva una nuova norma che parla del 2016. Aspettiamo tale data e non variamo un decreto che ci obblighi da domani mattina.

Un cenno alle emissioni. Come si evince dalla tabella 5 del documento che consegnerò alla Commissione, l'emissione di CO₂ del settore della raffinazione è pari a 19,2 milioni di tonnellate, quella del settore energia elettrica e termica è pari a 14,5 milioni di tonnellate. Sul totale di 33,7 milioni di tonnellate, le emissioni del settore della gassificazione sono pari a 8,5 milioni di tonnellate. Le tre aziende italiane che principalmente (adesso ne stanno seguendo altre) hanno seguito la gassificazione, stanno sviluppando una tecnologia avanzata, ma rischiosa, perché sta dando risultati positivi dal punto di vista ambientale ma problemi dal punto di vista della gestione dell'impianto.

Nella sostanza, bisogna evitare di fare corse avanti rispetto alle direttive europee, anche perché si tratta di un settore a vasi comunicanti. Se rendiamo più rigide le norme del nostro sistema, siamo meno competitivi e siccome il petrolio si fa dappertutto, si rischia di mettere fuori il nostro sistema di raffinazione. Teniamo anche conto della crisi di questi giorni sul piano della disponibilità e dei prezzi (con i prezzi alti tutti si svegliano, poi quando scendono, i problemi restano e non si risolvono). Fino a quindici anni fa il sistema di raffinazione era sovrabbondante, neanche molto avanzato. Poi è seguita la campagna di riduzione per portare gli impianti ad un equilibrio con le esigenze del mercato e della tecnologia. I consumi tirano molto, soprattutto in alcuni paesi, e il sistema non si è rinnovato. Ci si è fermati, perché realizzare una raffineria è un problema, perché è un impianto considerato a rischio inquinante e non lo vuole nessuno. Ora il sistema di raffinazione mondiale si sta avvicinando alla saturazione. I problemi si vedono soprattutto nei momenti di picco, come d'estate, con la benzina. I consumi americani, non ho capito

perché, sono esplosi. Il rischio è grande, perché finché la raffineria si trova a tre giorni di navigazione va bene, perché il prodotto comunque lo si fa, ma se sta dall'altra parte del mondo il discorso cambia.

Il nostro sistema si è adeguato con investimenti aziendali consistenti. Vogliamo essere tecnologicamente al *top*. Però viste le difficoltà, cerchiamo di non aggravare la situazione e cominciamo a pensare a come risolvere il problema della saturazione del sistema di raffinazione, perché non credo che oggi in Italia potremo aprire nuove raffinerie. Teniamo da conto quello che c'è, eventualmente potenziandolo e migliorandolo, perché non si può contare su altro.

RIZZI (FI). Signor Presidente, avrei qualche domanda da porle. Nel corso dell'audizione di ieri ho chiesto all'ingegner Sapienza, direttore della direzione generale della prevenzione sanitaria, se la produzione di energia elettrica con gli scarti di raffinazione, assimilata alle fonti rinnovabili, producesse inquinamento. La sua risposta, più o meno testuale, è stata: «Se ci sono i controlli, non più di tanto». Ma i controlli chi li fa? In quali periodi? Quante volte? Vengono verbalizzati? Esistono dei verbali?

Dottor De Vita, lei ha poi rilevato che 12 miliardi di euro sono stati investiti nella prevenzione per la difesa dell'ambiente.

DE VITA. Ho parlato di un investimento complessivo di 12 miliardi di euro di cui il 50 per cento, vale a dire 6 miliardi, per la difesa dell'ambiente.

RIZZI (FI). Mi scusi, ho capito male. In quanto tempo sono stati investiti questi 2 miliardi e mezzo di euro (quasi 5.000 miliardi di vecchie lire) nel settore della gassificazione?

DE VITA. Negli ultimi quattro anni e mezzo.

RIZZI (FI). Mi riallaccio alla dichiarazione del Presidente della Commissione attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati, onorevole Tabacci, che sostiene che i ricavi realizzati dalle imprese che operano nel settore delle fonti energetiche equiparate a quelle rinnovabili, e in particolare quelle che utilizzano scarti di raffinazione, ammontano a circa 30 miliardi di euro, vale a dire quasi 60.000 miliardi di vecchie lire. Se questo dato è vero, una spesa di 2 miliardi e mezzo di euro (circa 5.000 miliardi di vecchie lire), quale quella testé indicata, rappresenta certo un buon affare.

DE VITA. Non so nulla dei 60.000 miliardi da lei richiamati e pertanto non sono in grado di pronunciarmi.

RIZZI (FI). Allora smentisce?

DE VITA. No, non smentisco. Si tratta però di una cifra che non conosco e di cui sento parlare per la prima volta. Ad ogni modo, analizzerò il dato e chiederò chiarimenti. Attenzione, però, non si tratta della vendita di energia, che è cosa ben diversa, perché include lavorazione, materia prima, e via discorrendo.

RIZZI (FI). Le invierò la documentazione; così potrà chiarire se sono stato io a sbagliare, se ha sbagliato l'onorevole Tabacci o se abbiamo sbagliato tutti.

DE VITA. Spesso e volentieri è opportuno chiarire i riferimenti. Bisogna innanzi tutto capire se l'onorevole Tabacci si riferiva all'intero settore oggetto della delibera CIP 6, che non contempla, infatti, solo i tre impianti in discussione. Se non sbaglio, l'onorevole Tabacci ritiene che rispetto alla normativa vigente una parte di questi impianti dovrebbe collocarsi a cavallo, non si sa bene quindi se dentro o fuori; sostiene, dunque, un'altra teoria ma non fa mai riferimento ai tre impianti che sono stati realizzati per primi, a seguito di un'esplicita richiesta dell'ENEL in tal senso. Quando si trattava l'argomento con l'ENEL ero ancora in AGIP. L'ENEL aveva bisogno di installare megawatt che non riusciva a produrre autonomamente per difficoltà non solo permessuali ma anche di altro genere; nelle raffinerie, invece, era possibile realizzare questo tipo di impianto. A questa spinta si aggiunse quella del settore ambientale: si voleva utilizzare al meglio una materia prima che rappresentava il fondo del barile e che creava problemi di smaltimento. Con il sistema indicato si può invece produrre una fonte energetica pulita.

Gli investimenti sono stati realizzati sulla base di progetti quasi avveniristici, quindi con estremo rischio e con il coinvolgimento in percentuali molto alte di sistemi bancari anche internazionali. Si tratta di *project financing* che hanno visto coinvolto il mondo finanziario non solo europeo ma anche americano; sono stati inclusi tutti, atteso che una singola azienda non avrebbe potuto realizzare un progetto di tali dimensioni. Nel contempo si sono susseguiti interventi di carattere più leggero (non la gassificazione) che hanno usufruito delle medesime regole.

Se ho ben capito, è questa la parte rispetto alla quale l'onorevole Tabacci si colloca in una posizione leggermente critica, mentre in merito all'argomento che stiamo ora affrontando non mi sembra abbia mai sollevato problemi.

Al di là delle cifre da lei richiamate e che non ho letto, sul punto in questione nessuno solleva dubbi perché, trattandosi di un problema di rilevante dimensione, le aziende hanno compiuto un significativo atto di coraggio. Posso assicurare che detti impianti, pur essendo a regime, non funzionano ancora al meglio e necessitano di una messa a punto giornaliera. I costruttori sono permanentemente presenti in fabbrica pronti ad intervenire trattandosi di impianti estremamente impegnativi ma che comunque sono molto positivi dal punto di vista ambientale.

RIZZI (FI). Le invierò l'articolo. L'onorevole Tabacci è persona molto seria e non credo affermi quanto da lei ora indicato.

DE VITA. Se mi invia l'articolo, potrò esprimere le mie considerazioni.

ROTONDO (DS-U). Nei prossimi anni ci sarà un aumento della richiesta di prodotti petroliferi leggeri e sembra che le aziende mondiali incontrino qualche difficoltà a rispondere a questo incremento della domanda. Da un lato, ci si deve attenere ad una legislazione che tuteli maggiormente l'ambiente (mi sembra che i processi di desolfurazione si muovano in tal senso); dall'altro, si incontrano difficoltà nella costruzione di nuovi impianti e bisognerebbe, di conseguenza, modificare le raffinerie attualmente esistenti.

Il dottor De Vita ha parlato di investimenti per 12 miliardi di euro, di cui 6 dirottati o comunque dedicati alla salvaguardia ambientale. Gli impianti di desolfurazione, che devono essere costruiti o modificati in maniera tale da agire sull'intero sistema, rientrano negli investimenti collegati alla tutela dell'ambiente o a una migliore produttività dei carburanti? Cosa ha comportato la modificazione che sta avvenendo (desolfurazione, e via dicendo) sul sistema delle aziende petrolifere italiane? Le imprese italiane come stanno rispondendo a queste ulteriori esigenze di mercato e alla richiesta di modifica degli impianti? A fronte di tali novità gli assetti aziendali italiani come si stanno modificando? Per essere più chiaro richiamo l'esempio dell'AGIP che sta procedendo alla vendita di alcuni impianti.

DE VITA. Ho capito a cosa si riferisce. Penso tuttavia che non vi sia collegamento tra l'AGIP che vende gli impianti e l'ammodernamento del sistema di raffinazione, che in Italia ha seguito in modo particolare le esigenze dell'ambiente. Essendo già avanzati dal punto di vista tecnico, gli impianti non devono essere aggiornati per fare fronte alle nuove esigenze. Questo fatto prescinde dall'intendimento di essere più o meno presenti sul mercato europeo (ad esempio, in Francia o Germania) e magari meno presenti in Italia.

A prescindere dagli operatori, in qualche caso tutto il nostro sistema di raffinazione ha addirittura anticipato o, in ogni caso assecondato, le nuove esigenze del mercato; qualche eventuale ritardo non è imputabile a mancanza di volontà ma a difficoltà di realizzazione; tutti sono stati pronti ad investire per l'adeguamento degli impianti. Qualche azienda è partita prima, qualche altra dopo, tutte però si inquadrano nella stessa linea. Non vi sono stati i riflessi indicati, emerge però l'esigenza di disporre di un sistema normativo che consenta non solo di realizzare ma anche di gestire gli impianti nel migliore dei modi.

Questo è quello che bisognerebbe fare. Forse bisogna contribuire a ridurre la grande paura che ci fanno questi impianti. Mi ricordo che, in occasione della realizzazione di un'opera a Milazzo, ci fu una specie di

sollevazione popolare perché, secondo la popolazione, un impianto ad idrogeno in una raffineria avrebbe rappresentato una sorta di bomba. In un incontro in municipio, al quale partecipò anche il sindaco, spiegammo che nella raffineria vi era già da vent'anni un impianto ad idrogeno e che se ne sarebbe fatto solo un altro affianco, chiamato «Idrogeno II». Sono rimasti tutti sbalorditi, perché non lo sapevano.

Comunque non ci sono problemi interni. Finanziariamente nessuno si è fermato perché non aveva i soldi per investire. Le difficoltà si presentano in caso di ritardi dal punto di vista permessuale e burocratico. Per il resto, il settore cammina tranquillamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor De Vita, il dottor De Simone ed il dottor Del Manso per la partecipazione e il prezioso contributo offerto ai lavori della Commissione e dichiaro chiusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.