

**10**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 14 MARZO 1989**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE VISCARDI**

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 16,5.**

ROSANNA MINOZZI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*È approvato*).

**Audizione del Ministro dell'ambiente, senatore Giorgio Ruffolo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dell'ambiente, senatore Giorgio Ruffolo, affinché riferisca alla Commissione sulla situazione energetica del paese.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Nel corso della breve introduzione che mi accingo ad esporvi, onorevoli deputati, non vi annoierò con dati quantitativi e con proiezioni che già conoscete e che vi sono già state fornite da altre fonti del Governo maggiormente competenti.

Esprimerò alcune considerazioni sulla situazione così come risulta alla luce del Piano energetico nazionale approvato dal Consiglio dei ministri il 10 agosto 1988, sia per quanto riguarda la sua importanza e le prospettive per il futuro energetico del paese sia, naturalmente, per quanto concerne gli elementi problematici che ancora permangono, soprattutto nel rapporto tra produzione e consumo energetico da una parte ed impatto ambientale dall'altra.

Come ben sapete, nel mondo moderno la questione energetica presenta due aspetti dei quali, fino ad oggi, è stato considerato solo quello che concepisce l'energia come l'elemento fondamentale per la produzione di ricchezza, di reddito e di benessere. Vi è però anche l'altro

aspetto, che costituisce il rovescio della medaglia, ossia il profondo e rilevante impatto che l'uso di energia produce sull'ambiente. Questi due lati del problema possono essere affrontati in modi diversi: innanzitutto, si può considerare l'impatto ambientale come un vincolo alla massima produzione possibile di energia e, quindi, affrontarlo con azioni *ex post* tendenti a limitare gli effetti negativi sull'ambiente, dopo aver tuttavia massimizzato le opportunità di produzione e di consumo di energia. Tale era l'impostazione che caratterizzava il precedente Piano energetico nazionale del 1981, che prevedeva l'attuazione di interventi successivi tesi a minimizzare le conseguenze dell'impatto sull'ambiente che una massiccia produzione energetica poteva determinare. Si trattava, quindi, di misure riparatorie, limiti alle emissioni inquinanti, provvedimenti che definissero obblighi e delimitazioni.

Vi è un altro modo di affrontare la questione ed è quello che si è scelto come premessa ispiratrice del nuovo Piano energetico nazionale che considera simultaneamente il problema della produzione energetica e quello della salvaguardia ambientale, non limitandosi ad azioni *ex post*, ma definendo attività preventive che sono parte integrante del Piano energetico. Quindi, il nuovo programma energetico non ha più l'impianto tradizionale, ma si preoccupa fin dall'inizio di minimizzare i suoi effetti sull'ambiente attraverso la scelta combinata di fonti energetiche e processi produttivi ispirati all'esigenza di salvaguardia ambientale.

La parte ambientalistica del Piano energetico — alla cui stesura il Ministero di cui sono titolare ha partecipato in ma-

niera significativa – caratterizza fortemente il Piano ed è emblematico che, tra i cinque obiettivi in esso compresi, tre siano direttamente o indirettamente connessi alle preoccupazioni ambientalistiche. Gli obiettivi del Piano energetico nazionale, come lei sa, presidente, sono il risparmio energetico, lo sviluppo di risorse nazionali e rinnovabili, la diversificazione delle fonti, il sostegno alla concorrenzialità dei prodotti italiani sul piano internazionale attraverso un contenimento dei costi da lavoro per unità di prodotto, affinché non siano superiori a quelli degli altri paesi, e – infine – la salvaguardia dell'ambiente. I primi due obiettivi e quest'ultimo dovrebbero garantire la contestualità del raggiungimento di un'ampia disponibilità diversificata ed il più possibile sicura di energia insieme con la tutela dell'ambiente. Queste sono le premesse; bisogna verificare fino a che punto esse abbiano ottenuto pratica rispondenza nella elaborazione del Piano.

Mi permetto ora di svolgere alcune osservazioni che ho già espresso nella sede più appropriata nella quale il Ministero dell'ambiente è stato chiamato a cooperare alla redazione del Piano energetico nazionale.

Come ho già affermato, molte delle nostre posizioni sono state recepite nel Piano, prima fra tutte quella che rappresenta il suo motivo- ispiratore. Non ho remore ad affermare, ed è del tutto naturale, che riteniamo il Piano energetico nazionale un buon punto di partenza, con una caratterizzazione differente dal precedente, e non un punto di arrivo, nell'ambito della politica intesa a rendere sempre più compatibile l'esigenza energetica con quella ambientalistica. Cercherò di rilevare alcuni aspetti di esso che non implicano critiche, nel senso di una nostra posizione avversa al Piano, bensì semplicemente l'esigenza e l'aspirazione che il Piano possa essere gradatamente migliorato, affrontando e sviluppando alcuni dei suoi aspetti ancora non adeguatamente approfonditi.

Se me lo consente, signor presidente, passo in rassegna le principali strategie

che il piano considera, distinguendole in due categorie molto vaste (forse in modo un po' scolastico, che però mi agevola nella comprensione di quanto espongo): quella dell'offerta energetica e quella della domanda di energia. Nel giudizio di compatibilità, che è quello che mi compete particolarmente, tra energia e ambiente, occorre valutare i due versanti del problema.

Dico subito, anticipando un giudizio d'ordine generale, che mi pare che il nuovo Piano energetico nazionale abbia affrontato in modo molto coraggioso e moderno il primo aspetto, quello dell'offerta energetica, un po' più timidamente, invece, il secondo aspetto, concernente la domanda di energia.

Le azioni relative all'offerta di energia riguardano gli strumenti previsti per ottenere il maggiore risparmio di energia possibile attraverso una più efficiente utilizzazione degli impianti e dei processi produttivi.

Il secondo tipo di strategia implica il più forte ricorso possibile a fonti rinnovabili, che tuttavia abbiano caratteristiche positive dal punto di vista del loro impatto ambientalistico: si tratta di fonti che siano le più pulite possibili, oltre che rinnovabili.

I due aspetti richiamati sono direttamente connessi con l'offerta, la produzione e l'importazione di energia e con il suo uso. Vi sono altri due aspetti, sempre riguardanti le fonti attraverso le quali si rende disponibile l'energia, rappresentati dalle misure relative all'impatto ambientale (e quindi alla definizione delle misure relative alla valutazione di tale tipo di impatto relativamente ai siti e agli impianti di produzione energetica) e da quelle più tradizionali, maggiormente connesse con una politica ambientalistica intesa nel senso tradizionale della riduzione delle emissioni degli impianti (limiti e vincoli all'inquinamento).

Sotto questi quattro punti di vista, il PEN considera tutta una serie di misure che possono essere ritenute molto positive. Gli strumenti del risparmio energetico, nella nuova edizione del Piano, sono

molto più evidenti e importanti rispetto all'edizione del 1981. Anche in questo campo, però, ritengo che si potrebbe fare di più, soprattutto con riguardo alla cogenerazione civile ed industriale, al teleriscaldamento ed alla razionalizzazione del settore dei trasporti, che nel Piano energetico, non trova ancora una disciplina adeguata all'impatto che tale comparto ha sulle condizioni ambientali. Tuttavia, anche grazie ad una serie di incentivi automatici di carattere fiscale e di contributi previsti per lo sviluppo di tecnologie ambientalisticamente compatibili nel Piano, l'obiettivo del risparmio energetico è divenuto fondamentale. Credo che, anche dal punto di vista di una stretta politica dell'offerta, si possa procedere ulteriormente in questo senso.

Per quanto riguarda lo sviluppo delle fonti rinnovabili, sono noti i limiti tecnologici e fisici che tale strategia incontra, indipendentemente da quelli economici. Lo sforzo di ricerca in questo campo, svolto in particolare dall'ENEA, è molto intenso e certamente superiore, in un confronto comparativo, a quello compiuto da altri paesi. Certamente, anche in questo campo si potrebbero compiere sforzi maggiori, in particolare nel settore geotermico e in quello delle biomasse, oltre che in quelli dell'energia solare e degli studi riguardanti la fusione; comunque, non possiamo pretendere che sia il nostro paese ad offrire un contributo massiccio alla risoluzione di un problema che va molto al di là delle nostre possibilità e che abbraccia un orizzonte molto più ampio di quello del PEN. Il Piano segna progressi molto considerevoli anche su questo terreno; probabilmente, potranno manifestarsi sviluppi ancora più intensi su questo fronte.

Un'importante novità contenuta nel Piano è quella riguardante il recepimento delle procedure di impatto ambientale nel frattempo anticipate attraverso il parziale accoglimento delle direttive comunitarie, prima tramite decreto del Presidente della Repubblica e successivamente per mezzo del decreto sulle norme tecniche. Una particolare applicazione è prevista

relativamente alle centrali termoelettriche.

Per quanto concerne la riduzione dell'inquinamento, si pongono le misure, in parte previste dal PEN e in parte da noi anticipate, riguardanti il recepimento delle direttive comunitarie in termini di disinquinamento atmosferico. Mi riferisco al decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988, che ha recepito quattro direttive comunitarie su tale tema, alla direttiva riguardante i grandi impianti di combustione, alle quattro attinenti alle emissioni di gas nocivi da autoveicoli nonché a quella concernente la desolfurazione dei combustibili. Tali direttive sono state recepite nel nostro ordinamento soltanto in parte grazie alla legge-delega n. 187, che ha permesso di configurarle come decreti del Presidente della Repubblica; le rimanenti sono state recepite dal ministro dell'ambiente, ma non dal Governo (e quindi non ancora inserite nell'ordinamento), poiché mancano i concerti necessari. Più e più volte, in questi ultimi due mesi, il Ministero dell'ambiente ha insistito affinché tutti i concerti siano sollecitamente espletati. Ultimamente, il Presidente del Consiglio dei ministri mi ha assicurato che subito dopo le festività pasquali, in una riunione del Consiglio dei ministri, potrà essere recepito in blocco l'insieme delle direttive citate ancora in attesa dei concerti di altri ministri (da qualche settimana o da qualche mese). In tal modo, si sbloccherà una situazione che ci consentirà di essere uno dei paesi più avanzati, almeno sul piano della legislazione relativa all'inquinamento atmosferico e quindi delle limitazioni alle emissioni inquinanti prodotte da impianti energetici.

Questo è il quadro delle quattro strategie riguardanti la politica dell'offerta di energia e le condizioni di disponibilità delle fonti.

Come affermavo precedentemente, vi è un altro versante più in ombra nell'ambito del Piano energetico nazionale, e non ne ho mai fatto un mistero: in un rapporto inviato dal Ministero dell'ambiente al Ministero dell'industria, tale situazione

è stata segnalata ed è di pubblica conoscenza, perché il rapporto è stato inviato al Consiglio nazionale dell'ambiente ed alle Camere. Mi rendo conto che, sotto questo aspetto, bisogna affrontare competenze proprie non solo della politica industriale, ma anche di quella economica nazionale nel suo complesso. In fin dei conti, è la politica dei prezzi, delle imposte e delle tariffe a condizionare la domanda del comparto energetico ed una tale politica non può essere affrontata settorialmente, ma con una visione globale della struttura e delle deformazioni del nostro sistema fiscale inteso in senso più ampio (comprendendovi anche il sistema tariffario). La deformazione che denunciavamo da molto tempo consiste nel fatto che nel sistema economico italiano la risorsa più abbondante – almeno in alcune zone e soprattutto nel Mezzogiorno – cioè il lavoro, è la più vessata dal punto di vista fiscale, mentre la più scarsa, cioè quella energetica, è la meno tassata. Ciò configura certamente uno squilibrio, anche se non è una situazione presente solo nel nostro paese.

Se mi è consentito, desidero inserire un elemento che certamente sconfinava dall'oggetto di questa audizione, ma che ritengo debba essere preso in considerazione quando si esamina il problema dei rapporti tra energia e sviluppo da un lato ed ambiente dall'altro: mi riferisco al problema più generale del prezzo dell'energia. Probabilmente gli economisti del 2000, quando analizzeranno le scelte economiche effettuate da noi dieci anni prima, noteranno che abbiamo compiuto il medesimo misfatto economico operato negli anni quaranta-cinquanta, quando il prezzo del petrolio scese a livelli minimi grazie alla sua abbondanza sul mercato. Il problema del prezzo dell'energia consiste nel confondere il prezzo di mercato con un indicatore di scarsità assoluta; come tutti sanno, in economia politica i prezzi indicati dal mercato sono relativi, segnalano quale quantità di un prodotto (per esempio petrolio) è necessaria per ottenerne un altro (per esempio carbone),

ma non indicano le scarsità assolute, cioè quanto petrolio esiste ancora nel sottosuolo e quindi quale sia la durata di tale risorsa. Alcuni grandi economisti hanno sostenuto che il mercato sarebbe affetto da « miopia telescopica » che fa sì che i prezzi siano stabiliti sulla base delle disponibilità di breve periodo; quando si registra, per una serie di ragioni, abbondanza delle risorse, i prezzi calano e viceversa. L'energia non rinnovabile è un bene tanto singolare da dover essere misurato con un prezzo assoluto che il mercato non è davvero in grado di definire.

Mi scuso per questo *excursus* che può apparire teorico, ma che tale non è: stiamo consumando energie non rinnovabili ad un tasso che potrà essere giudicato dalle generazioni future come dissennato. Dobbiamo domandarci dunque se il consumo di energia non debba essere tassato – come hanno fatto i giapponesi – in modo da assicurare una maggiore rispondenza tra la previsione di scarsità di lungo termine e la situazione dei mercati al momento attuale.

Tale questione ovviamente non riguarda soltanto l'Italia, ma tutti i paesi industrializzati ed investe delicatissimi rapporti internazionali; tuttavia, non meno delicate e gravi sono le conseguenze prodotte dall'effetto serra e dalla lacerazione della fascia di ozono: anche nei rapporti tra paesi ricchi e paesi poveri, una strategia miope di sfruttamento economico finisce per determinare effetti devastanti per l'economia e per l'ecologia.

Alla luce di tali considerazioni, che concernono la situazione energetica mondiale nel suo insieme, dobbiamo affrontare il problema della domanda di energia in Italia e delle possibilità di condizionarla.

Mi sembra che, in generale, vi sia un forte elemento di irrazionalità negli attuali prezzi dell'energia, elemento che nel nostro paese è ulteriormente aggravato dalla errata distribuzione del peso fiscale che, come sapete bene, ricade quasi interamente sui combustibili, in particolare sulla benzina, e non sull'elettricità.

All'interno poi della tassazione dei combustibili si rileva una sperequazione ulteriore a sfavore dei carburanti meno inquinanti (per esempio il gasolio viene tassato più della benzina), e tra le benzine il trattamento fiscale colpisce maggiormente quelle prive di piombo. Sono storture che, da quelle di minor entità – come quest'ultima che ho indicato – che potranno essere corrette in breve tempo, a quelle di maggior importanza – che ho citato all'inizio – fanno ritenere il problema fiscale, tariffario e dei prezzi non marginale rispetto alla questione dell'offerta e della massimizzazione della quantità e dell'efficienza dell'energia. Infatti, è anche alla luce del massimo sviluppo di queste politiche razionali dei prezzi e delle tariffe che si possono valutare le proiezioni che prevedono per il 2000 180 megatop per quanto riguarda il consumo globale di energia e 315 terawattora per quanto concerne quella elettrica; ci domandiamo, però, se tali cifre siano effettivamente definite sulla base di un'analisi equilibrata delle azioni sulla offerta e sulla domanda. Mentre il PEN ci consente una forte avanzata sul fronte dell'offerta, dobbiamo constatare che – non certo per responsabilità di chi ha elaborato il Piano, ma per il fatto che un programma di settore implica una visione settoriale – vi è una certa inadeguatezza sul lato della domanda. Con una più equilibrata strategia dell'offerta e della domanda, probabilmente anche queste proiezioni assumerebbero diversi valori.

Ciò non significa, signor presidente, che non esista un problema di scarsità dell'energia in Italia. Non vorrei inserire a questo punto una nota di ottimismo un poco futile; la rinuncia all'energia nucleare, che personalmente ho fervidamente condiviso, implica forti costi e responsabilità. Quando nel 1992 si aprirà il mercato dei capitali in Europa, dovremo armonizzare le tariffe fiscali con quelle degli altri paesi della CEE. Potremmo allora trovarci di fronte alla sgradita sorpresa di doverle armonizzare in una direzione del tutto opposta a quella segnata dall'interesse ambientalistico, cioè nel

senso di diminuire la tassazione su alcuni carburanti e combustibili inquinanti e di aumentarla in altri settori, o di non aumentarla affatto. Tutte le mie affermazioni sulla manovra della politica fiscale sono quindi ridotte e possono essere in parte pregiudicate dal fatto che la scadenza del 1992 – di cui, personalmente, non sono affatto un idola – diminuirà il nostro grado di libertà di politica fiscale.

Sono favorevole alla liberalizzazione dei mercati dei capitali, ma ritengo che dovremmo porre a noi stessi il problema di individuare le misure fiscali e le implicazioni connesse a tale libero mercato e all'armonizzazione della legislazione fiscale necessariamente conseguente. Pertanto, non dobbiamo assumere una posizione contraria alla liberalizzazione, bensì orientarci in favore di misure che fin d'ora ci consentano di affrontare l'importantissimo passo nell'ambito dell'integrazione economica europea.

Esiste un nesso tra le politiche ambientalistiche e quelle dello sviluppo in senso generale (compreso quello energetico). Ho parlato in precedenza del nesso inscindibile tra politica energetica e politica dei trasporti come uno degli elementi meno appariscenti del Piano energetico nazionale. Mi potrei riferire anche alle politiche industriali di altri grandi settori, con impatto ambientalistico non meno grave di quello energetico, come la chimica e l'agricoltura. Perciò, nell'ambito della politica ambientalistica, ci stiamo sforzando in misura sempre crescente di passare da una politica di intervento *ex post*, cioè sugli effetti, ad una *ex ante*, anticipatrice, che permetta di affrontare i problemi delle modificazioni tecnologiche e produttive nell'ambito di piani di compatibilità. Cito ad esempio il caso dell'Enimont. A questo proposito, credo che la settimana prossima sarò in grado di stilare un protocollo, che ha richiesto notevole lavoro negli ultimi sei mesi. Esso determina, in modo non « letterario », bensì in modo « cifrato », gli impegni che la grande industria chimica italiana assume per ridurre al minimo il suo im-

patto ambientalistico e per accrescere al massimo le compatibilità ambientalistiche. Si dovrebbe scegliere questa strada non soltanto per la chimica, ma anche per l'energia, per il settore degli autoveicoli, per quello agricolo. Il Ministero dell'ambiente si propone di promuovere, anche in questi ultimi due campi, azioni che sono già in parte in corso.

Esiste dunque un nesso più ampio tra politiche ambientalistiche e politiche produttive, delle quali la politica energetica costituisce l'aspetto centrale. Non possiamo dimenticare, inoltre, il nesso tra le politiche nazionali e quelle internazionali: a poco servirebbe stabilire un principio ed un'azione concreta di compatibilità tra le politiche energetiche nazionali e quelle ambientalistiche nazionali se, sul piano internazionale, non si ponesse riparo ad alcuni guasti il cui tasso di accelerazione va aumentando in modo assai preoccupante.

Nelle ultime settimane abbiamo tutti assistito o partecipato ad impegni politici di grande solennità. Credo che, in mancanza di un ruolo attivissimo del nostro paese in tali sedi, con riguardo ai citati impegni internazionali, la nostra politica non potrebbe certo garantirci una compatibilità ambientalistica rassicurante. Perciò ritengo che non soltanto la politica ambientalistica, ma anche la politica *tout court* italiana debba porsi in misura sempre maggiore come stimolo e propulsione attiva in sede internazionale, dato che non esiste soltanto il problema del recepimento di determinate direttive. Il problema che si pone, e che si porrà in modo sempre più evidente, è quello di proporre, stimolare e sviluppare nuove direttive e orientamenti molto più coraggiosi di quelli che finora il mondo della diplomazia internazionale ha prodotto.

**PRESIDENTE.** Passiamo alle domande dei colleghi.

**MASSIMO SCALIA.** Non mi soffermerò sul complesso delle considerazioni generali testé esposte dal ministro Ruffolo. Voglio dare atto del contributo che il Mi-

nistero dell'ambiente ha fornito nella stesura del Piano energetico nazionale, nella nuova edizione del quale si registra una maggiore attenzione verso i problemi dell'ambiente. Non credo sia questa la sede idonea per sottolineare alcune differenze su quella che il ministro ha definito la « timidezza » del Piano per quanto riguarda la politica di orientamento e controllo della domanda di energia. Per il gruppo verde si tratta di qualcosa di più di una « timidezza », direi quasi di un'assenza.

Vorrei occuparmi di alcune questioni di carattere generale, partendo da una brevissima premessa. Da stime piuttosto approssimative, si deduce che una sostituzione del 20 per cento dei combustibili fossili che si prevede di utilizzare nel nostro paese entro il 2000 attraverso politiche di risparmio energetico ed il ricorso a fonti rinnovabili, insieme con l'adozione di combustibili con percentuali di zolfo non superiore all'1 per cento e con la riduzione del 10 per cento degli ossidi di azoto in tutte le sedi di combustione, comporterebbe – ripeto che si tratta di una stima di larga massima – i seguenti risultati: l'abbattimento di circa un terzo della percentuale di anidride solforosa, la riduzione di circa un quinto di quella degli ossidi di azoto e il contenimento ai livelli attuali (e forse anche un miglioramento) per quanto riguarda le emissioni di anidride carbonica.

Sono partito da tale premessa per comprendere quali siano gli orientamenti dei responsabili del Ministero dell'ambiente circa la combustione dei combustibili fossili. Passo subito a porre alcune domande più puntuali.

Una delle grandi fonti di inquinamento atmosferico è costituita dalle centrali termoelettriche. Qual è l'orientamento del ministro dell'ambiente, e quali atteggiamenti pensa di assumere, rispetto alla proposta avanzata dall'ENEL, in occasione della celebrazione del venticinquesimo anniversario dell'Ente, circa il piano di risanamento (con la disponibilità di parecchie migliaia di miliardi) di 11 centrali termoelettriche nazionali?



Attiro l'attenzione del ministro su due situazioni particolari che non sono collocate all'interno del Piano, ma che dovrebbero essere già all'attenzione dell'onorevole Ruffolo. In primo luogo, vorrei sapere quale sia l'intervento del Ministero dell'ambiente sulla centrale di oltre 4 mila megawatt già in esercizio da molto tempo a Civitavecchia, in previsione del fatto che, una volta approvato dal Parlamento il progetto per la centrale di Montalto di Castro di oltre 3.300 megawatt, l'inquinamento ambientale e le conseguenze sulla salute dei cittadini e sul territorio di quell'area, facilmente prevedibili, configurano una situazione non accettabile.

Signor ministro, al momento dovrebbe essere stata redatta soltanto una bozza del decreto interministeriale sulle emissioni. A proposito di tale bozza, mi corre l'obbligo di denunciare un peggioramento rispetto alla convenzione tra l'ENEL e il comune di Civitavecchia in relazione a tale argomento, in quanto i limiti previsti sono configurati addirittura in rapporto all'entrata in esercizio della centrale di Montalto, laddove, al contrario, la convenzione prevede che tali limiti siano raggiunti nel 1990. Su questi aspetti vorrei conoscere il parere del ministro dell'ambiente.

Un'altra questione molto importante è quella relativa al polo elettrico di Brindisi: esiste una centrale nella parte nord della città ed un'altra in costruzione nella parte sud, per la quale l'ENEL ha sostenuto fortemente l'ipotesi di ricorrere al carbone, tenendo conto dell'obiettivo rappresentato da 315 terawattora stabilito dal Piano energetico nazionale, che noi riteniamo ampiamente sovradimensionato. Desidero conoscere l'opinione del Ministero dell'ambiente su tale problema e quali interventi ritenga di porre in essere, considerando che la situazione particolare di Brindisi non solo ha dato adito ad illazioni sulla liceità delle autorizzazioni per la costruzione della centrale — argomento che rientra nelle competenze del Ministero dell'ambiente —, ma ha anche registrato un esito dei referendum consul-

tivi popolari che non ha pari per dimensioni: oltre 500 mila cittadini residenti in un centinaio di comuni del Salento hanno espresso parere negativo sull'ipotesi di utilizzare esclusivamente carbone nella centrale.

Se non erro, il ministro per i problemi delle aree urbane e il ministro dell'ambiente, qualche mese fa, proposero un piano di intervento sull'inquinamento atmosferico dipendente dalla combustione dei motori degli autoveicoli, specialmente nelle città dove il traffico è più intenso. Poiché su tale questione il ministro Ruffolo ha illustrato solo alcuni dettagli, desidero delucidazioni ulteriori ed un maggiore approfondimento circa le misure da adottare principalmente nei grandi centri urbani.

Il ministro ha fatto riferimento alla questione delle politiche tariffarie e dei prezzi, che ovviamente riguardano il settore energetico nel suo complesso. Se mi è consentito un inciso, una delle ragioni che ha fatto registrare un incremento nei consumi energetici globali e in particolare in quelli di energia elettrica nel nostro paese, rispetto al resto dell'area OCSE, è determinata dall'assenza di una politica energetica nel settore tariffario.

Chiedo, quindi, al ministro di rispondere a tale quesito in maniera più completa esponendo alla Commissione quali contenuti abbiano le proposte del Ministero, proposte che non possono riguardare soltanto il futuro della « bacchetta magica », utilizzando un'espressione che ricorre spesso negli interventi del ministro...

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Ricorre spesso, poiché, purtroppo, io non la posseggo.

MASSIMO SCALIA. Ritengo, però, che attualmente una « bacchetta magica » il ministro cominci ad averla e quindi non si devono aspettare altri quattro o cinque anni per varare misure che possono essere adottate nell'immediato. Molte proposte sono già state avanzate, ma in questo momento mi interessa conoscere l'o-

rientamento del Ministero dell'ambiente sui temi del traffico e dei trasporti, con particolare riferimento ai grandi centri urbani.

SALVATORE CHERCHI. Ringrazio il ministro dell'ambiente per le argomentazioni che ha esposto alla Commissione nel corso della sua relazione introduttiva.

Innanzitutto desidero chiedere al ministro Ruffolo – giacché è il primo ministro che viene a riferire in Commissione sulla politica energetica dell'esecutivo – se il Governo ritenga operativo il Piano energetico nazionale approvato nell'agosto scorso perché penso che questo sia un punto molto importante. Infatti, al gruppo comunista sembra che il Governo stia assumendo decisioni su argomenti di rilievo contenuti nel Piano che, in una certa misura, vanificano la nostra discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Cherchi, le ricordo che la nostra Commissione ha posto un quesito al ministro per i rapporti con il Parlamento, dalla cui risposta discenderà una nostra valutazione. Mi sembra inopportuno rivolgere al ministro Ruffolo – che, se lo ritiene, può comunque rispondere – una domanda che va indirizzata al Governo nel suo complesso, poiché riguarda le decisioni assunte dal Consiglio dei ministri.

SALVATORE CHERCHI. Forse il mio quesito può apparire inopportuno, comunque volevo delimitare la mia domanda ai temi di competenza del ministro dell'ambiente. Infatti, il ministro Ruffolo ha richiamato la esplicitazione tecnica della normativa sulla valutazione dell'impatto ambientale che comporta la cancellazione di circa una decina di norme legislative; a noi non sembra che per tale operazione di delegificazione vi sia una delega esplicita del Parlamento. Inoltre, esprimiamo anche un dissenso di merito: mi chiedo se questa Commissione stia discutendo l'allegato sulle norme di valutazione di impatto ambientale – che ci è stato trasmesso dal Governo insieme al Piano energetico – come suol dirsi in situazioni

ancora non modificate oppure se dobbiamo prendere atto che questa è la definizione della normativa concernente la valutazione di impatto ambientale.

Si tratta di un problema assai delicato perché il modo in cui, nell'allegato al Piano energetico, vengono stabilite le procedure per la localizzazione delle nuove centrali ci trova in totale disaccordo. Riteniamo che la sede per decidere tali procedure sia la discussione e l'approvazione della legge concernente la valutazione dell'impatto ambientale che dovrebbe riempire definitivamente lo spazio non colmato dalle normative emanate dal Ministero dell'ambiente.

Se il Piano energetico è da considerarsi operativo, quali sono le scelte assunte in relazione alle emissioni inquinanti?

Il Piano individua vari scenari possibili a partire da quello che potremmo definire ad andamento inerziale fino a quelli che prevedono vari interventi. Mi riferisco alla previsione di norme più severe, compatibili comunque con lo stato attuale della ricerca tecnologica, in modo tale da utilizzare strumenti disponibili sul mercato. Per quanto riguarda l'anidride solforosa (uso tale sostanza come esempio, ma l'argomentazione riguarda anche le altre sostanze inquinanti) per il 2000 si prevede un incremento da 200 mila tonnellate emesse nel 1987 a 530 mila tonnellate (mi riferisco alle emissioni globali includendo tutte le fonti possibili).

Nel corso di un incontro tenutosi in questa Commissione i rappresentanti dell'ENEL hanno prospettato uno scenario che prevede nel 2000 un livello di emissioni pari a 700 mila tonnellate annue di anidride solforosa, quindi 170 mila tonnellate in più per quanto riguarda solo le emissioni dalle centrali dell'ENEL, alle quali devono poi essere aggiunte altre fonti (riscaldamento urbano, mezzi di trasporto, eccetera).

Se il Piano energetico è già operativo con riguardo alla questione di primaria importanza del contenimento delle emissioni inquinanti, quali sono le scelte concrete del Governo e qual è il livello pre-

ciso sul quale si attesta il Ministero dell'ambiente?

Naturalmente, quanto ho affermato in riferimento all'anidride solforosa vale anche per gli ossidi di azoto e, in particolare, per gli altri agenti inquinanti dell'atmosfera.

La seconda domanda che desidero rivolgere al ministro Ruffolo riguarda i trasporti. Egli ha sottolineato, con molto garbo, ma credo anche con molto rincrescimento, che il PEN cancella letteralmente il capitolo relativo ai trasporti, con l'esclusione di una previsione sui sistemi di controllo del traffico urbano (si tratta di un intervento per mezzo di « semafori intelligenti »). A parte tale indicazione, il Piano non contiene alcun dato sul sistema dei trasporti. Mi chiedo come sia possibile che il Governo licenzi un piano energetico che non preveda alcunché per un settore che utilizza ben un terzo del totale di energia e che rappresenta di gran lunga il veicolo di maggiore inquinamento dell'atmosfera. In effetti, l'inquinamento derivante dalle emissioni dei veicoli, per certi aspetti, è ben peggiore di quello da centrali termoelettriche. Si tratta, perciò, di una deficienza di ordine primario e non di una mancanza qualsiasi.

Signor ministro, lei ha evidenziato la possibilità di ottenere maggiori livelli di risparmio energetico qualora si adottassero politiche più coraggiose. Se analizziamo la serie storica, o la cronaca, degli ultimi dieci anni, constatiamo che il risparmio energetico è stato ottenuto pressoché esclusivamente nel comparto industriale, con un minimo contributo nel settore civile e nessun apporto in quello dei trasporti. Pertanto, nell'occuparsi del risparmio energetico, il primo filone da aggredire è proprio questo. Analogo ragionamento può essere fatto in riferimento all'ambiente.

Quale può essere, dunque, l'intervento del Governo? La ricetta potrebbe essere quella suggerita sulla copertina dell'ultimo numero dell'*Economist*: *make them pay* (facciamoli pagare), con riferimento ai veicoli che circolano nei centri urbani

e che determinano la situazione che ben conosciamo. Si pone, però, anche una questione di programmazione: si tratterà di far convergere le politiche di programmazione con l'uso della leva fiscale. Quali sono, ad avviso del Governo, le soluzioni possibili in questo campo? Secondo me, non compiremmo una scelta giusta se limitassimo la nuova versione del PEN senza intervenire sul capitolo dei trasporti.

I rapporti tra fiscalità e trasporti costituiscono uno degli argomenti cruciali. Bisogna tenere presenti il problema dell'armonizzazione fiscale in ambito comunitario e quello di un uso più corretto della leva fiscale all'interno del nostro paese. La commissione Guarino (cosiddetta dal nome del ministro delle finanze che elaborò un primo progetto di armonizzazione fisco-carburanti in funzione di obiettivi di risparmio energetico e di protezione dell'ambiente) avanzò alcune proposte, tra le quali primeggiava quella concernente la parificazione dell'imposizione fiscale sul gasolio per autotrazione. Mentre lei, signor ministro, ci ha fatto capire che occorre incentivare l'uso della benzina senza piombo, per quanto riguarda il gasolio per autotrazione, pensa che l'attuale distorsione che favorisce l'uso di tale combustibile sia da eliminare in modo drastico (rivedendo radicalmente l'attuale sistema impositivo sui carburanti), oppure ritiene sufficiente operare qualche aggiustamento?

L'ultimo argomento che desidero affrontare è quello del risparmio energetico e delle fonti rinnovabili. Il PEN quantifica in 18-20 megatep il potenziale di risparmio energetico da oggi al 2000: si suppone di realizzare un risparmio effettivo del 50 per cento, cioè di 10 megatep. Mi pare di capire, invece, che il ministro dell'ambiente ritenga che il potenziale di risparmio conseguibile entro il 2000 sia decisamente maggiore dei 10 megatep indicati. Durante la Conferenza sull'energia, il professor Baffi, nella sua relazione, aveva delineato diversi scenari possibili, affermando, però, che quello che massimizza il risparmio è fondamentalmente

dirigistico. Chiedo quindi al ministro dell'ambiente se sia possibile individuare un obiettivo più ambizioso rispetto ai 10 megatep indicati nel PEN e se sia necessario introdurre misure dirigistiche per conseguirlo (anche tenendo conto del concetto di scarsità delle fonti di energia che l'onorevole Ruffolo molto opportunamente ha sottolineato).

NELLO BALESTRACCI. Ho in mente la conclusione della novella sulla Rosina citata dal professor Prodi durante l'audizione del 24 gennaio scorso; ma nella seduta di oggi non parliamo del disastro, dato che il ministro dell'ambiente ha cercato di inquadrare, dal suo punto di vista, la situazione. Dall'andamento della sua esposizione, onorevole Ruffolo, sono emerse considerazioni di ordine generale, nel senso che il Piano energetico è senza dubbio frutto di una politica economica, rappresentando una porzione di una questione più ampia. Comunque, oggi non abbiamo di fronte il Governo nella sua collegialità, anche se un ministro della Repubblica rappresenta, o dovrebbe rappresentare, sempre la collegialità (e in questa sede credo lo abbia fatto).

Signor ministro, una volta compiuta la scelta antinucleare (fervidamente o meno, ma è comunque una scelta alle nostre spalle), e sia pure considerando le azioni sulle fonti rinnovabili da intensificare, ci accingiamo a bruciare combustibili fossili per qualche decina di anni. Mi pare si tratti di una scelta obbligata, perché non ne esistono altre. Il ministro dell'ambiente è quello più coinvolto in tale questione, date le affermazioni dei più grandi esperti, che emergono dai *forum* o dai rapporti, e gli eventi (che superano le peggiori previsioni) che si stanno verificando nel globo. L'utilizzo dei combustibili fossili è senz'altro sconsigliato, dissennato; purtroppo, però, si tratta delle fonti energetiche che abbiamo a disposizione in questo momento, e che non sono né rinnovabili né inesauribili. Tenendo conto che ancora per molto tempo dovremo bruciare tali combustibili, quali sono le scelte ragionevoli da compiere ri-

spetto agli impegni ambientali e alle opinioni della popolazione?

Cosa possiamo fare ragionevolmente e realisticamente, tenendo conto che dobbiamo continuare a bruciare tali combustibili, poiché, pur cercando di renderla meno distruttiva, questa è la scelta che abbiamo preso?

È vero che in Italia l'energia, come elemento che concorre al costo per unità di prodotto, è meno costosa rispetto ad altri paesi; però, se fossimo costretti a riconsiderare il costo dell'energia senza aver risolto i problemi relativi alle altre componenti che determinano il costo complessivo, ci troveremmo in una situazione di squilibrio. Si tratta di una questione che rientra nella politica generale del paese. Possiamo stabilire di aumentare il costo energetico per unità di prodotto – ed è giusto, perché, come ha affermato il ministro, ciò costituirebbe un deterrente che favorirebbe il risparmio energetico con ricadute positive sull'ambiente – ma contemporaneamente dovremmo armonizzare le altre componenti del costo per unità di prodotto che rendono sempre più scadente ed aleatoria la nostra capacità di competere con l'estero.

Vi sono altri aspetti importanti del problema, ma ritengo che quelle che ho enunciato siano le due questioni prioritarie da affrontare.

LUCIANO RIGHI. Dopo gli interventi dei colleghi che hanno affrontato in maniera completa l'argomento in discussione, desidero rivolgere al ministro solo alcune domande che sono corollario ai quesiti posti dal collega Balestracci.

Concordo con il ministro, che ha definito dissennato il consumo di energie non rinnovabili, e chiedo come il Governo intenda inserirsi nel discorso relativo al sistema tariffario, rifacendomi all'esempio lampante del prezzo della « benzina verde » risultato addirittura superiore a quello della benzina *super*. Se si intendeva incentivare l'uso di un combustibile meno inquinante si doveva adottare una misura contraria; mi sembra, perciò, che

su tale questione registriamo un grave ritardo.

Mi interessa molto conoscere l'opinione del ministro Ruffolo riguardo alla legge n. 308 del 1982, concernente il risparmio energetico, sulla quale si è discusso ampiamente; ritiene il ministro che debba essere rifinanziata senza introdurre modifiche, oppure considera opportuni alcuni « ritocchi »? In caso di risposta affermativa, di quali correttivi si tratterebbe?

**PRESIDENTE.** Il ministro, nel corso della sua esposizione, ha segnalato l'utilità di offrire ulteriori dati informativi da sottoporre all'attenzione della Commissione, in relazione al complesso dei provvedimenti proposti in sede di Consiglio dei ministri e per i quali il ministro Ruffolo attende da settimane o da mesi – per usare la sua espressione – il concerto dei ministri competenti. Poiché abbiamo avuto modo di avere un utile scambio di opinioni insieme al presidente della Commissione industria del Senato Cassola, al ministro Ruffolo e al ministro Battaglia – stante il preannuncio, in quella circostanza, di un provvedimento rivolto ad un diverso equilibrio del prelievo fiscale sui carburanti, al fine di correggere il comportamento dei consumatori nei confronti dei vari prodotti utilizzati per l'autotrazione – chiedo al ministro di riferire alla Commissione se, rispetto alle prime ipotesi formulate in quella sede, esistano oggi proposte concrete.

Devo riconoscere che mi sono meravigliato delle dichiarazioni più recenti rilasciate dal ministro dell'industria il quale propone una distribuzione del carico fiscale sui diversi carburanti, ignorando probabilmente che tale discorso si colloca nella fase di incremento del prelievo fiscale e non in una politica di riequilibrio di quello attuale. Ritengo che le politiche fiscali di rientro dal disavanzo pur facendo riferimento permanentemente al taglio della spesa, pongano anche problemi di destinazione del prelievo che, a mio avviso, per loro natura devono essere concentrati in modo semplice su elementi

identificabili come per esempio sulla benzina, sul gasolio, sul metano, eccetera. È probabile che su un tale riallineamento del prelievo si possano rinvenire quei margini rispetto ai quali si era ritenuto di garantire una differenza tra la benzina con e senza piombo, per favorire l'utilizzazione del carburante meno inquinante, anche se molti hanno individuato nell'uso della benzina senza piombo, privo del contemporaneo utilizzo della marmitta catalitica, un disastro ecologico maggiore di quello attuale. È ovvio che, di fronte alle novità, si manifestino « movimenti agitatori »; è quindi opportuno che il ministro, avendo verificato la situazione anche con il Ministero della sanità, offra alla Commissione elementi di rassicurazione.

**GIORGIO RUFFOLO, Ministro dell'ambiente.** Probabilmente non sarò in grado di rispondere a tutte le domande sollevate dai commissari – alle quali mi riservo di far pervenire una nota scritta – e soprattutto al quesito posto all'onorevole Scalia all'inizio del suo intervento che mi ha « terrorizzato », perché consistendo in un'equazione da risolvere in tempo reale per la quale mi dichiaro senz'altro impreparato:  $- 20\% \text{ CS} + 1\% \text{ ATZ} \pm 10\% \text{ NO}$ . Non so dirvi quale sia il risultato, comunque mi riservo di verificare questa ipotesi; per il momento vorrei far osservare all'onorevole Scalia che è mia opinione che i piani, per essere tali, debbano definire obiettivi quantificati, anche se debbono essere « scritti a matita », ossia riscritti continuamente. Come i naviganti, così i pianificatori o i pianificati hanno bisogno di un orientamento da collocare in un certo punto dell'orizzonte. Ritengo quindi che sia utile fare delle previsioni, senza però prenderle con eccessiva serietà e senza « impiccare » chi le ha fatte nell'eventualità che non si realizzino: devono essere considerate come un punto di riferimento che facilita la « navigazione », non come una scommessa.

Forse, però, l'equazione dell'onorevole Scalia nella sua sostanza politica significa

che vi è un *mix* di misure possibili che ci consentirebbe di non aumentare il nostro consumo di risorse non rinnovabili in modo tale da salvaguardare l'ambiente nel modo migliore, attraverso uno sviluppo neutrale del consumo energetico. Se esistesse una tale situazione, ci troveremmo nelle condizioni ideali; in verità negli ultimi due anni si è andati in direzione contraria, perché il consumo totale di energia ha superato l'elasticità 1 ed il consumo di energia elettrica è arrivato al rapporto di elasticità 1,6.

Ciò significa che, per un aumento dell'1 per cento del prodotto interno lordo, consumiamo un 1,6 per cento in più di energia elettrica.

Pertanto, ci troviamo al di fuori della linea tendenziale e programmatica del Piano. Se tali sviluppi dovessero proseguire ...

MASSIMO SCALIA. Siamo fuori dall'Europa e dall'OCSE: solo a noi succede questo!

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Fuori dall'Europa non tanto, perché anche negli altri paesi europei si avvertono forti preoccupazioni al riguardo. Comunque, siamo fuori della linea tracciata nel programma, e ciò costituisce un elemento di notevole preoccupazione, che tra l'altro corrobora tutte le altre considerazioni che mi sono permesso di esporre circa la necessità di sottolineare determinate azioni previste nel Piano, per rafforzarle: soprattutto – mi permetto di insistere – dal lato della domanda.

Mi sono stati rivolti altri quesiti molto puntuali, ai quali risponderò in modo poco puntuale, perché mi trovo a rispondere « alla meglio ».

Sappiamo che esistono situazioni di « sofferenza » per quanto riguarda i siti termoelettrici, sia quelli esistenti sia quelli soltanto progettati. Il Ministero dell'ambiente è continuamente coinvolto nei conflitti e nelle tensioni riguardanti tali siti, indipendentemente dalle proprie possibilità di intervento legislative, legali e giuridiche. Tali coinvolgimenti sono av-

venuti anche prima che disponessimo di uno strumento come quello della valutazione di impatto ambientale, che oggi ci pone l'obbligo di intervenire sulla base di una procedura, che però si attiva soltanto dal momento attuale. Pertanto, interveniamo in modo molto informale rispetto alle situazioni che hanno determinato tensioni.

Per quanto riguarda quella di Civitavecchia, ricordata dall'onorevole Scalia, abbiamo incontrato informalmente i rappresentanti delle province di Roma, di Viterbo e di Grosseto. Da parte di queste comunità proviene una precisa richiesta di utilizzare soltanto metano nelle centrali di Civitavecchia e di Montalto di Castro. Per il momento, l'accordo tra l'ENEL e il comune di Civitavecchia ci risulta che sia rispettato, nel senso che due piccoli gruppi sono stati chiusi e che è in corso il miglioramento degli impianti. Credo si possano individuare spazi di trattativa con l'ENEL circa i tempi di attuazione dell'accordo e quelli di messa in esercizio dei gruppi di Montalto di Castro. Comunque, ho usato l'espressione « credo », perché non lo so con sicurezza.

Anche a Brindisi e a Gioia Tauro si chiede di utilizzare soltanto metano. Tutti chiedono il metano. Allora, onorevole Scalia, mi permetto di passare all'argomento trattato dall'onorevole Balestracci, nel senso di esaminare quali iniziative occorra intraprendere se dobbiamo bruciare i combustibili fossili. A tale domanda, alla quale il Piano energetico fornisce una risposta positiva, nel senso che dobbiamo ancora bruciare combustibili non rinnovabili, si può rispondere in due modi: o, per consumarne in misura inferiore, dobbiamo elevarne il prezzo, in modo da ridurre drasticamente la domanda (con tutte le conseguenze che si possono immaginare), oppure dobbiamo bruciare soltanto uno dei combustibili in questione, qualunque sia la situazione delle riserve a disposizione. Purtroppo, ambedue le risposte risultano inadeguate e fuori del campo delle possibilità razionali: infatti, pur essendo io sostenitore di una forte compressione della domanda at-

traverso azioni sulle tariffe, sui prezzi e sulle tasse, credo che la domanda di combustibili continuerà ad aumentare rispetto alla situazione attuale. Non registriamo una crescita zero della domanda né ciò avverrà nel prossimo futuro, dato, anzi, che negli ultimi anni sta aumentando in modo preoccupante. Tra l'altro, nessuno ha richiesto esplicitamente il metano; poi, però, lo si chiede localmente, di volta in volta. È un pò la situazione delle navi cariche di rifiuti, anche se all'inverso: tutti sono d'accordo nel farle ritornare, ma poi la somma dei rifiuti porta ad escluderle dal territorio nazionale. Perciò, forse, sull'argomento occorre una riflessione non soltanto in sede di Governo, ma anche di Parlamento circa le direttive da adottare.

Se abbiamo escluso l'energia nucleare e nello stesso tempo adottiamo il metano come unico combustibile, bisogna che lo diciamo: non possiamo fare la somma implicita di una serie di interventi particolari. In caso contrario, occorre recedere sul secondo livello e specificare qual è il *mix* tra prezzi e quantità che soddisfa al meglio la salvaguardia ambientale, data una certa domanda che bisognerà pur ipotizzare. Scusate, colleghi, se questa sembra una risposta astratta, ma credo sia l'unico modo ragionevole di procedere.

L'onorevole Scalia mi ha anche chiesto cosa sia accaduto sul piano delle città (e con questo rispondo anche ad un quesito dell'onorevole Cherchi, che si è soffermato sulla situazione del piano dei trasporti). Ho già detto che sussiste un'attenzione inadeguata per quanto riguarda l'inquinamento da trasporti, nell'ambito del PEN, che credo vada corretto. Intanto, ci siamo posti il compito di affrontare tale problema parzialmente, attraverso un'azione di contenimento dell'inquinamento atmosferico almeno dove esso risulta più grave, cioè nelle 11 aree metropolitane. Sapete bene, colleghi, che nelle città la situazione relativa alla presenza dell'anidride carbonica e di quella solforosa è migliorata, mentre è peggiorata enormemente quella degli ossidi di azoto e delle altre emissioni nocive da

scarichi di autoveicoli. Oggi, l'inquinamento delle città è soprattutto autoveicolare. Abbiamo proposto ai rappresentanti degli 11 grandi comuni accordi di programma che consentano di armonizzare le misure municipali con altre di sostegno e di accompagnamento assunte a livello nazionale. Tali accordi sono in corso, anche se, naturalmente, i tempi prevedibili non saranno rapidissimi. Dopo gli incontri che abbiamo avuto con gli 11 sindaci, stanno giungendo presso il ministero documenti provenienti dalle 11 amministrazioni metropolitane. Li esamineremo nelle prossime settimane per definire accordi di programma su misure combinate tra il Governo, le regioni ed i comuni al fine di limitare al massimo il congestionamento del traffico e l'inquinamento, definire norme per l'informazione in tempo reale (quindi per il monitoraggio), aumentare le capacità di trasporto pubblico e quindi intensificare l'uso dei mezzi pubblici che utilizzino carburanti meno inquinanti.

Nello stesso tempo, abbiamo preso le iniziative opportune in sede nazionale. Sono state recepite le quattro direttive comunitarie riguardanti le autovetture. Stiamo attendendo con una certa « impazienza » i necessari concerti delle altre amministrazioni. Sono le prime direttive che l'Italia ha recepito « in tempo reale », anche perché in questa occasione ha partecipato attivamente in sede comunitaria per farle approvare. Non siamo però ancora soddisfatti del contenuto di tali direttive perché definiscono un programma di salvaguardia ambientale che pone la Comunità europea ad un livello inferiore, da tale punto di vista, rispetto alle normative vigenti negli Stati Uniti o nei paesi dell'area di libero scambio (Svezia, Svizzera e, in parte, Austria).

Ritengo che sia nostro compito agire all'interno della Comunità europea affinché si proceda con maggior rigore sulla strada intrapresa: invece di seguire l'esempio di paesi come l'Olanda, che hanno deciso di applicare sin d'ora le direttive, sarebbe auspicabile un comportamento analogo a quello tenuto nel caso di Mon-

treal. La Comunità si era schierata in senso piuttosto riduttivo, mentre oggi, invece, fa fronte tempestivamente agli impegni: riteniamo che ciò debba avvenire anche nel settore degli autoveicoli.

È anche opportuno prendere provvedimenti in tempi brevi in relazione al tema della redistribuzione fiscale sui carburanti.

Per quanto riguarda le domande dell'onorevole Cherchi, credo di aver già risposto al quesito riguardante i trasporti; per quanto concerne le procedure di valutazione di impatto ambientale, mi ha chiesto se consideriamo seriamente il Piano energetico: credo che un Governo degno di questo nome debba tenere in seria considerazione i documenti che ha approvato.

SALVATORE CHERCHI. Chiedevo se il Piano era da ritenersi operativo.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Anche volendo, non potrei rispondere alla domanda circa il ruolo del Parlamento rispetto al programma energetico, perché Camera e Senato sono sovrani in tale materia; inoltre si tratta di una valutazione che compete al Governo nel suo insieme e della quale non potrei essere il portavoce in questa sede. Posso affermare che il Governo, nel definire le direttive e le procedure richiamate dall'onorevole Cherchi, ha espresso l'opportunità che esse siano sottoposte ad un'eventuale sanzione parlamentare, perché ci rendiamo conto che tali direttive implicano modifiche notevoli alle attuali normative. In ogni caso, la nuova procedura autorizzativa delle centrali termoelettriche merita qualche cenno ulteriore.

Al Piano energetico nazionale, approvato dal Governo il 10 agosto 1988, è stato allegato un articolato concordato tra il ministro dell'industria e quello dell'ambiente, come il presidente Viscardi ben ricorda. Tale articolato è stato poi recepito come allegato quarto al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 dicembre 1988 concernente le norme tecniche di applicazione della di-

rettiva sulla valutazione di impatto ambientale. Ciò è derivato da un'interpretazione, operata in particolare dal ministro dell'industria, dell'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 203 – concernente il recepimento delle direttive sull'inquinamento atmosferico – nel quale veniva rinviata a successivi provvedimenti la definizione delle procedure autorizzative delle nuove centrali.

La Presidenza del Consiglio ha accolto la nostra tesi e quindi il Presidente del Consiglio dei ministri, con proprio decreto, ha provveduto ad emanare le norme tecniche. La regione Liguria ha sollevato un conflitto di attribuzione di fronte alla Corte costituzionale e su tale questione occorre che il Governo si pronunci.

SALVATORE CHERCHI. Solo la regione Liguria ha sollevato la questione?

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Probabilmente la Liguria non è l'unica regione che abbia rilevato tale conflitto.

Per quanto riguarda il gasolio, ritengo che debbano essere assunti provvedimenti che limitino l'uso di tale carburante modificando l'attuale incentivazione fiscale. Innanzitutto, il mutamento deve riguardare i mezzi pubblici, perché lo Stato deve offrire un esempio; per tale ragione il ministro Tognoli in accordo con me ha stabilito un programma di rinnovamento del parco degli autobus, possibilmente attraverso la loro elettrificazione. Come sapete, scelte di metanizzazione e di elettrificazione comportano vincoli e problemi non indifferenti, ma ci stiamo muovendo in questa direzione.

Credo che si possa compiere qualche ulteriore sforzo rispetto alle previsioni del Piano per aumentare il risparmio energetico e mi sembra di essermi pronunciato su tale questione in termini non generici. Un gruppo di lavoro che ha operato per due mesi nell'ambito del Ministero del bilancio – il gruppo GRETA sulle tecnologie ambientalistamente compatibili – ci ha consegnato un rapporto ponderoso (di



cui, al momento, posseggo solo una sintesi) che riassume in dieci schede tutte le azioni riguardanti gli interventi di risparmio energetico che possono essere ulteriormente incrementate (rinnovamento del parco degli apparecchi utilizzati nel campo dell'energia, cogenerazione e tele-riscaldamento, intensificazione dello sfruttamento delle fonti rinnovabili, inquinamento atmosferico degli impianti di riscaldamento, utilizzo di combustibili a basso potenziale inquinante negli impianti esistenti, risanamento ambientale degli impianti, eccetera).

Al momento stiamo trasmettendo questo rapporto al ministro dell'industria; esso, se si renderà necessario – come ritengo – costituirà la base per formulare proposte in sede governativa. Se può essere utile alla Commissione, farò pervenire alla presidenza una copia del rapporto GRETA.

Ritengo di aver risposto alla domanda concernente i combustibili: non credo che si possa fare più di quanto già non si stia attuando. Certamente, l'aumento del costo dell'energia dovrebbe implicare, a parità di competizione internazionale, una diminuzione di altri costi, soprattutto di quello da lavoro per unità di prodotto. D'altra parte, come dicevo all'inizio, tale problema si pone anche per altri paesi, quindi è probabile che non sia solo l'Italia ad aumentare i costi di energia, anche la perché parità delle condizioni internazionali significa un allineamento su questo piano. Inoltre, a mio modo di vedere, l'attuale prezzo del petrolio è irrealistico per tutti i paesi del mondo (e questo è un tema che dovremmo sollevare con maggior forza nelle sedi internazionali).

L'onorevole Righi ha fatto riferimento alle politiche tariffarie chiedendomi se io ritenga che la legge n. 308 del 1982 necessiti di modifiche. Abbiamo predisposto in sede governativa un nuovo progetto di legge – che, una volta presentato alla Camera, ha la numerazione 3423 – concernente le norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale in materia di risparmio energetico, che è stato definito la nuova legge n. 308. Ritengo sia un

provvedimento adeguato, giacché porta la mia firma. Naturalmente, è necessario svolgere le considerazioni che vi ho esposto all'inizio nella mia introduzione: nulla è perfetto, abbiamo presentato un buon disegno di legge che può essere perfezionato nella misura in cui le azioni di risparmio energetico si avvantaggiano di una maggior precisione dal punto di vista tecnologico, e di un più vasto consenso dal punto di vista politico. Ritengo comunque che costituisca un primo passo in avanti.

Signor presidente, lei ha inteso riprendere benevolmente le mie osservazioni relative ai concerti.

Non sono contrario ai concerti, perché sono quanto mai necessari in una situazione nella quale l'esigenza che si pone è quella dell'interdipendenza, mentre i ministeri, invece, coprono fronti molto ridotti della gamma delle politiche da realizzare. Ad ogni modo, occorrerebbe che per i concerti si stabilisse un termine certo: se, per esempio, entro due settimane il ministero interessato non fornisce una risposta, si potrebbe ritenere si tratti di silenzio-assenso. Ho avanzato tale richiesta da tempo e su di essa insisterò. Se la Camera dei deputati ritenesse di fornire un suo autorevole sostegno in materia, darebbe un'autorevole accelerazione alla produzione legislativa, perché, a volte, il momento in cui i provvedimenti sono presentati alle Camere risulta già tardivo.

Mi è stato anche chiesto se esistano ipotesi più concrete rispetto a quelle rese esplicite dal ministro dell'industria. Devo dire che tali ipotesi le ho ascoltate ieri per televisione; comunque, sono in corso contatti tra i Ministeri dell'ambiente, dell'industria e delle finanze per precisare non soltanto i termini quantitativi di nuove misure fiscali, ma anche le loro condizioni, perché siamo consapevoli che l'immissione massiccia di benzina verde implica forme di salvaguardia, intorno alle quali stiamo lavorando. Naturalmente, non sono un tecnico, e non posso dare risposte scientifiche in materia; esi-

ste una commissione che ha lavorato quattro mesi, che però non è ancora pervenuta a conclusioni assolutamente precise. Comunque, non vi è dubbio che la benzina verde non deve costare più della *super*. Ciò che non è ancora del tutto chiaro è in quale misura debba essa es-

sere « verde ».

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Ruffolo per la sua partecipazione a questa audizione.

**La seduta termina alle 17,40.**