

1

SEDUTA DI MARTEDÌ 1° DICEMBRE 1987

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE

ALBERTO PROVANTINI

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,10.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ricordo che, nella seduta del 22 ottobre scorso, le Commissioni riunite X attività produttive e XIII agricoltura hanno deliberato lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sulla produzione e l'impiego degli additivi necessari per conseguire la riduzione del tenore di piombo nella benzina.

Il programma dell'indagine conoscitiva prevede una serie articolata di audizioni che ha inizio oggi con quella dei rappresentanti dell'Unione petrolifera. Sono infatti presenti il dottor Achille Albonetti e l'ingegner Bruno Dattilo, rispettivamente presidente e direttore generale dell'Unione petrolifera.

Li ringrazio per essere venuti e ricordo loro che sarà redatto il resoconto stenografico dell'intera seduta. Pongo l'accento su questo aspetto, perché, in questo modo, i colleghi che non sono presenti oggi, a causa della concomitanza della discussione in Assemblea sul bilancio interno della Camera dei deputati, verranno a conoscenza delle osservazioni dei nostri ospiti.

Do quindi la parola al dottor Albonetti.

ACHILLE ALBONETTI, Presidente dell'Unione petrolifera. Signor presidente, desidero innanzitutto ringraziare lei e, tramite lei, i membri delle Commissioni attività produttive e agricoltura della Camera dei deputati, per averci offerto l'occasione di esprimere il nostro punto di vista nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul delicato problema degli additivi necessari per la riduzione del tenore di piombo nella benzina.

Desidero anche ricordare che, alcuni giorni fa, a nome dell'Unione petrolifera, ho inviato al presidente della X Commissione della Camera una lettera analoga a quella indirizzata agli altri presidenti delle principali Commissioni di ambedue i rami del Parlamento, nonché al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Presidente della Commissione europea. Tale lettera contiene una sintesi del pensiero dell'Unione petrolifera sull'argomento al nostro esame.

Richiamandomi al contenuto di tale lettera, vorrei innanzitutto osservare che l'ipotesi dell'etanolo quale sostituto del piombo nella benzina, come loro sanno, è stata oggetto, negli scorsi mesi, di tutta una serie di discussioni pubbliche, di *memorandum*, di indagini, e anche di polemiche, all'interno dello stesso Governo e dei singoli settori produttivi. Mi sembra che tale dibattito, che ha avuto toni a volte accesi, si sia un po' ridotto nelle ultime settimane in seguito alla decisione della Commissione europea, che non ha neanche accettato, direi, le opzioni minime proposte dai commissari competenti; in sostanza, almeno per il momento, l'argomento è stato archiviato.

L'Unione petrolifera non è voluta scendere su argomenti tecnico-economici riguardanti l'utilizzo dell'etanolo, come abbiamo dichiarato al Presidente del Consiglio, al presidente della Commissione attività produttive ed anche al Presidente della Commissione europea. Non crediamo, infatti, che sia nostro compito, tenendo anche conto del fatto che su tale questione si sono già pronunciati gruppi di esperti a livello internazionale, europeo ed italiano. Nell'ambito del Ministero dell'agricoltura, infatti, due o tre

anni fa, è stato costituito un comitato di esperti del quale facevano parte anche nostri rappresentanti. Inoltre, l'azienda di Stato (che dovrebbe costituire il « braccio secolare » del Governo, e anche del Parlamento) ha predisposto una serie di documenti.

Sono questi i motivi per i quali, nella nostra recentissima presa di posizione, non siamo voluti entrare in problemi tecnico-economici. Comunque, se gli onorevoli deputati desiderano conoscere il nostro parere, siamo a disposizione e risponderemo con celerità.

Devo dire, a questo punto, che il problema dell'etanolo, sotto un certo punto di vista, non si colloca nell'ambito del settore petrolifero e in quello del consumo della benzina; le società petrolifere private, infatti, in vista della produzione su scala commerciale della benzina senza piombo, a partire dall'ottobre 1989 (questa è la data indicata anni fa dalla Commissione europea), hanno già proceduto ad effettuare la propria scelta in merito, ed hanno anche concretamente pianificato per realizzarla. Gli investimenti avviati, ed in alcuni casi già portati a termine, ammontano a circa 200-300 miliardi per la parte privata (oltre a quelli che noi crediamo siano stati spesi dalla parte pubblica, cioè dalla compagnia di Stato). Vi sono aziende petrolifere che già producono benzina senza piombo utilizzando — ed è questo il primo dato concreto — un procedimento che recupera, fino al numero di ottano 95 previsto dalla CEE, la perdita di valore ottanico conseguente all'eliminazione del piombo dalla benzina. Si tratta di un procedimento spinto di raffineria. Quindi, nell'ambito degli stessi impianti di raffinazione, si interviene nella struttura compositiva della benzina e se ne migliora la qualità, in rispondenza con i requisiti richiesti per la sostituzione del piombo come additivo nella benzina.

Naturalmente, noi riconosciamo che esistono altri prodotti in grado di risolvere il problema dell'eliminazione del piombo dalla benzina e di sostituire questo additivo. Tra di essi sono compresi i

componenti ossigenati ad alto numero di ottano, come l'MTBE prodotto dall'azienda di Stato (e che essa vorrebbe sostenere). Tra questi componenti ottanici si colloca anche l'etanolo; vorrei però sottolineare che esso non è sufficiente a recuperare la perdita di numero d'ottano derivante dall'eliminazione del piombo. Oltre all'etanolo, quindi, occorrerebbe sempre qualche altro additivo, oppure una benzina trattata con processi speciali per sostituire completamente il 5 per cento di piombo eliminato.

Faccio queste notazioni perché spesso si parla sui giornali di « benzina verde », di etanolo considerato quasi come sostituto della benzina. Invece, bisogna ricordare, prima di tutto, che si tratta soltanto del 5 per cento — quindi di una piccolissima parte — e in secondo luogo che l'etanolo non sarebbe sufficiente a sostituire il piombo come additivo ottanico. Per questo noi riteniamo che, avendo già avviato a soluzione il problema, e in certi casi avendolo già risolto con la produzione di benzina senza piombo, siano di scarsa utilità le disquisizioni sui metodi da adottare, almeno per quanto riguarda gli aspetti connessi con la produzione tecnica della benzina senza piombo.

Fatte queste premesse, che noi riteniamo molto importanti, desidero aggiungere che reputiamo essenziali due concetti. In primo luogo, pensiamo che non debba essere pregiudicata, in ogni caso, in futuro, l'autonomia di decisione delle singole aziende, e quindi che ci si debba astenere da atti che impongono in modo vincolante specifiche soluzioni. Sarebbe davvero grave se, in questo delicato settore, e per di più in un momento di crisi, venisse imposto di utilizzare un additivo, l'etanolo o qualsiasi altro, pregiudicando la libera scelta del settore petrolifero, quando esso, per di più, ha già speso decine di miliardi (e ne spenderà centinaia) per risolvere al suo interno il problema.

È quindi una questione di tutela del principio economico generale in base al quale l'operatore imposta le sue scelte in seguito a proprie valutazioni di costi e di

rispondenza tecnica. Occorre, dunque, salvaguardare gli investimenti già effettuati o programmati.

In secondo luogo, non riteniamo accettabile, quasi come conseguenza, l'introduzione di qualsiasi sistema finalizzato a sovvenzionare un prodotto e a comprimerne artificialmente il costo. Non vorremmo che ci venisse imposto un prodotto e tanto meno che esso, anche nel caso in cui non fosse imposto, fosse sovvenzionato con un sistema che metterebbe fuori mercato altri prodotti che, invece, economicamente e tecnicamente, sono altrettanto validi, se non addirittura di più. Secondo noi, quindi, dovrebbe essere escluso qualsiasi sistema di agevolazione che alteri il rapporto tra prezzi, prodotti e tecnologie concorrenti, penalizzando gli operatori.

Mi sembra di avere sintetizzato, con quanto ho esposto, la nostra posizione. Una politica degli incentivi potrebbe essere al limite giustificata nell'ambito della ricerca, ma deve essere assolutamente esclusa nel settore economico e di mercato. La libertà di scelta per gli operatori ed il mantenimento di un quadro contraddistinto dalla trasparenza dei prezzi sono criteri strettamente connessi se non vogliamo il degrado dei comportamenti economici ed un ulteriore fattore di crisi per l'industria petrolifera.

Come ho affermato all'inizio della mia esposizione, mi sono astenuto da qualsiasi considerazione di carattere tecnico-economico sull'etanolo e, inoltre, sulle richieste di agevolazioni e sulle motivazioni che sono addotte a sostegno della introduzione di facilitazioni economiche per la produzione di etanolo; ho tralasciato, in sostanza, tutto il problema relativo alle eccedenze agricole e al modo per risolverlo.

Riteniamo che tale compito non rientri tra le nostre competenze, anche se abbiamo seguito la discussione e ci rendiamo conto che molti degli argomenti addotti – ad esempio, dalla compagnia di Stato – hanno una loro validità intrinseca.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Albonetti per la sua esposizione.

MASSIMO SCALIA. Anche se non ho potuto assistere dall'inizio a questa audizione, mi è parso che il presidente Albonetti non abbia ricordato i motivi per cui si è pervenuti alla discussione sull'etanolo. Sono perfettamente d'accordo sul fatto che un sostituto del tetraetile di piombo non debba ricevere particolari incentivi al di fuori del mercato né debba essere ricercato; anzi, sono profondamente contrario all'ipotesi di utilizzazione delle eccedenze cerealicole del Mercato comune europeo come biomassa per la produzione di etanolo.

Sono, invece, molto favorevole ad un'ipotesi di sostituzione del tetraetile con l'etanolo perché ne conosco la valenza e l'impatto – dal punto di vista delle reazioni chimiche – sull'ambiente.

Ritengo, perciò, che quest'ultima soluzione ci possa mettere al riparo da tutta una serie di conseguenze ambientali fortemente negative, che alcuni elementi (il tetraetile di piombo, gli incombusti, l'ossido di zolfo e tutti gli elementi che compongono i carburanti, compresa la nafta) hanno causato sul territorio nazionale.

Vorrei avere, inoltre, alcune spiegazioni riguardanti due questioni. In primo luogo, quando l'Unione petrolifera italiana accenna a soluzioni diverse, si riferisce ad additivi chimici (ne esistono di due o tre tipi) oppure ad altre soluzioni? Se così fosse, vorrei sapere di quali si tratta. In corrispondenza con tale domanda, vorrei sapere se esistano studi e ricerche – conformi ai progetti che l'Unione petrolifera italiana intende attuare – sull'impatto ambientale determinato dal tipo di soluzioni che si vuole proporre.

La seconda questione sulla quale vorrei qualche delucidazione riguarda la situazione di crisi del settore petrolifero. ritengo opportuno, per quanto riguarda questo settore, che vengano illustrati con maggiore ampiezza e con l'ausilio di alcuni dati numerici gli assetti fondamentali della crisi che esso sta attraversando nel nostro paese.

PRESIDENTE. Visto che non vi sono altri colleghi cdhe intendono intervenire, do la parola al presidente Albonetti per la replica.

Per ciò che concerne l'ultimo quesito, devo dire, onorevole Scalia, che non potrà ottenere una risposta, poiché tale argomento non rientra tra i temi di questa audizione.

ACHILLE ALBONETTI, Presidente dell'Unione petrolifera. Nella prima parte della mia esposizione ho accennato al fatto che il problema degli additivi, per quanto riguarda le aziende private del settore petrolifero italiano, non è stato posto in relazione alla scelta tra diverse sostanze, ma allo sviluppo di processi più spinti di raffinazione, che consentano di ottenere lo stesso risultato senza utilizzare l'additivo del piombo che - come è noto - è inquinante.

Voglio, aggiungere, però, che non siamo affatto contrari all'utilizzazione di altri tipi di additivi ossigenati, quali l'MTBE e l'etanolo, ma solo alle condizioni che ho citato.

Ritengo, infatti, che al consumatore non debba essere imposta una soluzione predeterminata; egli, infatti, deve essere libero di scegliere l'additivo che ritiene più opportuno, purché questo risulti conveniente e non provochi alcuna distorsione nel mercato.

In fondo solo il 5 per cento della quantità di benzina prodotta dovrebbe essere sostituito attraverso processi spinti di raffinazione, oppure attraverso l'MTBE, il MAS o l'etanolo.

Per quanto riguarda il problema dell'impatto ambientale - su cui interverrà, per aggiungere qualche osservazione, anche l'ingegner Dattilo - non mi risulta che vi siano differenze tra l'aggiunta di un additivo (l'etanolo, l'MTBE o il MAS) e la via di un processo più spinto di raffinazione. Forse l'onorevole Scalia intendeva riferirsi al fatto che, con l'adozione della benzina senza piombo, non è risolto il problema dell'impatto ambientale, in quanto essa rappresenta solo il primo stadio verso l'introduzione delle

marmitte catalitiche, le quali consentirebbero di eliminare gran parte delle altre componenti inquinanti della benzina.

Non vorrei arrivare, quindi, al punto di dire che quello degli additivi è un falso problema, perché in tal modo esprimerei un giudizio di merito sulle opinioni di altre persone che, tra l'altro, non sono presenti.

Se non fosse stato posto il problema delle eccedenze agricole, che si voleva risolvere attraverso la loro utilizzazione per produrre l'etanolo e se non fosse stato posto quello dell'esistenza degli additivi, come l'MTBE, i quali risulterebbero più proficui dal punto di vista economico ma non da quello ambientale, anche il problema dell'ambiente non sarebbe stato prospettato con tutte le sue possibili soluzioni. È vero che il piombo presente nella benzina è inquinante, ma è anche vero che altre componenti della benzina lo sono più del piombo; tuttavia, eliminando il piombo si permette l'introduzione della marmitta catalitica.

Non condivido, nella sostanza, l'idea che la sostituzione del piombo, sia attraverso un processo spinto di raffinazione sia attraverso l'uso dell'etanolo, comporti degli impatti ambientali diversi.

BRUNO DATTILO, Direttore generale dell'Unione petrolifera. Il problema dell'impatto ambientale è strettamente legato al successivo impiego della marmitta catalitica, oppure all'adeguamento dei motori attraverso la cosiddetta combustione povera; essa comporta un aggiustamento interno del motore stesso ed un miglioramento delle caratteristiche degli scarichi.

L'eliminazione del piombo si è resa necessaria per due motivi. Il primo di essi è, probabilmente, quello di evitare che il piombo avveleni il catalizzatore della marmitta, prevista per il prossimo futuro; il secondo motivo è legato ai problemi sanitari che nascono dall'eliminazione del piombo.

La soluzione che l'Unione petrolifera e le società aderenti stanno adottando è, in larga misura, quella tendente ad eliminare il piombo in conformità con le diret-

tive europee; ma tale eliminazione, come ha detto il presidente Albonetti, deve avvenire attraverso sistemi di riconversione interna delle strutture della benzina.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono altri colleghi che intendono rivolgere domande ai nostri ospiti, ringrazio il presidente Albonetti ed il direttore generale Dattilo dell'Unione petrolifera per essere intervenuti alla seduta odierna.

Le date delle prossime audizioni dell'indagine conoscitiva verranno fissate successivamente.

MASSIMO SCALIA. Signor presidente, desidero sapere se l'indagine conoscitiva

in corso preveda audizioni in ordine al problema della cosiddetta « benzina verde » e dei carburanti in grado di produrre un minore inquinamento. Domando, pertanto, quando potrà essere inserita nel calendario dei lavori tale tematica.

PRESIDENTE. La sua richiesta sarà esaminata nella prima riunione congiunta degli uffici di presidenza delle Commissioni attività produttive e agricoltura.

La seduta termina alle 16,50.