

6

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 MARZO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA XIII COMMISSIONE MARIO CAMPAGNOLI

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12,30.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

Audizione del dottor Marcello Colitti, consigliere del presidente dell'ENI per l'energia, e del dottor Alberto Meomartini, direttore per le relazioni esterne dell'ENI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Marcello Colitti, consigliere del presidente dell'ENI per l'energia, e del dottor Alberto Meomartini, direttore per le relazioni esterne dell'ENI, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla produzione e l'impiego degli additivi necessari per conseguire la riduzione del tenore di piombo nella benzina. In rappresentanza dell'ENI, sono presenti inoltre il dottor Nobili, condirettore per le relazioni esterne, ed il dottor Palmarocchi, assistente del presidente dell'Ecofuel.

Cedo la parola, affinché svolga la relazione introduttiva, al dottor Marcello Colitti.

MARCELLO COLITTI, *Consigliere del presidente dell'ENI per l'energia.* Il discorso deve prendere avvio dall'urgenza di lanciare sul mercato italiano la benzina senza piombo in un modo molto più aggressivo, in linea con le esigenze ecologiche delle città italiane. A tal fine, pensiamo sia urgente incentivare gli utilizzatori di questa benzina, per cominciare immediatamente a ridurre l'inquinamento delle nostre metropoli sia togliendo il piombo dalla benzina sia utilizzando le marmitte catalitiche. Le risorse per un'incentivazione potrebbero benissimo essere

trovate in una differenziazione del prezzo tra i vari prodotti che favorisca il consumatore senza penalizzare le finanze dello Stato.

Come è noto, la benzina senza piombo si può ottenere sia gestendo con maggior severità gli impianti che producono carburanti (i cosiddetti *reformer*) sia aggiungendo a una benzina di base, non dissimile dall'attuale, gli additivi cosiddetti ottanizzanti, cioè componenti che svolgono la funzione del piombo (aumento del numero di ottani) senza determinare effetti negativi sull'ambiente.

Ogni compagnia petrolifera sceglierà il modo di produrre la benzina senza piombo che meglio si adatta ai propri impianti ed al livello dei propri costi. L'andamento del mercato internazionale e ciò che avviene nei paesi che hanno già provveduto all'eliminazione del piombo mostrano comunque che, dopo una prima fase in cui vengono realizzati interventi migliorativi nelle raffinerie (in particolare investimenti volti alla modernizzazione degli impianti), le compagnie tendenzialmente scelgono di migliorare la produzione con additivi. Esse tendono, però, ad evitare quegli additivi che avrebbero ripercussioni negative sulle emissioni delle automobili (come, per esempio, gli aromatici) e quelli che potrebbero determinare effetti negativi per il consumatore, riducendo la capacità concorrenziale del carburante che esse vendono. L'esperienza pratica del mercato ha già indicato che l'MTBE, un etere terziario del butile, è tra i possibili componenti quello che ha riscosso fino ad ora il massimo dell'interesse da parte delle compagnie petrolifere.

Si pongono in questo quadro i progetti, ricorrenti negli USA ed in Europa, oltre che in paesi più poveri, volti ad

ottenere la benzina senza piombo miscelandola con alcoli e, in particolare, con alcoli ottenuti da produzioni agricole eccedentarie o organizzate *ad hoc*. Come si ricorderà, fu proposto qualche anno fa un grande progetto di utilizzazione delle eccedenze di grano della CEE, al fine di fornire quantità di etanolo sufficienti per additivare una parte molto rilevante della benzina consumata in Europa; tale progetto fu all'origine di una polemica molto serrata, in particolare in Italia, dove l'ENI sollevò alcune obiezioni che desidera riassumere.

La prima riguarda la natura del prodotto. Gli alcoli etilico e metilico non sono un buon additivo per benzina. Essi sono estremamente igroscopici e quindi producono effetti di riduzione della qualità della benzina in presenza di acqua. Le difficoltà relative ad un uso quantitativamente rilevante di etanolo in benzina sono state confermate da un esperimento realizzato nel 1985 dall'ENI in Puglia su 100 stazioni di servizio con una miscela di alcoli assimilabile all'etanolo; tale esperienza ha portato a conclusioni negative dal punto di vista del valore del prodotto da vendere al consumatore. Inoltre, gli alcoli hanno l'effetto di aumentare la volatilità della miscela alcol-benzina, con effetti negativi sull'inquinamento da smog fotochimici.

Una seconda obiezione concerne in concreto il costo della produzione di etanolo da scarti agricoli. Esso sarebbe ammontato, allora come oggi, a circa 1.000 lire al chilogrammo, mentre l'etanolo non avrebbe spuntato sul mercato che un prezzo sensibilmente inferiore a quello della benzina (tra lo 0,6 e lo 0,7 per cento, cioè in pratica inferiore alle 200 lire al chilo). Un grande progetto « etanolo » avrebbe, pertanto, pesato fortemente sul bilancio comunitario e quindi sul contribuente europeo. Inoltre, esso avrebbe introdotto nel settore dell'energia un criterio di sussidio a prodotti antieconomici, sul quale permangono le più forti obiezioni sul piano fiscale ed economico.

Tali appunti furono allora rappresentati vivacemente dall'ENI, all'interno del

quale ci si preoccupò, tuttavia, di specificare che una simile posizione non era dettata dall'intenzione di difendere la propria produzione di additivi – che in ogni caso avrebbe trovato uno sbocco più che adeguato sui mercati internazionali – ma da quella di mantenere un criterio corretto di economia di mercato nel settore dell'energia, oltre che da quella di garantire al consumatore europeo il migliore prodotto possibile.

Sappiamo che il progetto « etanolo da grano » non fu approvato dalla Comunità e che, in sostanza, esso fu archiviato, anche perché già si profilava l'aumento dei prezzi dei cereali (che si è poi verificato e che è tuttora in atto).

Tra l'altro, pesavano in modo negativo le difficoltà del progetto « etanolo » negli Stati Uniti, intrapreso per ragioni di natura essenzialmente politica.

Tali problemi erano di carattere ecologico – a causa della già citata volatilità – di natura finanziaria – dato che il peso dei sussidi sul bilancio dei singoli stati stava diventando insostenibile (motivo che indusse molti fra essi a ridurli prima e ad abolirli poi) – e di carattere economico – in quanto dovuti all'aumento del prezzo del grano.

Dagli Stati Uniti venne l'idea di utilizzare l'etanolo in maniera diversa, non miscelandolo alla benzina, ma adoperandolo come reagente al posto del metanolo nella produzione di MTBE. L'uso dell'etanolo in un impianto di MTBE produce infatti un prodotto, chiamato ETBE, etere terziario dell'etile, non molto diverso dall'MTBE, che condivide con quest'ultimo le qualità positive che lo hanno fatto scegliere dalle compagnie petrolifere.

In Europa, nel frattempo, le difficoltà crescenti della politica agricola fanno risorgere progetti di utilizzo di *surplus* o di produzioni mirate per l'ottenimento di alcoli. Si tratta di progetti che sembrano avere dimensioni limitate e che, resasi indisponibile la finanza della Comunità europea, si basano sull'appoggio degli Stati membri, ai quali viene chiesto di subsidiare l'etanolo per una cifra capace di coprire la differenza tra costi e prezzi

(differenza, come già detto, dell'ordine di 700-800 lire al chilogrammo). Tale sussidio viene erroneamente chiamato « defiscalizzazione », come se fosse costituito dalla rinuncia da parte dello Stato ad un'imposta sull'etanolo che, come è noto, non esiste; invece, si tratta di una corresponsione di una cifra non dissimile all'intera imposta di fabbricazione sulla benzina. Inoltre, sulla base delle proposte americane, si discute dell'eventualità non di miscelare tale etanolo con la benzina ma di utilizzarlo per produrre ETBE.

Oggi, la posizione dell'ENI di fronte a questi problemi non è sostanzialmente mutata. Da parte dell'Ente non si ritiene opportuno far pesare sul consumatore italiano ulteriori aggravii fiscali diretti o indiretti per disporre di un prodotto di cui non vi è alcun bisogno specifico (essendo la benzina priva di piombo ottenibile senza etanolo), anzi, per avere una sostanza di qualità inferiore. Inoltre, si sostiene l'inopportunità di risolvere il problema agricolo europeo facendo gravare le difficoltà di tale settore su un altro che incontra già ostacoli a risolvere le proprie. Su questo tema vi è effettivamente poco da aggiungere rispetto a quanto già dichiarato dal presidente dell'Unione petrolifera, Moratti.

Tuttavia, per ragioni di obiettività, non si può criticare il nuovo progetto « etanolo » usando le osservazioni già formulate contro l'utilizzo del prodotto in benzina, proprio perché esso verrebbe invece impiegato per produrre ETBE. Quest'ultimo non è un prodotto provato: gli studi condotti dai laboratori dell'ENI sul finire degli anni sessanta portarono a risultati positivi sul piano tecnico, ma negativi su quello economico, dato che il prezzo di mercato dell'etanolo per uso chimico era — allora come adesso — molto più elevato di quello del metanolo. Il prodotto non fu quindi sviluppato, ma i risultati degli esami tecnici mostrarono che esso ha sostanzialmente le stesse caratteristiche dell'MTBE e quindi potrebbe essere proposto all'industria petrolifera italiana ed europea, ovviamente a prezzi competitivi, se non altro per una sperimentazione su piccola scala.

Tuttavia, l'utilizzo di etanolo per la produzione di ETBE incontra due specifiche limitazioni.

Innanzitutto, l'assorbimento di eventuali impianti di ETBE in Italia non può essere valutato al di sopra di un massimo di 100 mila tonnellate, neanche supponendo di utilizzare etanolo in tutti gli impianti esistenti. Essendo, come abbiamo detto, l'ETBE un prodotto nuovo, in ogni caso esso dovrebbe essere introdotto sul mercato gradatamente.

In secondo luogo, il prezzo al quale l'etanolo dovrebbe essere venduto al produttore di ETBE dovrebbe essere leggermente inferiore a quello del metanolo, che è oggi di 160 dollari la tonnellata, poco più di 200 lire al chilogrammo: rimane quindi irrisolto il problema di come giungere ad un prezzo di questo genere, dato il livello dei costi di produzione.

In conclusione, non vi sono elementi per modificare la posizione dell'ENI contro l'uso dell'etanolo in miscela con benzina e contro un piano di sussidi a tale produzione: anzi, tale posizione va riaffermata con chiarezza anche di fronte alle ricorrenti difficoltà dell'agricoltura europea; non vi sono elementi per rifiutare di studiare l'utilizzo di etanolo, solo se offerto a prezzo concorrenziale con il metanolo, per produrre ETBE da inserire gradatamente nel mercato; rimane tuttavia irrisolto il problema di come raggiungere un prezzo ragionevole dell'etanolo senza ricorrere al già criticato sistema dei sussidi.

ENZO TIEZZI. Ho già avuto modo di confrontarmi con il dottor Colitti negli anni passati ed in altra sede. Non posso non prendere atto con grande amarezza che la posizione odierna dell'ENI costituisce un notevole regresso rispetto a quella sostenuta un anno fa al convegno di Cervia, da parte dell'ingegner Garibaldi dell'Ecofuel. Si tratta di una posizione all'interno della logica del petrolio e di assoluta chiusura nei confronti dell'etanolo. Infatti, parlare di quest'ultimo solo in termini di ETBE e fare un discorso di competitività dei costi significa una chiu-

sura assoluta nei confronti dell'etanolo e dell'agricoltura.

Mi sembrava di aver capito in precedenza che tale chiusura ci fosse nei confronti delle eccedenze cerealicole, il che è stato sempre condiviso dal gruppo della sinistra indipendente e considerato in un certo senso positivo; ma, mentre abbiamo assistito in quest'aula ad un'apertura in direzione dell'etanolo da parte del gruppo Ferruzzi, mi sembra che la posizione attuale dell'ENI ripercorra vecchie strade situate interamente all'interno della logica dettata dall'imposizione sul mercato dei combustibili delle compagnie petrolifere.

Si tratta di una politica ben diversa da quella che negli anni sessanta avrebbe potuto portare avanti l'ingegner Mattei, di una politica in altri termini puramente economicista. Debbo commentare con molta amarezza le parole del dottor Colitti, che pure stimo come economista e come persona di cultura, in quanto non posso ascoltare gravi inesattezze, che intendo sottolineare rivolgendogli domande molto precise.

Innanzitutto, egli ha definito l'MTBE come un etere del butile. È un'affermazione, questa, che dal punto di vista chimico non ha assolutamente senso. È come se io definissi l'etanolo come un alcol dell'etile. Il butile è un radicale, quindi la nomenclatura è completamente sbagliata.

Questo discorso non è indifferente perché, trattandosi di un metil-terzial-butile, siamo di fronte ad un radicale organico ingombrante con tre sostituzioni ed esso, a livello di combustione, non può non dare luogo alla formazione di radicali liberi. La prima domanda è pertanto la seguente: può l'ENI escludere che l'MTBE, miscelato con benzina e bruciato nei motori, dia luogo all'emissione di radicali liberi? Risulta all'ENI che i radicali liberi siano dei potenti cancerogeni?

Il dottor Colitti afferma che l'MTBE non danneggia l'ambiente. Ora, è vero o falso che il prodotto finale di combustione dell'MTBE, per quanto riguarda una sua parte sostanziale, cioè il carbonio, sia, come avviene in tutte le reazioni di combustione, l'anidride carbonica? È

vero che tale composto negli ultimi venti anni è aumentato del cinquanta per cento e che è responsabile del famoso effetto serra?

Se ciò è vero, come è possibile affermare che l'MTBE, essendo di origine fossile, non danneggia l'ambiente, quando va ad incidere su quello che viene considerato da tutti i rapporti scientifici internazionali come effetto serra, vale a dire il fenomeno più grave dal punto di vista degli equilibri del pianeta e dell'agricoltura del domani? Infatti, effetto serra significa cambiamento del clima, siccità, desertificazione di vasti territori, distruzione delle foreste e dell'agricoltura.

Vorrei che il dottor Colitti chiarisse l'affermazione secondo cui l'MTBE non danneggia l'ambiente, se è vero - e non credo che ciò possa essere smentito - che il prodotto finale della combustione di tale composto è l'anidride carbonica.

L'ENI fa riferimento ad esperimenti con alcoli simili all'etanolo. Non capisco il significato di tale discorso, perché ogni alcole ha una sua peculiarità. Fra i tanti alcoli della serie, il più vicino all'etanolo è il metanolo, ma essi si comportano in maniera completamente diversa per quanto riguarda la combustione, se è vero che il metanolo dà luogo alla formaldeide, un potente cancerogeno, mentre l'etanolo dà luogo all'acetaldeide, sostanza non cancerogena. Non capisco, quindi, quale significato possano avere gli esperimenti con alcoli simili all'etanolo. Credo sia molto importante far riferimento all'abbondantissima bibliografia esistente in materia: negli atti di centinaia di congressi, in migliaia di pubblicazioni e in riviste scientifiche internazionali vengono effettuate analisi comparate tra i rischi ed i vantaggi dell'etanolo e i rischi ed i vantaggi dei prodotti petroliferi. Da tali studi emerge con estrema evidenza che il danno per la salute e per l'ambiente provocato dai prodotti di origine fossile è valutabile, in termini di impatto ambientale, in una misura da dieci elevato alla sesta a dieci elevato alla nona superiore rispetto all'impatto dell'etanolo da biomassa. Se vogliamo arrivare ad una sorta di compromesso sul-

l'ETBE dobbiamo contemporaneamente aprire la strada all'utilizzo dell'etanolo come tale: questa è l'unica soluzione per evitare le piogge acide e l'effetto serra. Allora non comprendo il discorso dell'ENI: forse intendete dire che l'Ente è disposto ad accettare l'ETBE solo a condizione che possa decidere la quantità di etanolo da usare nei suoi impianti di raffinazione, i prezzi e così via?

Mi chiedo se, quando si parla di prezzi competitivi, siano stati calcolati i danni ambientali che un combustibile di origine fossile determina rispetto ad uno di origine agricola, cioè sostanzialmente solare.

MASSIMO SCALIA. Sono rimasto anch'io spiacevolmente colpito dall'esposizione del dottor Colitti, perché mi sembra che nella sostanza rappresenti un passo indietro rispetto ad un dibattito che si è sviluppato nel corso di questa indagine conoscitiva.

Le posizioni del gruppo verde sono abbastanza note e non credo sia opportuno ripeterle in questa sede. In base anche alle osservazioni del collega Tiezzi, riteniamo, che sia per motivi energetici sia per ragioni ambientali, non possa essere sufficiente una mera valutazione economica che non tenga conto degli effetti finali della combustione. L'esistenza di un differenziale tra costi e prezzi sfavorevole all'etanolo richiede nell'analisi costi-benefici-rischi la considerazione dei diversi impatti ambientali. Quindi, l'aspetto economico non può costituire un vincolo a scelte di carattere strategico rilevanti anche dal punto di vista ambientale. La mia prima domanda, dunque, coincide con quella posta dal collega Tiezzi.

Nel corso dell'audizione del professor Reviglio effettuata nell'ambito di un'altra indagine conoscitiva relativa ai temi energetici presso la Commissione attività produttive, quando fu chiesto se l'ENI fosse in possesso di studi di valutazione di impatto ambientale e sanitario dell'MTBE (che sembra rappresentare la scelta produttiva privilegiata dall'Ente) il presidente Reviglio rispose affermativamente, promettendo di far pervenire alla Com-

missione in breve tempo tale documentazione che, purtroppo, stiamo ancora attendendo. Con mia grande soddisfazione mi comunicano ora che questi documenti sono arrivati oggi; allora chiedo al dottor Colitti di anticipare eventualmente una risposta sull'impatto ambientale e sanitario dell'MTBE che mi auguro sia compresa nella documentazione presentata.

Non ripeterò i quesiti sollevati dal collega Tiezzi manifestando comunque anche il mio interesse per le risposte che verranno date su tali questioni.

Ritengo invece utile soffermarmi su altri punti, in particolare su un problema tuttora aperto e che ha attirato l'attenzione dell'opinione pubblica. Mi riferisco ai provvedimenti che dovranno essere adottati da oggi al momento in cui verranno obbligatoriamente assunte misure in attuazione di direttive europee o di leggi italiane (si tratta di pochi anni), sempre che provvedimenti urgenti non debbano essere presi in anticipo a causa di qualche emergenza che potrebbe verificarsi nelle grandi città del nostro paese. Do comunque per scontato che nel più breve tempo possibile, al di là della soluzione che verrà adottata, dovranno essere installate le marmitte catalitiche (e penso che questo sia uno dei pochi punti di accordo sulle affermazioni del dottor Colitti). Forse sarebbe il caso, al termine dell'audizione in corso, in un presumibile documento conclusivo, di sollecitare per esempio gli enti locali ad adottare questo dispositivo in tempi rapidissimi per tutte le automobili che desiderino entrare nei centri storici delle città, giacché le marmitte catalitiche sono già in commercio. Si tratta forse di un provvedimento parziale, ma concreto; ovviamente, non è questa la sede per simili decisioni, ma è una richiesta che presento in prospettiva alla Commissione, anticipando il nostro punto di vista.

Chiedo se non sia possibile mettere in commercio una benzina senza piombo e senza additivi a 92 ottani; tale sostanza viene prodotta e largamente distribuita negli altri paesi europei, e non comprendo per quale ragione ciò non possa essere fatto anche in Italia, dal momento

che le stime effettuate segnalano che circa il 30 per cento del parco automobili italiano potrebbe utilizzare senza modifiche una benzina a 92 ottani. Anzi in Europa questo tipo di carburante è largamente maggioritario non solo dal punto di vista della produzione, ma anche da quello della distribuzione.

Un'altra questione su cui vorrei una risposta riguarda l'abbassamento dagli attuali livelli di piombo nella benzina dallo 0,3-0,4 per cento allo 0,15 per cento come già accade in vari paesi europei, in particolare nel nord Europa. Ciò comporterebbe, nell'immediato, una diminuzione delle emissioni di anidride di piombo (che mi pare assommino a 3 mila tonnellate annue).

Un altro problema riguarda la cosiddetta benzina unificata, quella a 95 ottani - che, in effetti, mi risulta siano 96 -, prodotta in Italia con un livello di aromatici che varia dal 40 al 65 per cento rispetto a diversi tipi di benzina. Desidero sapere che intenzioni abbia l'ENI in proposito. Domando anche ai nostri interlocutori per quale ragione non si riduca immediatamente il livello di aromatici al 30 per cento - giacché tutti conosciamo quali siano le conseguenze della combustione sul piano sanitario - come risulta essere possibile dal punto di vista produttivo, tanto è vero che nella benzina *super* la percentuale è di questo tipo. Inoltre, sarebbe opportuno in particolare limitare la percentuale del benzene al 3 per cento.

Sottolineo che si tratta di argomenti che riguardano le prossime settimane o al massimo i prossimi mesi, fermo restando che le scelte strategiche debbono essere altre (le ho già illustrate e le ha ricordate nel precedente intervento il collega Tiezzi, con il quale concordo).

NEDO BARZANTI. Vorrei permettermi di sottolineare - anche se su tale argomento è già stata rivolta al dottor Colitti una domanda - una questione che ritengo rappresenti uno degli aspetti centrali del problema. Mi riferisco agli effetti che, stando alle notizie che ci sono fornite, sarebbero determinati dall'MTBE che, essendo un liscivante del benzolo, provoca

emissioni altamente cancerogene. Queste sono le informazioni che ricaviamo dagli studiosi e dalle riviste specializzate, ma certamente il professor Tiezzi ed altri sono più esperti di noi nella materia.

Gradirei che il dottor Colitti, nel rispondere, fosse estremamente chiaro perché, come si può facilmente comprendere, si tratta di un problema importante.

Infine, vorrei chiedere, in relazione all'altro procedimento che è possibile utilizzare e che è stato considerato con attenzione dal gruppo Ferruzzi, cioè a quello relativo all'ETBE, quali conseguenze potrebbe determinare un'ipotesi non tanto legata al puro e semplice smaltimento o assorbimento delle eccedenze cerealicole comunitarie quanto ad un piano specifico di produzioni agricole alcoligene che, per loro natura, potrebbero già avere in partenza un abbattimento di costi ben diverso rispetto alle produzioni eccedentarie comunitarie. Gradirei sapere se stiate o meno valutando questo problema.

GIANNI TAMINO. Vorrei ricordare, innanzitutto, che il Parlamento si occupa della materia dal 1984 e, nei quattro anni trascorsi, siamo rimasti in attesa di valutazioni adeguate e credibili circa l'impatto sanitario ed ambientale delle varie opzioni; allo stato attuale, disponiamo soltanto di dati contraddittori ed insoddisfacenti. Occorre tener ben presente che la sostituzione del piombo nelle benzine è dettata da esigenze sanitarie ed ambientali; pertanto, sarebbe assurdo ricorrere ad un nuovo carburante dotato di caratteristiche simili o addirittura peggiori di quello attualmente in uso, così come non ha senso procedere a discussioni di esclusivo carattere economico senza tenere presente che l'obiettivo cui si deve tendere è quello di garantire una maggiore sicurezza sanitaria ed ambientale.

Esistono tre o quattro opzioni: si spazia dall'ipotesi della benzina con un maggior numero di ottani in virtù dell'aumento degli aromatici a quella dell'introduzione di additivi (del tipo MTBE), di alcoli (in particolare, etanolo) ed ora di ETBE. Almeno in riferimento a tali ipotesi, sarebbero necessario procedere ad

alcuni raffronti seri e credibili per quanto riguarda l'impatto ambientale e sanitario della lavorazione, del composto in quanto tale e degli effetti della combustione a livello di motore a scoppio. In mancanza di una tale complessiva valutazione, credo sia difficile adottare una soluzione; mi auguro sia possibile acquisire qualche utile elemento al riguardo dai rappresentanti dell'ENI.

In particolare, la preoccupazione maggiore emerge da alcuni dati di laboratorio, che dovrebbero essere ulteriormente approfonditi, i quali mettono in evidenza, nell'ipotesi dell'MTBE – ciò è ovvio, dal punto di vista teorico – la formazione di formaldeide, quindi la liberazione di composti sicuramente cancerogeni e mutageni; inoltre, gli studi compiuti hanno dimostrato l'esistenza anche di altre problematiche. Credo, pertanto, che non si possa fare un discorso economico se non sia stata risolta « a monte » la questione sanitaria ed ambientale.

Quanto al fattore economico, fermo restando che nel calcolo va conteggiato anche il costo sanitario ed ambientale e che, per i miei precedenti ragionamenti, esso dovrebbe comunque essere tendenzialmente pari a zero, occorre ricordare che nella situazione attuale non ha senso ragionare esclusivamente in termini di costo « grezzo » (cioè di prezzo per l'industria e per il consumatore); infatti, è necessario ampliare la visuale, valutando se e quanto sia conveniente per il nostro paese importare petrolio, nonché le conseguenze in termini di inflazione e di indebitamento, che hanno un loro peso economico non irrilevante. In conclusione, la strada da percorrere va scelta tenendo conto di un insieme di parametri economici che permettano di effettuare una valutazione complessiva e non solo degli aspetti economici.

LINO OSVALDO FELISSARI. Vorrei soffermarmi su un passaggio della relazione illustrata dal dottor Colitti: in riferimento all'ETBE, si dice che tale prodotto sconta un *handicap* di prezzo dovuto all'alto livello dei costi di produzione dell'etanolo; si tratta di una giusta osserva-

zione, ma spetta al Parlamento valutare, in un bilancio più generale di costi e di benefici, l'importanza dell'aspetto ambientale e, quindi, indirizzare di conseguenza gli orientamenti legislativi.

Nel corso della relazione si è affermato che tuttavia non vi sono elementi per rifiutare di studiare l'utilizzo di etanolo. In pratica, viene mantenuto l'approccio critico rispetto ai problemi dei costi, ma si manifesta una disponibilità, in sostanza, a valutare l'avvio di un processo. Inoltre, si fa riferimento al fatto che, alla fine degli anni sessanta, comunque l'ENI aveva indirizzato alcune energie in questa direzione, ma si sottolineano l'aspetto negativo dei costi e gli efficaci e positivi approdi per quel che riguarda la ricerca.

Mi interessa capire quali siano i passaggi critici di fase che l'ENI potrebbe o dovrebbe attraversare nel caso in cui la scelta del nostro paese dovesse indirizzarsi sull'ETBE. La fase mancante è rappresentata dal passaggio dalla ricerca al processo industrializzato? L'innovazione in materia di sperimentazione mirata rappresenta la prima fase di questo processo industrializzato? Gradirei una risposta, in quanto, come è già stato sottolineato da altri colleghi, il Parlamento, oltre ad adempiere ad impegni di carattere internazionale, deve anche adottare decisioni rispetto all'emergenza ambientale, presente soprattutto nelle metropoli.

In conclusione, il legislatore ha il dovere di passare ad una fase operativa; pertanto, la conoscenza dei tempi e delle difficoltà riscontrabili nella materia, senza soffermarsi unicamente su un confronto, pur importante ed utile, dove il *ring* tecnico-scientifico qualche volta è al servizio di alcuni interessi, è per noi di importanza fondamentale.

FRANCESCO BRUNI. Ciò che a noi interessa in modo particolare è la conoscenza di dati reali relativi non soltanto ai costi della materia in sé, ma anche a quelli relativi all'ambiente ed alla salute. Abbiamo bisogno, per potere decidere, di conoscere esattamente quali siano gli impatti delle diverse soluzioni sull'ambiente

e sulla salute e, quindi, i relativi costi e di sapere se l'ENI abbia controllato i costi effettivi, rispetto all'ambiente ed alla salute, in conseguenza di tali produzioni.

In mancanza di questi due dati, difficilmente si riuscirà a risolvere il problema.

Sarei dunque molto grato ai nostri interlocutori se volessero fornirci una risposta precisa sulle risultanze delle diverse ipotesi di soluzione del problema.

ANTONINO MACALUSO. Desidero porre al dottor Colitti una domanda avendo io compiuto, insieme con alcuni colleghi, una missione in Brasile allo scopo di acquisire elementi di conoscenza in relazione all'uso dell'etanolo nelle attività produttive e, soprattutto, nell'impiego dei mezzi di trasporto.

Il problema è, com'è noto, quello della produzione di benzina senza piombo e senza additivi. Si parla, a questo proposito, di 92 ottani.

Dichiaro, in questa sede, di essere a digiuno di cognizioni in materia chimica. Mi sarebbe pertanto impossibile esprimermi con la competenza qui dimostrata dagli onorevoli Tiezzi e Tamino. Tuttavia, non posso non citare l'esperienza da me e da alcuni colleghi fatta allorché il pullman che ci trasportava nella nostra visita in Brasile fu fatto fermare in una galleria tra Copacabana ed Ipanema. Fu la prima volta che, in una galleria in cui sostavano una teoria interminabile di autoveicoli, potei respirare un'aria pulita, limpida e direi quasi gradevole per quel lieve odore di alcol come non mi era mai capitato prima.

Ora, che si voglia parlare contro l'etanolo è, per me, questione che riguarda altri fattori che non possono interessarci. Non si può, però, non condividere la tesi del professor Tiezzi, che ha parlato di vivibilità, di salute e addirittura di effetto serra. Come cittadini, indipendentemente dalla militanza politica di ciascuno di noi, abbiamo il dovere di unirici per proporre la migliore soluzione possibile.

Dunque, a prescindere dalla considerazione del fattore economico, desidero sapere quali garanzie siano offerte dalla mi-

scela proposta dal dottor Colitti, per la vivibilità dei cittadini tutti.

MARCELLO COLITTI, *Consigliere del presidente dell'ENI per l'energia*. Sono contento del fatto che nessuno, in questa sede, abbia messo in dubbio le cifre da me fornite relativamente ai costi, che, fino a qualche tempo fa, erano invece soggette a discussione.

Purtroppo, non sono uno scienziato; pertanto, qualcuna delle valutazioni che saranno da me espresse sugli aspetti più intricati dei problemi scientifici potranno essere rivedute, in maniera più sofisticata, da persone meglio preparate di me.

Il problema che è stato sollevato nella maggior parte degli interventi è quello dell'accettabilità o meno di certi additivi in rapporto alla salute dei cittadini.

L'MTBE, di cui si è parlato, viene venduto ormai da dieci anni, durante i quali è stato sottoposto ad una lunghissima serie di ricerche, esperimenti e prove, negli Stati Uniti ed in Europa, che sono sotto continua revisione specialmente negli USA, dove gli *standard* sono piuttosto rigidi e complessi (tanto da impedire a molti prodotti di essere immessi sul mercato).

Noi dell'ENI abbiamo inserito nel fascicolo verde che abbiamo redatto nel novembre 1988 un breve riassunto dei risultati delle ricerche compiute (comprese quelle specifiche sulla cancerogeneità), che sono state tutte estremamente positive. Sono in corso nuove ricerche (giacché nessuno si ferma mai in questo campo), anch'esse con primi risultati abbastanza favorevoli, tanto che - come loro sanno - alcune compagnie petrolifere statunitensi hanno chiesto all'EPA di aumentare dall'11 al 15 per cento il limite di impiego di MTBE nella benzina, invocando i vantaggi ecologici che se ne otterrebbero. A tale richiesta l'EPA ha risposto positivamente. Pertanto, alcune aziende, operanti soprattutto sulla costa orientale degli Stati Uniti, hanno ottenuto il permesso di immettere nella benzina il 15 per cento di MTBE perché l'EPA ha dato un giudizio complessivo estremamente favorevole all'MTBE in relazione

all'effetto ambientale (anche se, nello stato del Maine, si era verificata una perdita da un deposito, con alcuni traccianti di MTBE che continuavano lungo una falda e che era stato possibile individuare perché tale sostanza ha il vantaggio di essere piuttosto odorosa).

Orbene, faccio rinvio al documento che ho poc'anzi citato per quanto concerne le domande più intense e più sofisticate tra quelle che mi sono state rivolte, alle quali potrò comunque rispondere più puntualmente nell'eventualità di una successiva audizione.

Non vi è dubbio che il CO₂ si produce anche bruciando l'MTBE; né esiste un modo per evitarlo, giacché anche bruciando etanolo si avrebbe lo stesso effetto.

ENZO TIEZZI. No.

MARCELLO COLITTI, *Consigliere del presidente dell'ENI per l'energia*. Sì, perché produrre etanolo significa consumare una quantità di petrolio pari all'etanolo stesso (a meno che non si voglia produrre etanolo servendosi dei cavalli). Comunque, la cosa è complessa.

ENZO TIEZZI. No. C'è una « piccola » differenza: da zero a cento.

MARCELLO COLITTI, *Consigliere del presidente dell'ENI per l'energia*. No. Ripeto che per avere le essenze agricole necessarie per ottenere l'etanolo è necessario produrre una certa quantità di combustibili e di costi.

Se si produce etanolo usando i cavalli, od usando sistemi anch'essi ad etanolo (il che però rende il processo molto complicato), si ottiene lo zero. Ma non si può ignorare il fatto che, per produrre le essenze agricole necessarie, si interviene sull'ambiente in maniera piuttosto pesante. In effetti, i piani di produzione mirati vivono di inquinamento, perché per produrre determinate quantità per ettaro di certe sostanze occorre una forzatura chimica dell'agricoltura molto pesante.

Non sono un esperto in agricoltura e perciò mi fermo qui, sottoponendo queste considerazioni all'attenzione delle Commissioni riunite.

Per quanto riguarda l'esperimento del MAS (metanolo con alcoli superiori), voglio ricordare che di tale miscela noi abbiamo il brevetto e la tecnologia. Si tratta di metanolo prodotto in un impianto che consuma gas naturale. Essendo il metanolo particolarmente sensibile all'acqua, la miscela tra questo e gli alcoli superiori rende il prodotto superiore al metanolo.

Riteniamo che il MAS sia migliore dell'etanolo; ma abbiamo detto che è pari ad esso. Abbiamo fatto una prova, che non si è svolta – ahimè, devo confessarlo – sull'aspetto ecologico, ma è stata effettuata in riferimento ai bisogni del consumatore ed ai problemi di trasporto e distribuzione. Tale esperimento non è stato positivo, è costato molto ed è durato parecchio tempo, in periodi di clima caldo e di poca pioggia in Puglia. Ciò nonostante, abbiamo incontrato le difficoltà che incontrerebbero i consumatori nell'utilizzare una benzina miscelata con alcol, che sarebbero piuttosto complesse soprattutto in condizioni di clima freddo, freddo-umido e piovoso.

In pratica, il prodotto si dismisce, cosicché quando il consumatore va a girare la chiave di accensione nel motore non succede quasi niente, poiché la benzina ha perso ottani, essendo l'alcol andato via con l'acqua.

Abbiamo ritenuto, allora, di archiviare, purtroppo, un processo che ci era costato parecchi soldi, perché la ricerca che abbiamo svolto in proposito era stata molto costosa. Per qualche tempo, è stato tenuto in piedi un impianto pilota a Pisticci, per realizzare una produzione quasi di scala. Per il momento – come ho già detto – questo progetto è stato archiviato, poiché riteniamo che non sarebbe esattamente corretto offrire un simile prodotto al consumatore italiano.

Per quanto riguarda il quesito concernente la possibilità di produrre una benzina a 92 ottani, devo dire che, se fossi un produttore, non riterrei opportuno

cercare di commercializzarla, poiché non esiste un mercato sufficientemente vasto dal punto di vista quantitativo. Tuttavia, poiché il mercato è libero, chi vuole potrà tentare una simile operazione: staremo a vedere cosa accadrà. Da parte mia, credo che non riuscirebbero ad essere ripagati nemmeno i costi. Del resto, sappiamo quale maggiore o minore accoglienza abbia avuto in Italia la benzina normale; una benzina a 92 ottani incontrerebbe la reazione nettamente negativa del consumatore.

Sulla questione della cancerogenità e dei danni alla salute derivanti dall'MTBE, all'interno dell'ENI siamo abbastanza tranquilli, poiché facciamo riferimento a ricerche non soltanto realizzate da noi, ma anche finanziate da compagnie americane come la Sunoil, una delle maggiori utilizzatrici dell'additivo. Invece, certamente il problema dell'ossido di carbonio esiste ed una soluzione in tal senso andrebbe studiata.

Per quanto concerne l'ETBE, esso costituisce un compromesso valido in presenza dell'etanolo. Tutta la mia relazione è incentrata su questo argomento: l'ETBE, anche sulla base degli studi che abbiamo condotto negli anni Sessanta, è stato valutato come accettabile, tuttavia non è mai stato prodotto in quantità considerevole e, di conseguenza, non sappiamo nulla circa la possibile accoglienza da parte dei consumatori nell'ipotesi di un'immissione sul mercato di notevoli proporzioni. Sappiamo che, quando si porta sul mercato un prodotto nuovo, questo incontra qualche resistenza da parte del consumatore; sorgerà pertanto qualche problema a livello di prezzi, ma si tratta di un ostacolo superabile.

In relazione alle modalità di realizzazione di una simile ipotesi, non è necessario impostare interamente il processo a questo fine, ma occorre solo modificare il rifornimento di un impianto che tratta isobutilene, passando dal metanolo all'etanolo. La struttura rimane più o meno inalterata, non si registrano differenze notevoli e bisognerà semplicemente risolvere qualche problema di volume (poiché l'etanolo richiede volumi maggiori) e di con-

trollo di uscita. Sono tutte questioni che possono essere affrontate nell'ambito degli impianti esistenti.

La questione centrale, invece, è che l'ETBE non può essere prodotto se non insieme con un componente che abbia un costo ragionevole, altrimenti l'intero sistema non può essere sostenuto.

Altre tematiche sollevate riguardano l'uso delle marmitte catalitiche e dei cosiddetti aromatici.

Crede sia un grosso errore non aver ancora diffuso l'utilizzo della marmitta catalitica; occorrerebbe indirizzare i nostri sforzi per generalizzarla. In proposito, ritengo sia molto brillante la proposta di applicazione obbligatoria di questo dispositivo in tutte le auto che circolano nei centri storici, avanzata dall'onorevole Scialoja. A questo fine, sarebbe anche utile impedire l'ingresso nelle stesse aree di veicoli dotati di motori diesel, poiché (non sono soltanto io a dirlo) l'inquinamento prodotto dai sistemi di trasporto pubblico è di gran lunga superiore a quello causato dai mezzi privati.

Il problema dei costi rimane centrale all'interno delle nostre argomentazioni e sarebbe impensabile, dal punto di vista della natura di un'impresa, modificare questa impostazione. Dobbiamo guardare al mercato e nessuno può attendersi da noi un'azione che si muova al di fuori di esso. D'altra parte, crediamo che il prodotto e le soluzioni tecniche da noi offerte siano assolutamente corrette e non costino più di quanto necessario (anzi, probabilmente presentano considerevoli vantaggi per il consumatore italiano nella situazione attuale). Quindi, lo ribadisco, non possiamo prendere in considerazione aspetti che non riguardino le competenze di un'azienda (pure a partecipazione statale) e, cioè, il mero calcolo costi-benefici a livello del paese.

Altra questione sollevata, con riferimento all'esempio brasiliano, concerne la convenienza di importare o meno petrolio. In Brasile ci si è trovati di fronte ad una forte riduzione del mercato dello zucchero. Fra parentesi, la produzione di etanolo trae origine da una linea strategica adottata dagli Stati Uniti, per riappro-

priarsi del mercato dello zucchero controllato da Cuba (mettendo, magari, in difficoltà l'economia di quest'ultimo paese). A questo fine, gli Stati Uniti decisero di sussidiare la produzione di zucchero da mais, ma, ovviamente, quest'ultimo non era competitivo nei confronti di quello da canna; quindi, per creare un incentivo sufficiente, non si poteva puntare sullo zucchero, ma occorreva immettere sul mercato un suo sottoprodotto. Tutta questa operazione mise in pericolo la produzione di canna da zucchero del Brasile e dell'Argentina del nord, poiché i produttori dei due paesi si trovano esattamente nelle stesse condizioni di quelli cubani. Da ciò, la necessità di intervenire per cercare di incentivare fortemente l'etanolo ai fini della produzione della benzina.

Nel caso del Brasile, sulla base dei conti che abbiamo fatto, risulta che il paese ha pagato la benzina ad un prezzo equivalente a 100 dollari a barile di greggio; si tratta di una cifra mostruosa, dal momento che il petrolio è costato per un periodo non lunghissimo 30 dollari al barile (non superando mai quella cifra). Intendiamoci bene: questo prezzo è ragionevole per i brasiliani, poiché quello che gli economisti chiamano il cambio « ombra » del dollaro ammonta effettivamente ad un valore di dimensioni simili, in quanto il cambio ufficiale del cruzeiro è un terzo di quello reale.

Tuttavia, se si può dire che i brasiliani seguono un ragionamento coerente, non altrettanto farebbero gli italiani, poiché nel nostro paese non esiste un cambio « ombra » e, quindi, tutto ciò non avrebbe senso. In sostanza, l'economia italiana vive in un sistema aperto, nel quale importare o non importare è esattamente la stessa cosa, mentre il dollaro lo si ottiene esportando.

Oggi molti brasiliani guardano con preoccupazione al fatto che il sistema dei sussidi abbia superato la soglia sotto controllo, al di là della quale — come si sta verificando — più alto è l'incentivo, maggiore è la produzione e viceversa, poiché si pone un problema molto serio a livello di bilancio dello Stato. Sulla base di tali

premesse, è stato già chiesto alle aziende automobilistiche di limitare la produzione di veicoli alimentati ad etanolo puro, per cercare in qualche modo di uscire da questa situazione (è naturale, dal momento che il greggio costa oggi meno di 18 dollari al barile ed essi pagano un prezzo equivalente a circa 100 dollari).

Altro problema deriva dal fatto che, in presenza di etanolo, nei serbatoi delle automobili si formano quantità enormi di acqua, con danni molto seri che configurano quasi una truffa in commercio, dal momento che, nei casi più gravi, si paga benzina e si acquista acqua.

L'ENI, come dicevo, è ancora legato al criterio dei costi e riteniamo sarebbe molto difficile varare un piano specifico di produzioni agricole mirate al conseguimento di fonti di energia; per lo meno, non vediamo come una simile eventualità si possa realizzare, ma siamo disponibili a studiarla.

In proposito, segnalo alla vostra attenzione un'intervista pubblicata nella *Stafetta quotidiana petrolifera*, rilasciata da Marc Roché, presidente dell'EFOA, un'associazione che raggruppa alcuni produttori di carburanti ossigenati. In essa, viene dichiarato che, se proprio si vogliono utilizzare prodotti agricoli per ottenere energia, conviene bruciare direttamente il legno, poiché con questo procedimento almeno si salta lo stadio della trasformazione del prodotto agricolo in etanolo (strano che questa idea non sia venuta in mente prima!).

Da parte mia, ritengo sia molto difficile riuscire ad aggiungere sul prezzo di un prodotto agricolo il costo di una trasformazione industriale, riuscendo a farlo competere con un prodotto industriale a bassi costi. In questo senso, occorre pensare seriamente alla convenienza di indirizzare l'agricoltura verso prodotti a valore aggiunto così basso, piuttosto che verso altri che garantiscano ricavi più elevati. Mi pare che la linea logica di intervento sui problemi dell'agricoltura sia altra da quella di prevedere produzioni che, una volta sul mercato, abbiano per il consumatore un prezzo finale di

200 lire; nessun prodotto dell'agricoltura costa così poco. Pertanto, o si intende perpetuare una condizione di pesante protezione di questo settore (e, onestamente, ritengo che tale sistema « scricchioli » abbastanza chiaramente) oppure bisogna indirizzare l'agricoltura verso prodotti con valore aggiunto più elevato, che possano garantire al coltivatore un tenore di vita ragionevole senza la necessità di incentivi.

Per quanto riguarda la questione degli aromatici, desidero rilevare che le benzine prodotte in Italia ne contengono una quantità inferiore rispetto a quelle europee, per una serie di decisioni produttive assunte dall'industria petrolifera italiana negli anni passati, buone o cattive che esse siano. Abbiamo insomma il vantaggio che la benzina italiana non ne contiene quasi mai oltre il 40 per cento, mentre paesi che vengono additati come ecologici producono carburanti che raggiungono e superano il 60 per cento di aromatici. Da questo punto di vista siamo convinti che prima o poi occorrerà controllare la quantità di aromatici nella benzina, ma che intanto sia necessario arrivare molto in fretta all'uso generalizzato di benzine senza piombo. Sono favorevole ad una riduzione immediata del piombo nella benzina, ma ritengo che, considerando la quota molto bassa di aromatici contenuti nei carburanti italiani, non sia necessario affrontare immediatamente tale questione (nel senso che occorre compiere prima un passo, poi quello successivo).

Le opzioni per produrre benzine senza piombo sono tre o quattro. L'opzione fondamentale non è quella di indurre i *refiner* ad acquistare additivi, bensì di raggiungere più alti livelli di severità nella raffinazione. Ciò in pratica sta già avvenendo, perché un raffinatore si sente motivato ad acquistare un additivo se il prezzo di quest'ultimo rientra nell'ambito dell'1 o dell'1,5 del prezzo della benzina; se la spesa sale, lo stesso raffinatore ha interesse ad aumentare la severità della raffinazione, per cui vi è un meccanismo di mercato che incide sull'accettabilità

degli additivi: quando il prezzo di questi ultimi supera un certo livello, essi vengono esclusi dal mercato perché il raffinatore preferisce effettuare investimenti che, tra l'altro, lo rendono autonomo. In definitiva, l'opzione relativa all'acquisto di aromatici ha vincoli molto precisi.

L'opzione MTBE o ETBE è dunque ipotizzabile solo in teoria. Gli eteri sono prodotti disponibili sul mercato mondiale, nell'ordine di parecchi milioni di tonnellate, considerando gli Stati Uniti e l'Europa. Si tratta di una opzione che potrebbe essere effettiva, pratica e realizzabile, ma che si inquadra in una linea di mercato, in cui si rilevano prezzi e costi.

La produzione di alcoli in Europa e negli Stati Uniti non è sufficiente a definire un'opzione per arrivare alla benzina senza piombo. Si registra infatti una produzione di etanolo per uso chimico con un prezzo di circa 700 dollari la tonnellata, per cui se oggi un raffinatore volesse acquistare etanolo per aggiungerlo alla benzina, non lo troverebbe. Vi è soltanto una teorica possibilità di usare l'etanolo, poiché esso è stato sperimentato da tutti i produttori di benzine con risultati più o meno uguali: nessuno è in possesso di una valutazione diversa degli effetti dell'etanolo rispetto alla benzina da quella che diamo noi.

ALBERTO MEOMARTINI, *Direttore per le relazioni esterne dell'ENI*. Avevo chiesto la parola per trattare un argomento, che, infine, è già stato toccato dal dottor Colitti. Mi sembrava, dagli interventi dell'onorevole Felissari e di altri membri della Commissione, che fosse dato per scontato che l'ENI, nella sua qualità di industria petrolifera, avesse quasi per la sua natura compiuto la scelta di produrre benzine senza piombo, basandosi su prodotti o processi di natura petrolifera.

Io credo che così non sia e che il petroliere abbia la necessità di produrre benzina accettata dal mercato e dai motori, quindi economicamente e tecnologicamente conveniente: se fosse possibile risolvere il problema etanolo in termini tecnicamente ed economicamente conve-

nienti, l'ENI non avrebbe alcuna difficoltà ad avallare tale scelta.

L'ENI è un « petroliere » particolare, essendo di natura pubblica; per questo deve farsi carico di problemi di natura collettiva, come quelli ambientali, non essendo sufficiente valutare soltanto i costi di gestione e l'accettabilità. L'ENI ritiene di aver affrontato la questione in maniera seria e coerente, senza alcuna chiusura aprioristica.

Credo che sia utile segnalare, in questa sede, l'intervento svolto dal presidente dell'ENI nell'ambito delle audizioni che la Commissione X ha svolto sul Piano energetico nazionale. In tale intervento è dimostrato il favore dell'ENI per un inserimento in generale delle normative in tema di emissioni, di cui la benzina rappresenta solo un aspetto. In quell'occasione egli ha sollecitato anche l'attivazione di una politica di incentivazione della benzina senza piombo, soprattutto per promuovere successivamente l'adozione della marmitta catalitica, rilevando, come del resto ha fatto il dottor Colitti, il paradosso che la benzina senza piombo costa di più e che l'unica politica di incentivazione attuata ora è rivolta verso i motori diesel.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ENI per averci esposto le loro osservazioni e per la documentazione fattaci pervenire; ci riserviamo, comunque, di ascoltarli nuovamente, qualora le Commissioni riunite lo ritenessero necessario.

Audizione del direttore generale dell'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo, dottor Calogero Provenzano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del direttore generale dell'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo, dottor Calogero Provenzano. Nella parte finale della precedente audizione, la discussione ha riguardato soprattutto la sostituzione del

piombo nella benzina, in particolare attraverso l'utilizzo dell'etanolo di origine agricola. Sappiamo che l'AIMA da anni è depositaria, nel bene e nel male, dal punto di vista economico, di tutte le eccedenze, soprattutto quelle alcoliche, esistenti nel nostro paese.

Nell'ambito dell'indagine conoscitiva che stiamo svolgendo, la presenza di rappresentanti dell'AIMA era soprattutto motivata dall'esigenza di conoscere la consistenza quantitativa delle eccedenze con riguardo alle giacenze di alcol, tenendo presente che alcune organizzazioni sindacali hanno sostenuto che una possibile opzione a favore dell'etanolo di origine agricola poteva determinare svantaggi per il mondo agricolo. Ci interessava quindi avere una visione più chiara dell'incidenza di una nuova produzione di alcol.

CALOGERO PROVENZANO, Direttore generale dell'AIMA. La ringrazio, signor presidente, per l'opportunità che è stata concessa all'AIMA di intervenire in questo dibattito molto attuale ed interessante, con particolare riferimento al contributo che l'Azienda può offrire per risolvere problemi come quello dell'eliminazione del piombo dalle benzine e della difesa dell'ambiente anche dal punto di vista dei benefici per l'agricoltura.

Innanzitutto, vorrei affrontare la questione, posta dal presidente, circa le ragioni per cui l'AIMA dispone nei magazzini di una tale quantità di alcol, del modo in cui l'utilizza e se vi sia effettivamente la possibilità di impiegarla come additivo nelle benzine, in modo tale da contribuire alla soluzione del problema dell'eliminazione del piombo.

Lei, presidente, conosce meglio di me la genesi dello stoccaggio di alcol che deriva dalle eccedenze nazionali e comunitarie della produzione di vino. In base ad un obbligo comunitario, il vino in eccedenza deve essere in parte destinato alla distillazione, ma non può essere venduto perché, per sanare il mercato del vino, si turberebbe l'equilibrio di quello dell'alcol, creando quindi un altro problema.

Fin dal 1971-1972 si è praticata in Italia la distillazione perché rappresenta uno strumento stabilizzatore del mercato del vino, e quindi del reddito dei viticoltori e dei produttori di vino.

Per quanto riguarda l'impegno dell'AIMA nello stoccaggio degli alcoli, come abbiamo descritto nelle relazioni annuali al Parlamento del 1986, 1987 e, tra breve, del 1988, abbiamo in giacenza complessivamente 7 milioni 200 mila ettanidri nel 1986, 7 milioni 650 mila ettanidri nel 1987 e 7 milioni 590 mila ettanidri nel 1988. A partire dal 1987 bisogna tener conto che una quota delle eccedenze di 5 milioni 200 mila ettanidri è stata venduta ed è in corso di ritiro. Per quanto riguarda il 1987, su 7 milioni 650 mila ettanidri ve ne sono ancora in stoccaggio 4 milioni 500 mila di alcol venduto, mentre in riferimento al 1988 su 7 milioni 590 mila ettanidri ve ne sono ancora da ritirare 3 milioni.

A queste quantità di alcol nazionale, cioè acquistate con fondi dello Stato italiano, deve essere aggiunta una percentuale di alcol di origine comunitaria, ossia sovvenzionato dalla Comunità europea, nella misura di 3 milioni di ettanidri per il 1986, 3 milioni 900 mila per il 1987 e 4 milioni 600 mila per il 1988.

L'Italia, fin dal 1986, ha cercato di attuare una politica dello smaltimento dell'alcol vendendone 5 milioni 200 mila ettanidri a tre società, di cui una americana e due italiane. Tali eccedenze di alcol vengono utilizzate, specialmente per quanto riguarda la parte acquistata dalla società americana, nell'industria non europea e vengono trasformate in alcol assoluto ed avviate nelle reti di distribuzione statunitensi come additivo per benzine. Quindi, abbiamo un chiaro esempio del modo in cui possa essere utilizzato l'alcol, perché gli Stati Uniti d'America già da qualche tempo seguono questa strada.

I prezzi dell'alcol derivante dal vino praticati in queste vendite rappresentano un dato a sé, in quanto nelle aste abbiamo avuto la possibilità di venderlo a prezzi non remunerativi, più bassi ri-

spetto a quelli stabiliti a suo tempo per le distillazioni. Ciò dipende dal fatto che in quel periodo – mi riferisco al dicembre 1986 – il mercato « tirava » in quel senso. Basti considerare che tra alcol grezzo, alcol buon gusto ed acquavite il prezzo medio ad ettanidro era di circa 9 mila lire. Quindi, il problema dei costi rappresenta un capitolo a sé.

Ritengo che possa essere attuata una politica delle vendite in modo continuativo, dato che siamo in grado di tenere in stoccaggio almeno quattro milioni di ettanidri l'anno di alcol da vino. L'AIMA ha calcolato che con un milione di ettanidri di alcol da vino, introducendo il 5 per cento di additivo in un litro di benzina, si può rendere « pulita » benzina per 19 milioni di ettolitri. Se avessimo, in modo continuato, la disponibilità di 4 milioni di ettanidri l'anno, potremmo fornire additivi per circa 80 milioni di ettolitri di benzina. Si deve tenere presente, però, che in futuro l'alcol potrebbe non essere più venduto allo stesso prezzo; infatti, nel momento in cui la domanda di alcol dovesse crescere, si determinerebbe un aumento del suo prezzo.

Esiste la possibilità di canalizzare annualmente la quantità di alcol disponibile verso l'utilizzazione nelle benzine, con conseguente eliminazione del piombo, ma sono aperte anche altre prospettive; ritengo che il ministro dell'agricoltura vi abbia già rappresentato, in una precedente audizione, quali siano le impostazioni della politica comunitaria e nazionale per quanto concerne la soluzione del problema delle eccedenze e della ricerca di produzioni alternative che possano essere utilizzate per produrre alcol etilico da immettere come additivo nelle benzine. Si discute, oltre che dell'alcol da vino, dei succhi zuccherini e di altri prodotti e, in generale, di tutto ciò che fermenta (perché produce alcol); esiste teoricamente un'infinita possibilità di estrarre l'alcol dai prodotti agricoli.

Per quanto riguarda il problema delle economie, non ho la competenza necessaria per esprimermi sulla possibilità di utilizzare convenientemente l'alcol prove-

niente da prodotti agricoli rispetto all'ETBE, che può essere combinato anche con alcol, in modo da consentire un abbassamento dei prezzi; tra l'altro, non so quali conseguenze ne deriverebbero in termini di inquinamento, di tutela dell'ambiente e di ecologia. Comunque, la politica comunitaria ci indica la strada dell'eliminazione delle eccedenze, dell'utilizzazione di produzioni alternative e dell'uso dell'alcol estraibile per l'arricchimento delle benzine. Se i paesi della CEE, e l'Italia in particolare, sapranno individuare tali produzioni alternative, sarà risolto almeno in parte l'annoso problema delle eccedenze comunitarie e quello relativo all'impatto ambientale.

PRESIDENTE. Sarebbe interessante conoscere, per nostra completa informazione, il costo attuale di questo tipo di alcol. In pratica, l'AIMA ritira le eccedenze agricole pagandole un determinato prezzo, le stocca ad un altro prezzo e le vende ad un altro prezzo ancora; trattandosi di un intervento di sostegno al mercato, certamente la somma algebrica risulterà negativa. Abbiamo bisogno di questa informazione, in quanto tale prezzo rappresenta un elemento del costo complessivo; noi comprendiamo certamente il punto di vista dei rappresentanti dell'ENI - la cui audizione si è svolta poco fa - rivolto esclusivamente al lato economico ma spetta poi al legislatore contemperare le varie esigenze di carattere ecologico, finanziario e via dicendo.

L'utilizzazione di un alcol prodotto con eccedenze agricole indubbiamente può risolvere alcuni problemi; sono personalmente convinto, però, che né la politica comunitaria né quella nazionale riusciranno a normalizzare la produzione di vino. Infatti, quantunque siano previsti premi per l'estirpazione dei famosi vigneti esistenti in zone non vocate, la battaglia, che pure occorre combattere, a mio giudizio non sarà mai vittoriosa. La realtà è questa; pertanto, si può attingere a tale eccedenza che, in qualche modo, deve essere utilizzata. Domani il ministro dell'agricoltura ci illustrerà il piano viti-

vinicolo, ma non credo nella possibilità che si adotti quel provvedimento necessario per tonificare il mercato, cioè il ritocco di alcuni vigneti. Pertanto, visto che si tratta di un'eccedenza che si riproporrà per secoli, bisognerebbe trovare il modo di utilizzarla; quindi, sarebbe utile per noi conoscere il prezzo pagato dall'AIMA, in qualità di ente di normalizzazione del mercato, per un litro di alcol.

CALOGERO PROVENZANO, Direttore generale dell'AIMA. Il costo effettivo di acquisto dell'alcol da parte dell'organismo di intervento è di 140 mila lire per ettanidro. Quindi, per la distillazione di un milione di ettolitri di vino, abbiamo preventivato una spesa di 140 miliardi di lire per l'acquisto ed una spesa di 50 miliardi di lire annui per lo stoccaggio.

FRANCESCO BRUNI. Questo, dopo averlo venduto a 9 mila lire?

PRESIDENTE. Vi sarà pure una media.

CALOGERO PROVENZANO, Direttore generale dell'AIMA. Dipende dalla qualità dell'alcol.

PRESIDENTE. Il dato è depurato anche dal ricavo dell'eventuale vendita?

CALOGERO PROVENZANO, Direttore generale dell'AIMA. Con le vendite effettuate avevamo calcolato di introitare circa 50 miliardi di lire. Ciò avveniva alla fine del 1986, quando la domanda di alcol era pressoché nulla.

PRESIDENTE. Dunque, il prezzo è di 150 miliardi di lire per milione di ettanidri.

FRANCESCO BRUNI. Ma se hanno venduto a 9 mila lire ad ettanidro, come è possibile ricavare 150 miliardi di lire?

CALOGERO PROVENZANO, Direttore generale dell'AIMA. Mediamente sono 9 mila lire ad ettanidro, che danno un ricavo di circa 48 miliardi di lire.

PRESIDENTE. Infatti, sono stati calcolati 190 miliardi, meno 50 miliardi.

FRANCESCO BRUNI. Insomma, sono 140 miliardi di lire di perdita netta per ogni milione di ettanidri.

PRESIDENTE. E poiché la quantità complessiva è di 4 milioni di ettanidri, si ha un totale che si aggira intorno ai 600 miliardi di lire.

CALOGERO PROVENZANO, *Direttore generale dell'AIMA*. Comunque, esiste un obbligo comunitario.

PRESIDENTE. Certo. Conosciamo bene le finalità dell'AIMA. La mia domanda era finalizzata a conoscere il costo, che è di 150 miliardi per un milione di ettanidri.

FRANCESCO BRUNI. Secondo me, è maggiore.

MICHELE VISCARDI. Quanto ricavate dalla vendita?

CALOGERO PROVENZANO, *Direttore generale dell'AIMA*. Sono, mediamente, 9 miliardi, che, moltiplicati per 5,2 milioni di ettolitri, danno un totale di 48 miliardi. Avevo parlato, infatti, di circa 50 miliardi.

MICHELE VISCARDI. Per semplificare, sono 140 miliardi per l'acquisto e 50 miliardi per lo stoccaggio, meno 9 miliardi al momento della vendita.

CALOGERO PROVENZANO, *Direttore generale dell'AIMA*. Dato quel prezzo, che però può variare.

MICHELE VISCARDI. Si tratta di un prezzo basso.

CALOGERO PROVENZANO, *Direttore generale dell'AIMA*. Troppo basso. Ma il mercato, allora, andava così.

Voglio precisare che il costo per l'acquisto di un milione di ettolitri è di 140 miliardi, quello per la conservazione è di 50 miliardi, che però non sono riferiti al milione di ettolitri ma all'insieme della quantità. I prezzi di stoccaggio si aggirano mediamente intorno alle 15 mila lire annue per ettanidro.

MICHELE VISCARDI. Dunque, la vendita recupera al massimo le spese di stoccaggio.

GIOVANNI BIANCHINI. Visto che non riuscite a ricavare di più, faremo in modo che possiate ricavare di più.

CALOGERO PROVENZANO, *Direttore generale dell'AIMA*. Almeno in quel tempo, non abbiamo ricavato di più. Ma ora la situazione è diversa, perché abbiamo richieste di acquisto di alcol da ogni parte. Diverse società statunitensi, belghe e francesi spingono per comprare.

FRANCESCO BRUNI. A quale fine?

CALOGERO PROVENZANO, *Direttore generale dell'AIMA*. Per produrre additivi alla benzina.

ENZO TIEZZI. Quindi, la benzina « tira su » il mercato dell'alcol.

CALOGERO PROVENZANO, *Direttore generale dell'AIMA*. Senza dubbio; anche perché è in via di approvazione un regolamento CEE che smobilita le giacenze dell'alcol comunitario, per utilizzazioni varie, compresa quella come additivo alla benzina.

PRESIDENTE. Ringrazio, a nome delle Commissioni X e XIII, il dottor Provenzano, avvertendolo che potrà essere nuovamente udito per un approfondimento dei dati che ci ha fornito in questa seduta.

La seduta termina alle 14,20.