

CAMERA DEI DEPUTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA

---

XIII LEGISLATURA

---

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA  
SUL CICLO DEI RIFIUTI E SULLE ATTIVITÀ  
ILLECITE AD ESSO CONNESSE**

---

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**146.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 FEBBRAIO 2000**

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA  
SUL CICLO DEI RIFIUTI E SULLE ATTIVITÀ  
ILLECITE AD ESSO CONNESSE**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

146.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 FEBBRAIO 2000**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MASSIMO SCALIA

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Craparotta Antonino, <i>Amministratore delegato della società ENEL produzione</i>	13, 14, 15, 16
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	3	De Marco Antonio, <i>Responsabile della gestione combustibili della società ENEL produzione</i> .....	13
<b>Audizione di Chicco Testa, presidente dell'ENEL, di Antonino Craparotta, amministratore delegato della società ENEL produzione, e di Antonio De Marco, responsabile della gestione combustibili della società ENEL produzione:</b>		Lo Curzio Giuseppe (PPI) .....	9, 12
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	3, 6, 7, 9, 11 12, 14, 15, 16	Marengo Lucio (AN) .....	9
		Specchia Giuseppe (AN) .....	7, 8, 12, 14
		Testa Chicco, <i>Presidente dell'ENEL</i> ...	3, 6, 7, 8 10, 11, 12, 15, 16
		<b>Comunicazioni del presidente:</b>	
		Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	16



**La seduta comincia alle 13,30.**

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori verrà assicurata anche mediante impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

**Audizione del presidente dell'ENEL, Chicco Testa, dell'amministratore delegato della società ENEL produzione, Antonino Craparotta, e del responsabile della gestione combustibili della società ENEL produzione, Antonio De Marco.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del presidente dell'ENEL, Chicco Testa, dell'amministratore delegato della società ENEL produzione, Antonino Craparotta, e del responsabile della gestione combustibili della società ENEL produzione, Antonio De Marco.

La Commissione si sta interessando agli eventi relativi alla nave Erika per capire e chiarire cosa essa trasportasse, visto che la destinazione era sicuramente un porto italiano. Questo interrogativo ha già avuto una prima risposta nell'audizione (tenutasi giovedì 10 febbraio 2000), dell'ammiraglio Sicurezza, comandante generale delle capitanerie di porto, nel corso della quale abbiamo potuto rilevare - fatto banale - una differenza tra la classificazione francese, che parla di *fuel* n. 2, e quella internazionale, per la quale

si tratta di *fuel* n. 6, dove al crescere del valore cardinale del numero corrisponde anche una maggiore pesantezza dei materiali combustibili trasportati. Sempre nell'audizione suddetta, è stato anche chiarito che la destinazione era la centrale termoelettrica di Piombino, tramite le strutture portuali di Livorno in cui la nave doveva essere scaricata, trasferendo successivamente il prodotto all'ENEL Piombino mediante navi di piccola taglia. Nell'audizione dell'ammiraglio Sicurezza è stato citato anche Milazzo solo perché, dopo lo scarico presso il porto di Livorno, e lì che l'Erika si sarebbe dovuta posizionare, in quanto Milazzo funge da baricentro rispetto ad altre destinazioni e rotte possibili.

Stando alla classificazione internazionale - mi riferisco alla ASMT - che tipo di oli combustibili l'ENEL usa come oli comprati nel mercato interno? Rispetto alla classificazione, che tipo di oli usa comprati sul mercato esterno? Sempre stando alla classificazione, qual è il contenuto in metalli pesanti e in IPA? Quali di questi IPA, avendo carattere tossico, genotossico o cancerogeno, sono presenti e in che concentrazioni nei combustibili che l'ENEL usa per le centrali termoelettriche?

Credo sia questo l'inquadramento della vicenda, a cui ho aggiunto alcune domande precise che credo possano già dare ai commissari un'idea dell'interesse della Commissione a questa specifica vicenda.

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. Cercherò di esporre i fatti e di rispondere alle domande che lei mi ha rivolto, presidente Scalia; premetto che in qualche punto mi farò aiutare dai collaboratori che mi hanno accompagnato e che hanno responsabilità primarie in tutta la movi-

mentazione dei combustibili per uso di produzione elettrica.

Come è noto la nave Erika trasportava un carico di olio combustibile ATZ (alto tenore di zolfo) destinato alla centrale termoelettrica di Piombino, tramite le strutture portuali di Livorno in cui la nave doveva essere scaricata, trasferendo successivamente il prodotto all'ENEL Piombino mediante navi di piccola taglia, compatibili con le caratteristiche dell'accosto di centrale. Faccio un inciso: l'ingegner De Marco mi ricordava che, anche se nell'ultima fase le cose hanno forse preso una piega più positiva, stiamo cercando un modo per far attraccare direttamente le navi a Piombino, evitando il trasbordo con le bettoline, che indubbiamente rappresentano un elemento di complicazione e di rischio in tutta questa logistica.

L'ENEL aveva stipulato nel maggio 1999 un contratto di fornitura di olio combustibile ATZ franco destino dalle tre raffinerie Total international di Laverà, Le Havre, e Dunkerque in Francia. Il contratto, per un totale di circa 250 mila tonnellate, prevedeva la fornitura di carichi mensili di circa 30 mila tonnellate ciascuno, nel periodo maggio-dicembre 1999. Il quantitativo sulla nave Erika era l'ottavo carico del suddetto contratto, di cui erano già state fornite 200 mila tonnellate.

Come ho detto, il contratto di fornitura era del tipo franco destino (*delivered ex-ship*) in cui la Total international si impegnavano a fornire il combustibile franco porto di scarica; perciò la proprietà del prodotto e la responsabilità del trasporto - inclusa la scelta del vettore - erano a carico del fornitore Total fino al porto italiano di destinazione.

Il suddetto contratto con Total è tipico per forniture di tipo DES e la relativa formulazione è *standard* come per altri contratti analoghi. Di norma, per le forniture franco destino vengono stipulati contratti con primarie società petrolifere - come sicuramente la Total - in grado di garantire professionalità ed affidabilità. Aggiungo, per inciso, che stiamo aumen-

tando - giustamente, credo - questo tipo di contratti DES o *delivered ex-ship* in quanto riteniamo non opportuno, e comunque non economico per noi, provvedere a due contratti diversi: il primo per l'acquisto del combustibile, il secondo per il noleggio delle navi. In questo modo, fra l'altro, aumentano le intermediazioni, eccetera. Ci sembra quindi molto più corretto, dal punto di vista di clienti di queste aziende, avere un servizio porta a porta, anche perché produrre e trasportare combustibile è un'operazione che queste compagnie petrolifere fanno continuamente, mentre noi siamo essenzialmente produttori, trasmettitori e distributori di energia elettrica. Questo tipo di contratti, quindi, è perfettamente razionale nella logica di far svolgere a ciascuno il mestiere che sa o che dovrebbe saper svolgere.

Sempre in relazione al suddetto contratto con Total, si precisa che nei contratti ENEL di fornitura viene indicata una destinazione di riferimento, per la definizione del corrispettivo base del contratto, generalmente con la dizione « base Milazzo », lasciando all'ENEL l'indicazione del porto finale di scarica in Italia, in funzione delle necessità contingenti del parco di generazione (vedi l'allegato 1 *bill of lading* che riporta la dicitura « Milazzo for orders »). Diciamo quindi che Milazzo è una dizione internazionale baricentrica rispetto alla destinazione finale, che spesso viene data mentre la nave è in avvicinamento.

Per documentazione elenco le destinazioni dei carichi a fronte del contratto con Total. Ho detto che erano già stati eseguiti sei contratti, che hanno riguardato: i primi due la centrale di Brindisi; il terzo la centrale di Porto Torres; il quarto la centrale di Brindisi; il quinto la centrale di Termini Inerese; il sesto la centrale di Brindisi; il settimo il porto di Livorno per la centrale di Piombino.

Nel caso specifico, la destinazione finale « porto di Livorno per la centrale di Piombino » è stata comunicata al fornitore - come dall'allegato 2 che lascerò alla Commissione - in data 9 dicembre 1999,

successivamente alla data di partenza della nave dal porto di caricazione, cioè il giorno 8 dicembre 1999. Quindi, nel giro di ventiquattro ore abbiamo comunicato la destinazione finale.

La qualità dell'olio combustibile era stata accertata in partenza presso il laboratorio dalla raffineria Total e certificata dall'ispettore internazionale Caleb Brett, ai fini dell'accettazione preliminare del carico. Ovviamente, una volta che il carico arriva a destinazione, fatta salva questa accettazione preliminare, da parte di ENEL viene fatta una seconda analisi del prodotto consigliato. Ciò per essere sicuri che il pane che ci viene fornito, per esempio, è fatto con la farina che abbiamo contrattualizzato. Si tratta quindi di una tutela normale, prima dello scarico, anzitutto dal punto di vista commerciale.

Illustro la situazione per quanto riguarda specificatamente le caratteristiche merceologiche del carico, con riferimento al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sulle caratteristiche dei combustibili pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 25 novembre 1995. Il decreto suddetto autorizza l'uso di combustibili fino al 3 per cento di contenuto di zolfo; ciò che noi avevamo contrattualizzato con Erika, comprovato dal certificato rilasciatoci prima del carico, era del 2,28 per cento, quindi largamente inferiore ai limiti di legge. Per quanto riguarda il contenuto di nichel e vanadio come somma il decreto in questione autorizza 230 parti per milione; il certificato attestava 128 parti per milione. Per il residuo carbonioso, lo stesso decreto autorizza il 18 per cento, il certificato attestava il 12 per cento.

Si tratta perciò di un olio combustibile, cosiddetto ATZ, ampiamente entro i limiti previsti dalla legge e cioè nella fascia dei valori consentiti.

Sulla classificazione merceologica espressa nel certificato di qualità della raffineria è effettivamente indicato, come il presidente ha ricordato, «*fuel oil n. 2 export*» in palese contrasto con le caratteristiche analitiche riportate correttamente sul medesimo documento e sancite

dalla normativa nazionale derivante da normativa europea. Nell'allegato che consegnerò alla Commissione, vedrete che vi è un'analisi di composizione dell'olio, che in realtà corrisponde alla qualità n. 6, mentre la dicitura riporta olio n. 2. Sembrerebbe (l'AGIP, in particolare, ci ha autorizzato a riferire quanto sto per dire) che la raffineria Total usasse, per propri fini interni, una diversa classificazione. In realtà non posso dire che c'è dolo, perché il certificato riporta un n. 2 in testa e poi un'analisi di composizione dell'olio conforme a quella del *fuel* cosiddetto n. 6. Nella classificazione usata dalla Comunità europea, il n. 2 è gasolio. Nella classificazione internazionale, invece, indipendentemente dal tenore di zolfo, tutti gli oli combustibili, quindi STZ, BTZ e ATZ, sono classificati come n. 6.

Sempre in merito alla categoria merceologica di appartenenza, in qualche servizio di stampa la qualità n. 6 è stata confusa erroneamente con il catrame, in inglese detto *tar* anch'esso individuato come categoria merceologica a parte nella normativa nazionale. Ribadisco invece che la categoria n. 6 è un olio combustibile e che il *tar* è tutt'altra cosa. Si conferma, fra l'altro, che ENEL non ha mai adoperato e non adopera tale tipo di prodotto nelle proprie centrali. Ciò semplicemente perché, tra i tanti motivi, le nostre centrali non potrebbero mai bruciare *tar*, in quanto non hanno le caratteristiche fisiche per farlo. Sono invece in funzione in Italia tre impianti alimentati con *tar*: uno nelle Marche, presso le raffinerie API, uno in Sicilia e uno in Sardegna collegato alle raffinerie Moratti.

Il fatto che noi per legge siamo costretti a ritirare l'energia elettrica prodotta da quelle centrali (obbligo di cui faremmo volentieri a meno, perché è costosissima ed il prezzo fissato per legge si scarica in parte su di noi e in parte sui consumatori) non comporta ovviamente alcuna responsabilità da parte nostra nella gestione dell'impianto, che è autorizzato indipendentemente dalle leggi italiane. Mi scusi, presidente, se esprimo questa osservazione, ma non sono certo di

aver compreso bene o che mi sia stato riportato correttamente: la qualità n. 6 di olio combustibile non può essere definita un rifiuto, perché non ha nulla a che fare con i rifiuti, né in base alla normativa italiana, che lei conosce perfettamente, né in base alla classificazione internazionale; si tratta invece di un olio combustibile largamente commercializzato in tutte le parti del mondo ed utilizzato per la produzione di energia elettrica. In ogni caso, ribadisco che una volta arrivato a destinazione il combustibile sarebbe stato sottoposto, come da contratto, a verifiche di qualità al terminale da parte di tecnici ENEL e di periti indipendenti. Ripeto, allego il certificato di carico dell'olio combustibile, con la certificazione per accettazione che era già stata prodotta in partenza.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se nella documentazione che avete predisposto per la Commissione sia compresa un'analisi effettuata da un istituto ufficiale francese, che confermi le caratteristiche merceologiche e tipologiche del carico della nave Erika. Vi chiedo se a posteriori, dopo il naufragio, sia stato eseguito un prelievo di campioni; poiché abbiamo avuto da parte di una società privata un esame di quello che era stato spiaggiato, vorrei sapere se abbiate avuto contatti diretti con la Total o con qualche istituto francese.

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. No. Credo che la procedura seguita sia perfettamente chiara. Noi abbiamo accettato il carico sulla base di una certificazione di un ispettore internazionale che ovviamente si occupa di questi aspetti; e poiché il costo di un combustibile con le caratteristiche di quello che abbiamo trattato è più alto di quello di un altro combustibile che avesse invece le caratteristiche (non so quanto reali, questo non è compito mio) rintracciate da quel laboratorio francese, non avremmo mai accettato né il carico, perché non corrispondeva alle nostre richieste, né tanto meno il prezzo, che sarebbe assolutamente fuori norma rispetto alle caratteristiche di quel

prodotto. Dopo di che la nave ha viaggiato e noi avremmo eseguito (come facciamo sempre e regolarmente con procedure aziendali che possono essere verificate in qualsiasi momento, perché sono fra l'altro in linea sui computer) una seconda analisi del carico prima di scaricarlo in porto. Nessuno offre un prodotto migliore per un certo prezzo, al massimo cercano di rifilare cose peggiori, se posso usare questa espressione; quindi il controllo viene operato prima di tutto per ragioni di tutela commerciale. Per la verità, poiché ci rivolgiamo ad operatori internazionali, nessuno cerca di fare scherzi. Fra l'altro, l'ENEL è il più grande acquirente di combustibili per produzione di energia; infatti, i primi sette carichi che ci erano pervenuti dalle raffinerie della Total e che erano stati da noi verificati corrispondevano perfettamente al prodotto che avevamo contrattualizzato. Dicevo che l'ENEL è il più grande compratore al mondo di oli combustibili per produzione di energia elettrica, per cui non solo è dotata di uffici e strutture specializzate, ma i nostri fornitori ci tengono ad evitare di dover interrompere i rapporti con noi.

Aggiungo alcune questioni per rispondere alle domande formulate dal presidente. Il fabbisogno dei combustibili per l'ENEL viene predisposto sulla base dei seguenti elementi: esigenze di produzione elettrica da parte delle centrali termiche, per coprire la richiesta di energia elettrica; esigenze di natura ambientale delle centrali con le relative prescrizioni (nazionali, in alcuni casi locali) alle emissioni; utilizzazione, nell'ambito dei due punti precedenti, delle fonti energetiche economicamente più convenienti. I combustibili il cui utilizzo è consentito sono normati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2 ottobre 1995, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 25 novembre 1995.

Complessivamente, negli ultimi due anni, i consumi di combustibile da parte dell'ENEL si sono così configurati: i consumi di olio combustibile nel 1998 erano pari a 19,3 milioni di tonnellate e sono scesi a 15,3 milioni di tonnellate nel 1999;

i consumi di carbone erano pari ad 8,2 milioni di tonnellate nel 1998 e sono saliti leggermente nell'anno successivo, fino ad 8,5 milioni di tonnellate; i consumi di gas nel 1998 erano pari ad 8,8 miliardi di metri cubi e nel 1999 sono saliti ad 11,3 miliardi di metri cubi (si tratta del combustibile che è aumentato di più e che tenderà ad aumentare a mano a mano che procedono le trasformazioni del ciclo combinato delle vecchie centrali ad olio che Enel ha in grande numero); i consumi di orimulsion sono passati dallo 0,7 del 1998 all'1,9 del 1999. Ricordo che tra il 1998 e il 1999 sono entrati in funzione numerosi impianti di abbattimento delle immissioni solforose, per cui le centrali sono in grado di rispettare *standard* più elevati di qualità anche con combustibili con contenuto di zolfo differente.

Gli oli combustibili vengono acquistati sulla base di categorie merceologiche individuate in relazione al tenore di zolfo: l'ATZ, alto tenore di zolfo, intorno al 3 per cento; l'MTZ, medio tenore di zolfo, intorno al 2 per cento; il BTZ intorno all'1 per cento; l'STZ, meno dello 0,5 per cento.

GIUSEPPE SPECCHIA. L'ATZ è quello che costa di più?

CHICCO TESTA, *Presidente dell'Enel*. No, l'ATZ è quello che costa di meno. L'STZ è quello che costa di più, anche perché ha un mercato molto limitato: adesso si è aggiunta la Libia, mentre prima c'erano l'Indonesia e qualche paese del Medio Oriente. Tra l'altro, se non sbaglio, l'STZ viene prodotto quasi esclusivamente per ENEL, perché nel mondo non viene usato come combustibile per centrali essendo ritenuto piuttosto pregiato.

Il ricorso alle varie fonti e alle varie qualità viene effettuato in relazione alle disponibilità dei vari settori di mercato ed alla convenienza economica, ricorrendo anche alle miscele di prodotti diversi per ottenere le qualità richieste. Può accadere che misceliamo ATZ e STZ ed il risultato è che se l'ATZ ha un tenore di zolfo intorno al 3 per cento e l'STZ ne ha

uno inferiore allo 0,5 alla fine otteniamo un BTZ da 1,5. Queste sono operazioni che vengono normalmente eseguite.

Non mi soffermo su altre questioni relative alla quantità, se non per sottolineare che si è registrata una diminuzione del 20 per cento circa in milioni di tonnellate dell'olio combustibile utilizzato da ENEL; questa tendenza continuerà sicuramente nel prossimo futuro.

Vorrei infine evidenziare che circa il 40 per cento del totale degli oli combustibili acquistati proviene dalla raffinazione nazionale e sul mercato nazionale vengono acquistate le disponibilità economicamente competitive, ricorrendo prioritariamente alle forniture caratterizzate da particolari vincoli logistici. Per esempio, abbiamo situazioni in cui la centrale è collegata con un oleodotto alla raffineria; questo naturalmente abbate i costi di trasporto e rende competitivo quell'olio, oltre a diminuire rischi e problemi.

Ho concluso, signor presidente; spero di aver risposto in maniera esauriente ai quesiti da lei posti.

PRESIDENTE. La ringrazio e do la parola ai colleghi che intendano porre questioni.

GIUSEPPE SPECCHIA. Ringrazio il presidente Testa per le informazioni forniteci. Tra l'altro, io sono particolarmente interessato al problema sotto vari aspetti, essendo brindisino: la città di Brindisi è stata richiamata più volte.

Desidero fare una piccola premessa che interessa questa Commissione. Credo che la nostra Commissione debba sollecitare il Ministero dell'ambiente affinché si dia attuazione all'impegno che è stato assunto, in particolare dal sottosegretario Calzolaio ma anche dallo stesso ministro Ronchi, nel senso di definire finalmente un quadro comparativo di tutti i combustibili utilizzati sotto il profilo della salvaguardia ambientale, perché, come il presidente Testa sa certamente meglio di me, si è dovuto ricorrere addirittura ad una sperimentazione per quanto riguarda l'orimulsion.



CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. Tra l'altro saremmo felici, senatore, se i risultati potessero essere pubblicati, perché da quello che sappiamo noi ha superato largamente i controlli.

GIUSEPPE SPECCHIA. Proprio perché a volte mancano elementi utili di conoscenza e si va avanti così, per iniziative, sia pure legittime, in base a decreti o decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, talvolta sorgono dubbi e perplessità, ci sono interessi contrapposti. Proprio in occasione della sperimentazione dell'*orimulsion* è stato assunto questo impegno che va portato a termine, per avere finalmente un quadro esaustivo. Il Governo si dovrà ovviamente confrontare con l'ENEL, con gli altri soggetti (perché adesso abbiamo le vendite in corso), con gli enti locali e con quanti altri. Abbiamo infatti un grande interesse per l'energia, siamo un paese civile e siamo politici attenti a questi aspetti, ma dobbiamo avere altrettanto interesse per i problemi della salute dei cittadini e dell'ambiente, che non sempre vengono tutelati; io ne posso essere buon testimone.

Fatta questa premessa, osservo che il presidente ha affermato che in partenza è stato prodotto, come solitamente avviene, un certificato di qualità in raffineria, ovviamente da parte non di soggetti terzi o dell'ENEL, se ho ben capito.

PRESIDENTE. È stato citato anche il nome del valutatore internazionale, Caleb Brett; un organo terzo, un ispettore internazionale che ha verificato l'autocertificazione delle componenti.

GIUSEPPE SPECCHIA. Molte volte, a proposito delle centrali, si verifica che in mancanza di monitoraggi, e quindi di possibilità di rilevamento, i dati vengano forniti all'ENEL e quelli debbano essere, non essendovi un riscontro da altre parti. Prendo atto che questo avviene. Così come prendo atto del fatto che ci riferiva il presidente (e che noi peraltro avevamo letto su *Panorama*): all'arrivo si procede ad un'ulteriore verifica. Quello che mi

lascia un po' perplesso è questo « balletto » dei n. 2 e n. 6, perché tutto può succedere, però la spiegazione fornita mi sembra così elementare da lasciare qualche dubbio. È stato detto che per quanto riguarda la certificazione, quindi gli elementi per la qualità, tutto corrispondeva al n. 2, mentre lì c'era un n. 6. Anche in questo caso, ne prendiamo atto. Mi resta qualche perplessità ed in proposito chiedo maggiori delucidazioni.

Vorrei approfittare della presenza del presidente Testa per sapere qualcosa di più a proposito della politica dell'ENEL rispetto alle convenzioni e dagli accordi. È infatti in corso una polemica fortissima nei confronti del dottor Clini, una bravissima persona, al di sopra di ogni sospetto, che però avrebbe detto - sembra comunque che lo abbiamo detto anche i responsabili del Ministero dell'industria - che l'ENEL non può usare combustibili diversi da quelli per i quali è stato utilizzato l'esercizio della centrale, pena la denuncia alla magistratura, e che è necessario un decreto per poter attuare questa modifica.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Specchia. Lei sta parlando, in particolare, della centrale di Brindisi?

GIUSEPPE SPECCHIA. Sì, in generale. Per quanto riguarda Brindisi, con il discorso del solito ricatto occupazionale, che rende deboli gli enti locali, sembrerebbe che comune e provincia sostanzialmente abbiano dato un *okay*, fino all'aprile prossimo, ad esercire la centrale di Brindisi nord con il combustibile di cui parlavamo prima (il che è possibile se il metano non c'è) senza, però, un apposito decreto. Vorrei sapere, quindi, se questo decreto sia necessario o meno. Vorrei anche capire se l'esercizio delle centrali sia a piacimento dell'ENEL o se, invece, debba tener conto di tanti altri fattori. Abbiamo appreso, infatti, che sostanzialmente gli impianti di Brindisi nord adesso sarebbero fermi, perché per l'ENEL non sarebbe conveniente produrre quell'energia.

Chiedo scusa se ho allargato il discorso, ma gradirei una risposta ai quesiti

che ho posto, perché a me e alla mia parte politica interessa non essere contro o a favore, ma fare chiarezza, che credo sia indispensabile.

GIUSEPPE LO CURZIO. Desidero ringraziare il presidente Scalia per questi interessanti incontri, che credo stiano facendo «volare» molto in alto non soltanto la Commissione ma, direi, il paese e tutta la scienza antinquinante.

Dopo le vicende dell'amianto e dell'eternit dell'ENEL di Priolo, della nave Erika e del disastro del Danubio, che cointeressa molti paesi della nostra Europa, mai l'attenzione delle parti politiche e, soprattutto, della scienza a difesa dell'uomo è stata così viva. Credo che il 2000 potrebbe essere definito più anno della prevenzione antinquinante che anno giubilare.

L'audizione odierna ci offre l'occasione di ascoltare il rappresentante di una struttura che può essere considerata, credo, come la più alta e qualificante a livello europeo tra quelle che producono energia elettrica. Voglio quindi evidenziare, prima ai colleghi, poi al presidente dell'ENEL, che in una parte del territorio nazionale, che si chiama Priolo Gargallo, in questi periodi assistiamo alla produzione dell'energia elettrica, con congegni tecnici di altissimo livello, da parte di privati. Mi riferisco, in particolare, allo stabilimento Erg-Isab, che è a poche centinaia di metri dalla grande centrale ENEL Tifeo di Priolo Gargallo. Mi compiacio del fatto che queste centrali producano energia, quindi grande civiltà e grande benessere, e che la vendono non solo nel mio territorio ma in tutto il meridione, ma sta di fatto che causano, nei territori in cui sono ubicate, situazioni di inquinamento diverse nei confronti delle comunità che vi abitano. Il dottor Clini, dirigente a livello nazionale del Ministero dell'ambiente, a volte indica soluzioni eccessive, altre non ne indica affatto. Sarebbe quindi opportuno convocarlo, signor presidente, perché vorremmo che ci fornisse alcuni chiarimenti in proposito.

Nella mia terra, dove inizia l'Italia, il disastro dell'ambiente lo produce anche l'ENEL. Lo fa, per esempio, tramite ATZ o BTZ. Voglia il cielo, pertanto, che si usi olio combustibile STZ. Mi auguro, però, che si incrementi l'uso del gas metano.

Presidente Testa, faccio parte della maggioranza e sostengo l'ENEL perché lo considero un patrimonio di grande interesse per quanto riguarda la produttività energetica nel mio paese, però credo che l'ENEL debba garantire alla mia gente di vivere con serenità. Ora che sta realizzando nel mercato delle telecomunicazioni migliaia di miliardi, ora che è quotato in Borsa, vorrei sapere se sia possibile utilizzare gas anziché BTZ o ATZ.

Per quanto riguarda i metalli pesanti con sostanze tossiche vorrei sapere, al di là di ATZ, BTZ, STZ e gas, quali si ritiene opportuno produrre. Lei ha detto, presidente Testa, che il catrame, per esempio, non viene utilizzato. Quale destino hanno le strutture che in parte voi vorreste mettere in disuso?

PRESIDENTE. Collega Lo Curzio, credo che noi abbiamo interessi molto ampi, però le ricordo che questa è una Commissione di inchiesta sul ciclo dei rifiuti. Capisco che avere il presidente dell'ENEL in audizione è un'occasione ghiotta, però pregherei i colleghi di attenersi al tema dell'audizione.

LUCIO MARENGO. Presidente Testa, lei ha affermato che le tre raffinerie di Siracusa, Ancona e Cagliari bruciano *tar* in tre centrali di cogenerazione. Mi chiedo allora come sia possibile che ciò avvenga senza autorizzazione, a norma del decreto legislativo n. 22 del 1997, visto che il *tar* è ritenuto un rifiuto pericoloso ai sensi dell'allegato D del suddetto decreto legislativo.

PRESIDENTE. Poiché del *tar* abbiamo parlato più volte in Commissione, mi arrogo una qualche facoltà di rispondere, anche perché per altri motivi conosco abbastanza bene la materia.

Come già faceva presente in termini molto netti, il presidente dell'ENEL sarebbe ben lieto di non essere costretto a ritirare per legge l'energia elettrica prodotta dalla classificazione del *tar*. Per me questo è un capitolo doloroso della storia energetica del paese, perché con il CIP 6 del 1992, che ha finestre temporali lunghissime, e con un'interpretazione, che non esito a definire semitruffaldina, della legge n. 10 del 1991, sul risparmio energetico e sulle fonti rinnovabili, si parla di fonte assimilabile alle fonti rinnovabili. Il *tar*, che è considerato rifiuto in quasi tutto il mondo civile, in Italia, attraverso questa delibera CIP 6 e attraverso il processo di classificazione di questi catrami, diventa invece qualcosa di particolarmente prezioso per chi ha attività di raffinazione; infatti, invece di dover smaltire un rifiuto che ha dei costi, esso viene classificato ed ha riconosciuto, dal CIP 6 del 1992, un prezzo particolarmente vantaggioso per le industrie che fanno questo tipo di operazione. Non casualmente, nel gran parlare che si fa di *project financing*, quelli concreti, da oltre mille miliardi, riguardano, giustappunto, questo tipo di operazioni, perché le banche che prestano i soldi o, in ogni caso, coloro che prestano i capitali sono ampiamente garantiti dai prezzi di ritiro dell'energia elettrica prodotta in questo modo.

Al termine di questa audizione, dopo un'apposita valutazione su tutte le cose che ci sono state riferite, probabilmente dovremmo fare una cosa abbastanza insolita per una Commissione di inchiesta, cioè predisporre una risoluzione, che probabilmente sarà sottoscritta da tutti, in cui si inviti il Governo a varare il decreto attuativo per quanto concerne i rifiuti pericolosi e a fissare alcuni criteri per far chiarezza su questa *vaexata* e tristissima - è una mia valutazione - *quaestio*.

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*.  
Mi consenta, presidente, di aggiungere una precisazione a ciò che lei ha detto relativamente al *tar*. Noi non c'entriamo niente con questi impianti, non abbiamo scelto di costruirli; abbiamo solo l'obbligo,

in base alla legge da lei citata, di ritirare l'energia elettrica. Fra l'altro, nel momento in cui il mercato diventa competitivo, l'ingegnere Craparotta, per esempio, venderà l'energia elettrica solo se il suo prezzo sarà inferiore a quello di un altro. Come sapete, il sistema elettrico si sta organizzando con un sistema a Borsa: ogni quarto d'ora vi sarà il prezzo dell'energia elettrica offerta dai diversi operatori, e la Borsa comprerà ciò che ha il prezzo più basso. Invece questo tipo di centrali continueranno, fuori dalla competizione, a vendere la loro energia elettrica al prezzo stabilito per legge. Questo significa che a noi resta solo la quota che avanza. Infatti, il cosiddetto dispacciatore è obbligato prima a comprare l'energia elettrica prodotta al prezzo stabilito per legge, poi a chiamare le centrali in libera competizione.

Questo significa diminuire enormemente i benefici che i consumatori potrebbero ricavare dalla liberalizzazione del mercato, perché sostanzialmente la quota di energia elettrica che è in competizione, e che quindi avrà prezzi più bassi, è solo residuale rispetto ad una quota di energia elettrica che viene acquistata obbligatoriamente ad un prezzo stabilito per legge.

Aggiungo che l'anno scorso l'autorità per l'energia elettrica, rendendosi conto (perché esiste tutto un sistema di prezzi che è indicizzato all'inflazione) che i margini di queste imprese erano molto alti, ha cercato di diminuire il prezzo al quale questa energia elettrica viene venduta, ma senza successo perché è intervenuto un parere del Consiglio di Stato, secondo cui sussisteva un obbligo stabilito per legge e che, quindi, non poteva essere cambiato.

Torniamo ora alle questioni relative alla nave Erika. Vorrei segnalare un elemento strano. Io sarei preoccupato come ENEL se, avendo noi contrattualizzato dell'olio combustibile classificato con il n. 2 (che in realtà non è un olio combustibile ma è un gasolio, quindi un prodotto più pregiato, tant'è vero che lo si utilizza nelle automobili), ci fossimo tro-

vati invece con un olio combustibile n. 6; in questo caso qualcuno potrebbe chiedere all'ENEL se per caso anch'essa non fosse complice, avendo acquistato e classificato il n. 2 mentre dall'analisi merceologica risulta essere il n. 6. Invece noi abbiamo comprato il n. 6, che è perfettamente legale, per cui non capisco per quale ragione, se non per motivi interni, la Total lo abbia classificato come n. 2. Non abbiamo comprato del gasolio, abbiamo comprato dell'olio combustibile.

**PRESIDENTE.** Mi scusi, ma già in precedenza abbiamo fatto chiarezza in proposito, avendo compreso che la classificazione della Total è difforme da quella della ASTM. Ciò riguarda dunque questioni interne alla Francia, non riguarda l'acquirente, il quale si è basato sulla classificazione reale, che aveva quelle caratteristiche che ci sono state ricordate.

**CHICCO TESTA, Presidente dell'ENEL.** Ribadisco che colui che ha fatto la classificazione in partenza, Caleb Brett, è il secondo ispettore mondiale per questo tipo di traffici, che come sapete sono moltissimi ed importantissimi.

Vorrei ora rispondere in termini più generali, ma molto brevemente, alle questioni relative ai diversi combustibili. Noi sosteniamo una posizione che credo sia legittima e razionale. Le popolazioni, i deputati o i senatori che rappresentano queste popolazioni, la magistratura e così via, sono giustamente preoccupati dell'impatto ambientale che ENEL può produrre, principalmente attraverso le sue emissioni, e quindi tendono a ridurre le emissioni che sono ampiamente normate e controllate da noi, da organismi indipendenti (poi ci sono campagne particolari come quella avviata adesso sull'*oriemulsion* a Brindisi). A mio avviso, questi dovrebbero essere indifferenti al tipo di combustibile che si utilizza. L'importante è che quello che esce dalla centrale corrisponda ai criteri di legge, perché tra ciò che entra e ciò che esce ci sta la tecnologia e noi in passato abbiamo investito migliaia di miliardi per

fare in modo che ciò che entra venga trattenuto da una serie di impianti di abbattimento (che vengono chiamati desolforatori, denitrificatori, filtri e così via) e congelato anziché finire in atmosfera. È quello che si verifica quando una persona, utilizzando un'automobile, si dota di una marmitta catalitica. Purtroppo nel passato si è creata una certa situazione per responsabilità un po' di tutti, anche dell'ENEL se volete, perché i combustibili che l'ENEL utilizzava venivano rimborsati a piè di lista dalla bolletta elettrica, per cui l'ENEL non si preoccupava: mettiamo lo Chanel n. 5, tanto poi paga l'utente. Ma oggi, volendo noi ridurre le bollette ed essendo in competizione, chiediamo libertà di utilizzare i combustibili che sono disponibili (naturalmente non i rifiuti, ma i combustibili utilizzati a livello internazionale) a fronte del nostro impegno che fuori dalla centrale, in atmosfera arrivi quanto previsto per legge e non altro.

Aggiungo una riflessione relativamente ai gas e agli oli, cercando di essere molto semplice. Notoriamente il gas è molto più costoso dell'olio combustibile e del carbone. Il gas diventa conveniente come produttore di energia elettrica, come alimentatore delle centrali quando viene utilizzato in centrali di nuova generazione, cosiddette cicli combinati, che hanno rendimenti molto alti, per cui il maggior costo viene compensato da un rendimento elevato. Sarebbe come se io acquistassi una benzina più cara ma che mi consente di percorrere più chilometri perché ho un'automobile il cui motore è in grado di fare più chilometri con quella benzina. Se invece viene bruciato in una centrale con rendimenti più bassi (una centrale più vecchia o di diversa concezione) l'operazione diventa assolutamente antieconomica. Sarebbe come se io mettessi una benzina carissima in un'automobile che non ha il motore per utilizzarla, per cui sprecherei il carburante. Certamente dal punto di vista ambientale il gas è il combustibile migliore, perché non contiene né l' $\text{SO}_2$  (anidride solforosa) né metalli pesanti.

PRESIDENTE. Ha anche un contributo minore di CO<sub>2</sub> in combustione.

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. Esatto. È di gran lunga il combustibile migliore dal punto di vista ambientale.

Pertanto la maggiore efficienza del gas bruciato in impianti idonei (i cicli combinati) e la mancanza di impatto ambientale sono le due ragioni per cui nel mondo, almeno in quello industrializzato, i nuovi impianti sono quasi tutti cicli combinati. Ed è lo stesso motivo per cui ENEL ha varato un piano imponente di trasformazione a ciclo combinato di tutti i vecchi gruppi ad olio: praticamente sono 8 mila miliardi di investimento nostri, più quelli che otterremo dalle centrali che andremo a vendere. Si tratta di 12 mila miliardi complessivi, il che porterà nel nostro paese, in un lasso di tempo compreso tra il 2005 ed il 2010 (dipende dalle autorizzazioni, dalle velocità e da tutto il resto) ad una energia elettrica prodotta per più del 50 per cento con gas a cicli combinati. A ciò aggiungiamo il 20 per cento ottenuto con l'idroelettrico; la parte che rimane per il carbone e per l'olio diventa minoritaria, invertendo completamente la storia del paese che, come voi tutti sapete, è sempre stata caratterizzata da produzione di energia elettrica da olio combustibile.

Aggiungo tuttavia che per vari motivi (perché un paese non può andare solo a gas, perché il carbone è un combustibile che ha approvvigionamento in tutti i paesi del mondo ad un prezzo basso che varia di meno quando sale il prezzo dell'olio combustibile, che ha sfondato i 30 dollari: il metano è completamente allineato all'olio combustibile, se sale quest'ultimo sale anche il metano, mentre invece il carbone, avendo una grande varietà di forniture, varia anch'esso ma non in misura così direttamente proporzionale) è importante che il nostro paese continui a bruciare un po' di carbone, naturalmente in impianti adeguati, vale a dire impianti costruiti con tutti gli accorgimenti tecnici (desolficatori, denitrificatori) in grado di abbattere le sostanze inquinanti, zolfo e

metalli pesanti in particolare. È questo il motivo per cui Brindisi-sud è un impianto dotato di desolforazione. Quello che sicuramente non possiamo fare, perché compiremmo una strage dal punto di vista economico, è costruire un impianto che costa una volta e mezzo di più, o forse molto di più, per bruciare carbone, quindi con tutti i sistemi per trattenere gli inquinanti, e poi bruciare in esso il metano. Allora dovrete dirmelo prima: io costruirei un impianto che costi la metà o meno della metà e nel quale brucerei il metano. Questo è il punto. Per tornare al mio esempio precedente, sarebbe come se uno acquistasse una macchina sofisticatissima per poter utilizzare una benzina di un certo tipo e poi, invece, ci mettesse dentro del metano. Diventerebbe veramente antieconomico.

GIUSEPPE LO CURZIO. E che fine fanno quegli impianti?

GIUSEPPE SPECCHIA. Il mio timore è che quegli accordi si facciano per chiudere certe partite e poi non si rispettino. È quello che sta accadendo a Brindisi.

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. Senatore Lo Curzio, in questi anni sono entrati in funzione moltissimi impianti nuovi, soggetti a quella disposizione di cui parlavo prima, cioè l'obbligo del ritiro di energia elettrica. Come voi tutti sapete, l'energia elettrica non la si può produrre oggi per venderla fra tre anni; nel momento in cui la si produce, la si deve vendere, quindi non se ne può produrre e non se ne può vendere più di un certo quantitativo. In questo momento nel nostro paese c'è un eccesso di potenza installata, cioè di centrali, rispetto all'effettiva domanda di energia elettrica.

PRESIDENTE. Chi l'avrebbe mai detto!

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. No, è stato detto in passato, anche da me e da te (in questo caso ti do del tu). I piani energetici nazionali hanno costante-

mente sovrastimato la richiesta di energia elettrica, il che probabilmente serviva per giustificare investimenti di cui forse non c'era bisogno, per cui oggi si registra un certo eccesso di capacità installata. Inoltre, come sapete dobbiamo dismettere 15 mila megawatt, cioè circa un terzo della nostra capacità installata, ad altri per favorire la competizione. Pertanto tutti i siti italiani sono attraversati da questa discussione. Certo, l'ingegner Craparotta vi potrà dire che prima di cancellare un sito dalla carta geografica dell'ENEL lui si fa togliere la pelle, perché ovviamente un sito elettrico è comunque una risorsa importante, costata anni ed anni di autorizzazioni, permessi. Tuttavia, detto questo, il sistema elettrico italiano necessita sicuramente di una certa razionalizzazione. Un caso tipico è la Sardegna, in cui tra impianti nostri ed impianti permessi ad altri abbiamo in proporzione 100 di installato e 100 di riserva; il risultato è che gli impianti lavorano pochissime ore all'anno e quindi sono assolutamente antieconomici.

Ricordo ai membri della Commissione che in questa legislatura si è svolta in questa sede una lunga audizione su come ENEL tratta i propri rifiuti, dall'amianto alle ceneri. I relativi atti sono a disposizione. Si è trattato di una relazione molto esauriente, per cui se volete approfondire il tema dei rifiuti ENEL troverete molto materiale, che penso di aver illustrato con chiarezza e con semplicità.

ANTONIO DE MARCO, *Responsabile della gestione combustibili della società ENEL produzione*. Vorrei aggiungere qualche dettaglio all'esposizione del presidente, esclusivamente con riferimento agli aspetti di natura commerciale dei fatti energetici, ma qualitativamente espressi. L'olio combustibile che noi utilizziamo ha una funzione residuale, anche se non marginale: quando abbiamo esaurito tutte le sorgenti economiche a buon mercato ci rivolgiamo a questi prodotti petroliferi. Il fatto che questi prodotti petroliferi siano legati all'andamento del *brand*, di cui avvertiamo le conseguenze anche sulla

nostra pelle, in realtà dipende da una circostanza molto semplice: il prezzo dei prodotti petroliferi dipende da una volontà di cartello, cioè non è completamente legato all'attività industriale di estrazione, reperimento, raffinazione e così via.

Il prezzo delle altre energie, per esempio del carbone, noi possiamo controllarlo in maniera totale, nel senso che siamo in grado sia di dire quanto costano l'estrazione in miniera, il trasporto e il trasferimento su nave, sia di seguire tutta la catena dei valori. Possiamo quindi dare la certezza, al soggetto per cui compriamo, che quello è il prezzo reale dell'acquisto che stiamo facendo. Per i prodotti petroliferi, trattandosi di un prezzo di cartello, il valore è esclusivamente legato agli accordi tra chi li vende.

Credo di aver offerto un quadro degli aspetti commerciali delle cosiddette sorgenti di base.

ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. I problemi di Brindisi sono un po' emblematici di tutta la situazione italiana. La scelta che il paese ha fatto è stata quella di liberalizzare l'energia e di privatizzarla. Questo è un dato di fatto con il quale dobbiamo cominciare a convivere. L'ENEL ritorna ad essere un ente industriale, perché è stato stabilito che in qualche modo dovrà misurarsi sul mercato, ovviamente con certe caratteristiche, eccetera. Il problema dei combustibili va riportato nell'ottica dello stato in cui ci troviamo. Il tema della discussione politica sui combustibili da usare lo troviamo improprio sotto certi punti di vista. Va normata la tipologia dei combustibili da usare, ma dovendo noi produrre l'energia al prezzo più basso possibile, il problema compete all'industria, non all'istituzione. È questo che va stabilito. Credo che l'istituzione debba avere una finalità importante, cioè quella di salvaguardia del cittadino per quanto riguarda tutto il problema ambientale. L'esempio emblematico è quello di Priolo Gargallo, con due centrali vicine, di cui una brucia gas,

l'altra *tar*. Ebbene, l'inquinamento è uguale.

PRESIDENTE. Forse brucerà *tar* classificato.

ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. È il processo a monte che rende un combustibile accettabile o no per l'ambiente. Un processo di gassificazione consente di gassificare il *tar*, ma anche altre cose, per esempio il CDR. Quindi, dire che il *tar* fa male è inesatto. Il *tar* fa male se viene usato per gli asfalti, ma se lo gassifichiamo forse fa meno male. Credo che dobbiamo alzare molto il livello del controllo ambientale, perché è carente. Gli impianti di Brindisi ne sono un esempio, perché lì vi è una concentrazione di energia altissima, ma i controlli ambientali sono modesti o comunque non adeguati a questo tipo di risposta. Peraltro, quella di Brindisi è una centrale dove abbiamo investito 6 mila 500 miliardi. Non si può chiedere di bruciare gas in una centrale costruita con caldaie enormi e con nastri per il trasporto del carbone, per esempio.

GIUSEPPE SPECCHIA. Allora non dovete firmare le convenzioni, sennò ci prendiamo in giro.

ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. Ha ragione.

Voglio fare un ultimo esempio, in quanto non completamente avulso dai nostri discorsi. Quando si invoca l'utilizzo del gas, bisogna sapere che riconvertire una centrale a questo fine significa creare 200 disoccupati. Si tratta di una scelta che evidentemente compete non solo all'ente ma anche alla comunità. Se la centrale di Brindisi nord impiega 300 persone, un ciclo combinato di pari potenza ne impiega 50.

GIUSEPPE SPECCHIA. Il problema è che si fanno le intese e poi i ricatti occupazionali. Prima si firmano conven-

zioni che dovrebbero dare anche garanzie occupazionali, poi si ricattano gli enti locali affinché facciano solo quello che vuole l'ENEL. Questo non mi sembra giusto.

ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. Molte di queste convenzioni sono state firmate in epoca non sospetta.

GIUSEPPE SPECCHIA. Nel 1996.

ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. Ma dal 1996 ad oggi vi è stata una liberalizzazione di cui non si può tener conto.

GIUSEPPE SPECCHIA. Allora si discute, si coinvolgono il Governo e i ministeri.

ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. Sono d'accordo, però bisogna prendere atto che invocare la continuità in un processo di questo tipo non è adeguato a ciò che sta succedendo. Bisogna avere il coraggio di rimetterci tutti in discussione.

PRESIDENTE. Visto che si è parlato molto di problemi di politica energetica in rapporto all'ambiente, che in senso lato sono afferenti alle problematiche di questa Commissione, credo che vadano dette alcune cose.

Qui ho risentito antiche teorie, per esempio l'indifferenza tecnologica dell'alimentazione della centrale, in quanto la tecnologia sarebbe in grado di superare il tipo di combustibile che usa. Questa è una mezza verità, nel senso che ciò sarà completamente falso quando l'autorità per l'energia elettrica si deciderà a far valere la formula del *price cap*, che sta proprio a salvaguardare la qualità ambientale del prodotto. Se l'autorità per l'energia elettrica è fondamentalmente preoccupata della liberalizzazione del mercato e non anche degli aspetti ambientali, credo che

tutte le metodologie europee resteranno vanificate. Continuerà quindi a restare immutata la vecchia teoria di vent'anni fa, con negative conseguenze per l'ambiente.

In risposta alle preoccupazioni ambientali sollevate dai colleghi, ritengo anche che bisognerà decidersi a non considerare la vendita del chilowattora come la vendita delle pagnotte; probabilmente, in un processo di integrazione europea, diventerà più significativo vendere servizi e non solo chilowattora. So che si è estremamente resistenti ad accettare questa filosofia...

CHICCO TESTA, *presidente dell'ENEL*.  
No.

PRESIDENTE. Allora, se il problema non è solo vendere chilowattora, da questo punto di vista l'autorità dovrà svolgere un ruolo estremamente significativo, un ruolo che finora non ha saputo svolgere.

Per quanto riguarda gli impianti di Brindisi, ricordo che, non come presidente di questa Commissione di inchiesta, a suo tempo qualche ruolo l'ho avuto proprio per quanto riguarda la convenzione cui faceva riferimento il collega Specchia. A seguito della polemica pubblica sui giornali, infatti, il ministro Ronchi ebbe a scrivere una lettera all'allora ministro dell'industria, Bersani, e si convenne di ridurre di 500 mila tonnellate l'anno il quantitativo di carbone; si istituì la Commissione tecnico-scientifica che avrebbe dovuto vigilare sull'accordo. Tutte cose rispetto alle quali trovo il vuoto.

ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. Stiamo rigorosamente rispettando quella convenzione, perché il carbone...

PRESIDENTE. La questione non era solo questa, in quanto era connessa da un lato al carbone, dall'altro allo spegnimento graduale dell'impianto di Brindisi nord in funzione dell'attivazione dei gruppi di Brindisi sud e, soprattutto, dei controlli a bocca di camino riportati in

centrale. Se su tutti questi aspetti ci farete avere un'apposita documentazione saremmo più che contenti.

Vale anche la pena ricordare, che certo si arriva forse con qualche anno di ritardo ad una strategia di cicli combinati - gas vapore, per cui sarebbe stato meglio se fosse stata assunta prima che avessimo venduto la Pignone. Questa filosofia comporta altre tematiche cospicue: per esempio, con gruppi ad alta efficienza e a un elevato minore impatto inquinante si può avvicinare la produzione all'utenza, risolvendo quindi, almeno in parte, un problema di trasmissione e distribuzione che, a proposito di dolori che ha l'ENEL, problemi ne sta portando per quanto riguarda la trasmissione e la questione dell'inquinamento elettromagnetico.

Insomma, l'aver fatto scelte sbagliate vent'anni fa, adesso ci rimette di fronte a megacentrali da 2.500 megawatt e passa, a bassa efficienza, con problemi di trasmissione, eccetera. Quindi, una serie di scelte sbagliate che hanno ricadute negative in termini sia economici, sia ambientali.

Mi sia consentita poi un'ultima osservazione. Era il lontano 1982, quando un sindacalista del potente Igitmetal tedesco ebbe a osservare che se avesse dovuto scegliere di attivare una fabbrica che avrebbe dato sì 800 posti di lavoro, ma anche tanto inquinamento, avrebbe scelto di non crearla. Era il 1982, in Germania. Spero che nel 2000, in Italia, il discorso di 50 o di 100 posti di lavoro in meno sia distribuito e spalmato su opzioni più generali rispetto al problema di quanti addetti ha una centrale termoelettrica che usa però tecnologie più innovative, quindi meno inquinanti e più efficienti.

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. Tanto di cappello al sindacalista dell'Igitmetal: il risultato è che in Italia si bruciano 10 milioni di tonnellate di carbone, in Germania 56 milioni di tonnellate. In Germania ci sono le centrali nucleari, in Italia non ci sono, eccetera, eccetera. Di dichiarazioni di questo genere è pieno il mondo, poi...



ANTONINO CRAPAROTTA, *Amministratore delegato della società ENEL produzione*. Ci sono dati di fatto. Poi si può discutere di tutto.

PRESIDENTE. Dottor Craparotta, sui tempi lunghi, come diceva Keynes, siamo tutti morti; sui tempi medi, vedremo chi avrà avuto ragione nel fare certe scelte che si configurano...

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. Speriamo. Intanto ci stanno massacrando il mercato europeo, con prezzi bassi, con carbone sussidiato, eccetera.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda i rifiuti, che attengono di più a questa Commissione, voglio solo ricordare che stiamo analizzando i dati che ci sono stati inviati, in risposta ad un questionario abbastanza complesso, da circa 200 industrie italiane produttrici di rifiuti pericolosi. Tra i produttori di rifiuti pericolosi vi è anche l'ENEL, quindi la documentazione a cui faceva riferimento il presidente Testa in parte è già stata arricchita dalle risposte a quei questionari. La Commissione la analizzerà e trarrà poi le sue valutazioni. Vi è poi un problema che può sembrare marginale, ma che ha un suo spessore: mi riferisco alla famosa fine che fanno i pali di legno trattati per il supporto alla rete di distribuzione.

CHICCO TESTA, *Presidente dell'ENEL*. Le do un'informazione che non ha: stiamo tornando ai pali di legno, da molte parti, per ragioni ambientali.

PRESIDENTE. Anche questo farà parte dei dati che invierete alla Commissione.

Ringrazio gli intervenuti e li invito a far pervenire ogni ulteriore documentazione che si renderà disponibile.

### **Comunicazioni del presidente.**

PRESIDENTE. Avverto che la Commissione tornerà a riunirsi mercoledì prossimo, 23 febbraio 2000, alle ore 14 per ascoltare alcuni rappresentanti della marina militare in ordine alle problematiche connesse all'uso dell'amianto.

### **La seduta termina alle 15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa  
dal Servizio Stenografia il 1° marzo 2000.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO