

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04309 Squeri: Sulle iniziative per sostenere tecnologie quali le biomasse, il biogas e il teleriscaldamento	163
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	166
5-04310 Sut: Sull'adozione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee ..	164
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	168
5-04311 Guidesi: Sulle iniziative per il rilancio del comparto automotive	164
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	170
5-04312 Nardi: Sul futuro dell'insediamento industriale della raffineria Eni di Livorno ...	164
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	172

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 9 luglio 2020 — Presidenza del vicepresidente Luca CARABETTA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per lo Sviluppo economico Alessia Morani.

La seduta comincia alle 14.25.

Luca CARABETTA, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche attraverso impianti televisivi a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-04309 Squeri: Sulle iniziative per sostenere tecnologie quali le biomasse, il biogas e il teleriscaldamento.

Luca SQUERI (FI) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando come il Go-

verno nel decreto-legge cosiddetto rilancio abbia fatto scelte illogiche in materia di biomasse e teleriscaldamento, solo parzialmente compensate dal parere favorevole reso dal Governo medesimo su un ordine del giorno a sua prima firma presentato durante l'esame del provvedimento in Assemblea concernente questa materia.

La sottosegretaria Alessia MORANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Luca SQUERI (FI), replicando, fa presente che esiste una tecnologia che, ove correttamente sviluppata, porterebbe la biomassa ad avere un livello di inquinamento non superiore a quello del gas. La fondamentale differenza tra gas e biomassa risiede poi nel fatto che quest'ultima costituisce una fonte rinnovabile. Sottolinea che il Pniec è a suo avviso un documento debole perché sostanzialmente comporterà un incremento del consumo di elettricità e fa presente che in Francia, con

l'eliminazione del nucleare, che sosteneva di fatto i consumi elettrici, si stanno apprestando all'introduzione di ben novecentomila caldaie a biomassa. Auspica quindi un deciso cambio di passo del Governo su questi temi.

5-04310 Sut: Sull'adozione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee.

Luca SUT (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

La sottosegretaria Alessia MORANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Luca SUT (M5S), replicando, si dichiara non completamente soddisfatto della risposta fornita dalla rappresentante del Governo. Al riguardo, pur giudicando positivo l'accordo risalente ad ottobre 2019, unitamente al cronoprogramma citato nella risposta, teme si possa addivenire ad un'ulteriore proroga dell'adozione del Piano. A tal proposito, sottolinea che per il Movimento 5 Stelle il tema oggetto dell'interrogazione è prioritario ed è inserito nel programma di governo.

5-04311 Guidesi: Sulle iniziative per il rilancio del comparto automotive.

Guido GUIDESI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando che il comparto automotive rappresenta una filiera industriale fondamentale per l'Italia ed evidenziando che giudica assolutamente insoddisfacenti gli incentivi fin qui predisposti dall'Esecutivo per il settore. Si riferisce alla rottamazione, inadeguata se confrontata agli incentivi adottati in altri paesi, quali ad esempio la Francia, alle tempistiche e all'esclusione dall'applicazione dei medesimi incentivi di alcuni veicoli come i commerciali.

La sottosegretaria Alessia MORANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Guido GUIDESI (LEGA), replicando, fa presente che gli incentivi citati dalla rappresentante del Governo risultano palesemente insufficienti se confrontati con gli otto miliardi stanziati dalla Francia per il comparto. Fa presente che la situazione di crisi del settore è stata aggravata dall'emergenza epidemiologica e che da domani il più grande costruttore italiano passerà a una gestione francese. Rileva che il Governo non ha una linea di politica industriale per il comparto automotive ed evidenzia il rischio di fenomeni di *reshoring* se si considera che molte aziende tedesche si servono di componentistica italiana. Manca, inoltre, a suo avviso, un piano per verificare se la rete di distribuzione elettrica del nostro Paese è in grado di assorbire il passaggio all'elettrico dei ventidue milioni di veicoli attualmente circolanti non in linea con le prescrizioni ambientali. Giudica inoltre grave che non vi sia traccia di progetti di riconversione dei veicoli a gas e metano.

5-04312 Nardi: Sul futuro dell'insediamento industriale della raffineria Eni di Livorno.

Andrea ROMANO (PD), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo di cui è cofirmatario, ricordando che la raffineria Eni di Livorno ha quattrocento dipendenti diretti e seicento dell'indotto. Sottolinea che sono emersi elementi di preoccupazione a margine di alcuni incontri con i sindacati relativamente all'impatto che il nuovo piano industriale di Eni avrà sulla raffineria di Livorno.

La sottosegretaria Alessia MORANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Andrea ROMANO (PD), replicando, ritiene importante che si stia pensando alla trasformazione della raffineria di Eni in una bioraffineria. Valuta positivamente il

dialogo in atto con il territorio, l'amministrazione comunale e i cittadini per fornire rassicurazioni e informazioni sulle loro legittime preoccupazioni dal punto di vista ambientale e di occupazione. Apprezza il riferimento alle problematiche di sicurezza fornite dal Governo così come la notizia della possibile apertura di un nuovo tavolo di confronto con Eni, azienda fondamentale che, a suo avviso,

nel rispetto della propria missione aziendale, può fare la sua parte per il rilancio del Paese.

Luca CARABETTA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.55.

ALLEGATO 1

5-04309 Squeri: Sulle iniziative per sostenere tecnologie quali le biomasse, il biogas e il teleriscaldamento.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con l'atto in parola gli Onorevoli interroganti chiedono di conoscere «quali intendimenti abbia il Ministero dello sviluppo economico per quel che riguarda la valorizzazione delle biomasse, del biogas e del teleriscaldamento efficiente e quale apporto crescente prevede per tali fonti energetiche in sede di raggiungimento degli obiettivi energetici al 2030».

Vorrei precisare innanzitutto che, nel PNIEC, il ruolo del gas al 2030 è influenzato anche dall'intendimento di abbandonare il carbone per la produzione elettrica entro il 2025, continuando nel contempo a garantire la sicurezza del sistema elettrico e la continuità ed economicità delle forniture.

Per le rinnovabili, il PNIEC prevede che coprano il 30 per cento del consumo interno lordo, contro un dato consolidato 2018 del 17,8 per cento. Tale valore è superiore a quanto attribuibile al nostro Paese sulla base delle regole comunitarie.

Nel settore termico, si prevede un incremento della quota di energia da rinnovabili sui consumi finali lordi per riscaldamento e raffrescamento pari all'1,3 per cento all'anno, in linea con le disposizioni europee, incremento cui concorreranno tutte le fonti, comprese le biomasse, con una seppur contenuta crescita rispetto alla situazione attuale.

Nel settore elettrico, si prevede una leggera flessione delle bioenergie (comprensive di biomasse e biogas), al netto dei bioliquidi per i quali è invece prospettata una graduale fuoriuscita fino a fine incentivo.

Quanto al teleriscaldamento, il PNIEC stima un potenziale economico di incremento dell'energia erogata da TLR di oltre

il 40 per cento, con una crescita di circa il 73 per cento dell'energia da biomasse.

Le stime del PNIEC sulle biomasse discendono, per un verso, dalla necessità di incrementare l'efficienza di conversione degli apparecchi, in modo da ridurre, a parità di biomassa usata, le emissioni inquinanti e in particolare quelle di polveri sottili, di cui la combustione di biomasse per usi termici costituisce – come noto – una delle principali sorgenti.

D'altro lato, in particolare nel settore elettrico, il Ministero è dell'opinione di sostenere configurazioni impiantistiche integrate nella filiera agro forestale, in modo da valorizzare l'incremento i residui e i sottoprodotti delle attività di gestione e manutenzione dei boschi.

Analogamente per il biogas, si ritiene che gli impianti di valorizzazione energetica (per la produzione di biometano e, nel caso di piccoli impianti, anche per la produzione elettrica) debbano avere la funzione di produrre energia rinnovabile concorrendo alla valorizzazione di scarti, residui, sottoprodotti e reflui animali, secondo un approccio di economia circolare.

Questi sono gli orientamenti alla base del decreto cosiddetto Fer2, nel cui ambito si incentiverà la produzione di energia elettrica da biomasse e biogas, oggi in corso di concertazione presso le altre Amministrazioni interessate.

Analogamente, si conta a breve di aggiornare il decreto 2 marzo 2018 sul biometano, in modo da fornire ulteriori opzioni per la valorizzazione del biogas.

Riguardo al teleriscaldamento, il decreto legislativo sull'efficienza energetica approvato in via definitiva dal Consiglio

dei Ministri del 6 luglio 2020 amplia le possibilità di utilizzo del fondo nazionale per l'efficienza energetica, aspetto che potrebbe essere di interesse per talune aziende del comparto.

Infine, rispetto all'ecobonus, rappresento che in sede di conversione del De-

creto Rilancio è stato approvato un emendamento che contempera gli obiettivi di rilancio economico con quelli ambientali, limitando il sostegno alle biomasse e al teleriscaldamento ai soli Comuni non interessati alle procedure di infrazioni sulle polveri sottili.

ALLEGATO 2

5-04310 Sut: Sull'adozione del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come richiamato dall'Onorevole Interrogante, la legge 11 febbraio 2019, n. 12, di conversione del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 (Decreto Semplificazioni 2018) ha previsto l'approvazione, entro diciotto mesi dalla sua entrata in vigore, del Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee (PiTESAI), finalizzato all'individuazione di un quadro definito di riferimento delle aree ove è consentito lo svolgimento delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi sul territorio nazionale.

Successivamente, la legge 28 febbraio 2020, n. 8, di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, ha prorogato di sei mesi il termine per l'approvazione del Piano in parola.

Pertanto, come ricordato, ai sensi della normativa attualmente vigente, il Piano sarà approvato entro il 13 febbraio 2021, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Giova evidenziare che tale Piano sarà adottato previa valutazione ambientale strategica e, con riferimento alle aree su terraferma, d'intesa con la Conferenza unificata. Qualora tale intesa non sia raggiunta entro sessanta giorni dalla prima seduta, la Conferenza unificata è convocata in seconda seduta su richiesta del Ministro dello sviluppo economico entro trenta giorni e, in caso di mancato raggiungimento dell'intesa entro il termine di centoventi giorni dalla seconda seduta o di dissenso motivato della Conferenza unificata, il PiTESAI potrà essere adottato limitatamente alle aree marine.

Voglio sottolineare, in questa sede, che i lavori per la predisposizione del Piano sono iniziati subito dopo l'entrata in vigore della richiamata legge e che presso i competenti uffici del Ministero dello sviluppo economico sono state organizzate varie riunioni per la definizione delle attività e dei ruoli dei vari soggetti coinvolti nella redazione del piano (MiSE, MAATM, ISPRA, OSE, RSE).

Sono stati, altresì, creati vari gruppi di lavoro per meglio gestire la definizione dei contenuti e sono state effettuate specifiche elaborazioni al fine di poter produrre il Rapporto Preliminare Ambientale ed attivare quanto prima la procedura di VAS (Valutazione ambientale strategica). A tal riguardo, sono stati avviati i lavori per predisporre il quadro conoscitivo in merito agli aspetti ambientali e socio-economici, nonché la rassegna normativa ed è stato identificato lo scenario «senza piano» ad alcune preliminari valutazioni sugli impatti ambientali.

Parallelamente, è stata svolta l'attività di ricognizione dei dati cartografici necessari, la relativa richiesta alle istituzioni interessate (MIBAC, MIPAFFT, MIT, DIFESA) inclusi MATTM e MiSE, nonché uno studio preliminare sulla vincolistica esistente. I dati raccolti sono organizzati in un sistema «WebGIS PITESAI» organizzato dal Sistema Informativo Nazionale Ambientale (SINA) dell'ISPRA.

Un altro lavoro significativo intrapreso è lo studio delle aree con interesse geominerario in Italia. Infatti, attraverso i dati storici in possesso degli uffici MiSE e del Servizio Geologico dell'istituto supe-

riore per la protezione e la ricerca ambientale, è stato possibile ricavare l'indicazione di zone di scarso interesse.

Il 17 ottobre 2019 è stato approvato l'Accordo di collaborazione tra il Ministero dello sviluppo economico, MATTM e ISPRA, in cui sono esplicitate le aree di reciproca collaborazione ed è stato previsto lo specifico cronoprogramma di riferimento per le attività da effettuare e le relative tempistiche, che saranno seguite in modo da garantire il rispetto dei termini previsti.

Si evidenzia, dunque, che la data di approvazione definitiva del PiTESAI è subordinata a due fattori: la procedura VAS

presso il MATTM (che dovrebbe essere attivata al più tardi entro il prossimo mese di ottobre) e l'intesa della Conferenza Unificata, con riferimento alle aree in terraferma.

In conclusione, il Ministero dello sviluppo economico, nell'ambito delle proprie competenze, dedicherà la dovuta attenzione affinché si raggiunga in tempi brevi l'atteso e importante obiettivo che dovrà contemperare il raggiungimento delle esigenze ambientali richieste, tenendo conto tra l'altro degli aspetti socio-economici coinvolti, anche al fine di garantire tutti i lavoratori del comparto produttivo interessati.

ALLEGATO 3

5-04311 Guidesi: Sulle iniziative per il rilancio del comparto automotive.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli interroganti correttamente richiamano la grave crisi che la pandemia da Sars-Cov-2 ha determinato sul settore automotive.

Nel rispondere ai quesiti posti, non posso che fare riferimento a quanto illustrato anche dal Ministro Patuanelli ieri nella seduta di Question Time che si è svolta in Aula Camera.

Già il Ministro ha ricordato come la grave crisi conseguente all'epidemia da Sars-Cov-2 si innesta in una fase di grande trasformazione del settore, che aveva già fatto emergere la necessità di riconvertire le produzioni verso modelli elettrici e a basse emissioni. Il lockdown dunque ha fatto registrare una diminuzione delle immatricolazioni pari al 50,7 per cento in meno rispetto al corrispondente periodo del 2019.

Il Governo ha rilevato e sta intervenendo anche su quelli che ritiene ulteriori profili di criticità per il comparto: da una parte, il rischio di resourcing, ossia il rischio che, in questa fase pandemica, le forniture italiane di aziende costruttrici estere siano sostituite dalle forniture di operatori domestici; dall'altra, la minaccia di operazioni predatorie del patrimonio tecnologico derivante dalle difficoltà contingenti di cassa. A questo secondo rischio, il Governo ha posto rimedio anche tramite il rafforzamento della normativa sul cosiddetto golden power.

Ad ogni modo, l'automotive era considerato un settore di prioritaria attenzione da parte del Governo già prima della crisi pandemica, come testimoniato dall'istituzione, presso il Ministero dello sviluppo

economico, del Tavolo Automotive, suddiviso in tre gruppi di lavoro, dedicati rispettivamente a:

il sostegno alla domanda di mezzi di trasporto orientati sui nuovi standard tecnologici energetici e di mobilità sostenibile;

il supporto per lo sviluppo delle reti infrastrutturali;

il sostegno all'offerta di mobilità e alla transizione tecnologica della filiera.

In coerenza con i lavori del Tavolo, si sono posti gli incentivi inseriti negli interventi legislativi pre-Covid:

con Legge di Bilancio 2020 è stato approvato il Piano Transizione 4.0 il quale ha rinnovato la disciplina degli incentivi fiscali del precedente piano «Impresa 4.0», trasformando lo strumento agevolativo da una maggiorazione del costo fiscale ai fini dell'ammortamento a un credito d'imposta, rendendo con ciò la misura fruibile anche per le imprese che a fine anno non conseguiranno un utile di bilancio. Le imprese che intendono ammodernare e innovare possono infatti compensare fino al 40 per cento del costo dei macchinari acquistati;

sempre con Legge di Bilancio 2020 si sono previste ulteriori misure in materia di green mobility, atte a favorire il rinnovo degli autoveicoli a disposizione delle pubbliche amministrazioni, soprattutto attraverso l'acquisto o il noleggio di veicoli ad energia elettrica o ibrida o alimentati ad idrogeno (articolo 1, commi 107-109 della legge n. 160 del 2019);

l'estensione dell'Ecobonus prevista nel Decreto Milleproroghe (decreto-legge n. 162 del 2019, convertito con modificazioni dalla legge n. 8 del 2020);

il Decreto Fiscale ha previsto invece misure di rottamazione dei veicoli adibiti al trasporto merci (articolo 53 del decreto-legge n. 124 del 2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 157 del 2019).

Tra le misure prese a sostegno del settore dopo il lockdown, ricordo in particolare quelle del Decreto Rilancio (decreto-legge n. 34 del 2020):

è stato incrementato il fondo per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni di CO₂ g/km: 100 milioni di euro per l'anno 2020 e 200 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 44);

sono stati stanziati 20 milioni di euro per la realizzazione del « Centro nazionale per la ricerca, rinnovazione e il trasferimento tecnologico nel campo della mobilità e dell'automotive » con sede a Torino

(articolo 49). Il centro svolgerà inoltre una funzione di test before invest, anche attraverso la realizzazione di linee pilota sperimentali per la dimostrazione di tecniche di produzione e per la sperimentazione di nuove forme di mobilità, non solo con riferimento all'auto elettrica ma anche alla guida autonoma e allo sviluppo di applicazioni dell'intelligenza Artificiale.

Sul punto, ricordo che, durante la conversione del Decreto Rilancio, è stato approvato un emendamento che prevede incentivi per le persone fisiche e giuridiche che acquistano in Italia dall'1 agosto 2020 al 31 dicembre 2020 un veicolo nuovo di fabbrica, con o senza contestuale rottamazione.

In conclusione, dunque, rappresento che l'automotive è un settore di prioritaria attenzione di questo Governo, che adotterà ogni iniziativa, anche normativa, utile a garantire il suo rilancio, con sguardo prospettico alla transizione verso una mobilità eco-sostenibile.

ALLEGATO 4

5-04312 Nardi: Sul futuro dell'insediamento industriale della raffineria Eni di Livorno.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con l'atto in discussione, gli Onorevoli Interroganti pongono l'attenzione sul futuro dell'insediamento industriale della raffineria ENI di Livorno, dei lavoratori occupati nel sito e di quelli dell'indotto, a seguito degli effetti prodotti dall'epidemia COVID.

Occorre premettere, che la raffineria di Livorno, situata nel Comune di Collesalvetti, ha una capacità di raffinazione di 84 mila barili/giorno e produce prevalentemente benzine, gasoli, olio combustibile per bunkeraggi e basi lubrificanti. Il collegamento con le strutture portuali di Livorno e con i depositi di Firenze attraverso due oleodotti consente di ottimizzare le attività di ricezione, movimentazione e distribuzione del greggio e dei prodotti finiti.

Ciò detto, nell'ambito del processo di de-carbonizzazione in corso nel nostro Paese, giova rilevare che il Ministero dello sviluppo economico sta proseguendo nell'opera di promozione della trasformazione delle raffinerie in depositi di prodotti petrolieri, o in bioraffinerie. Anche per la Raffineria di Livorno, dunque, sarebbe allo studio, da parte di Eni, un progetto di trasformazione in bioraffineria, tale da determinare un sensibile minor inquinamento rispetto all'attuale.

Tale progetto, illustrato da Eni alle Amministrazioni locali, in partnership con imprese toscane, prevede la realizzazione di un impianto «Waste to Methanol», sviluppato da Eni e NextChem, in grado di convertire, mediante una tecnologia innovativa, circa 200.000 tonnellate/anno di rifiuti solidi urbani (CSS-combustibile so-

lido secondario e plasmix, ovvero plastiche non riciclabili) in circa 100.000 tonnellate/anno di metanolo.

In tal modo, il processo produttivo dell'impianto si configurerebbe come una soluzione tecnica diversa dalla termovalorizzazione: sembra puntare alla massimizzazione della sostenibilità ambientale ed è rivolto ad iniziative industriali per lo sviluppo di progetti di economia circolare.

A riguardo, Eni ha dichiarato di avere scelto il sito di Livorno proprio in considerazione dell'elevata competenza tecnica necessaria per la gestione di un processo chimico sofisticato e tale da sfruttare le sinergie con la raffineria, che si configurerebbe, così, come un sito industriale arricchito da un impianto bio in ottica di lungo termine. È in corso da parte della Società il confronto con il territorio per verificare il consenso della comunità locale.

In relazione poi alla preoccupazione espressa dagli Interroganti in merito agli interventi di manutenzione «limitati ai soli Interventi di rottura» ed alla riduzione delle squadre di manutenzione operativa, si evidenzia a tale proposito che l'impianto di raffinazione è sottoposto a tutte quelle misure in tema di sicurezza ed ambientale che la Raffineria è tenuta a rispettare.

Infine, in merito alla possibilità dell'apertura di un tavolo di confronto con Eni «per la valorizzazione degli strumenti Eni ...per assicurare alla Raffineria Eni di Livorno un percorso di sostenibilità produttiva ed occupazionale», si informa che già nel 2014 presso il MISE era stato attivato un tavolo di confronto con la Regione Toscana, gli Enti locali e

le Organizzazioni sindacali. Come da impegni assunti all'esito di questo tavolo ministeriale, Eni e le organizzazioni sindacali hanno poi proseguito in sede locale le trattative sull'efficientamento del sito, sulla riorganizzazione del lavoro e sul piano industriale.

Resta ferma, in ogni caso, qualora sussistano le condizioni, la disponibilità del Ministero dello sviluppo economico di aprire un nuovo tavolo di confronto sul tema, ricordando anche gli esiti positivi del precedente Tavolo per la trasformazione della raffineria di Gela in bioraffineria.