

Questo dà il senso della gravità di quello che sta accadendo nel più grande bacino idrico del Paese.

Anche in ragione di questo mi consenta di concludere dicendo che l'acqua è un bene prezioso per l'ecosistema ambientale, per l'agricoltura e - come abbiamo visto negli ultimi mesi - anche per l'energia. Occorrono rapide scelte strategiche grazie alle quali non sia necessario scegliere a quale di questi tre utilizzi destinare l'acqua. Un Paese importante come l'Italia non può che far coesistere le tre dimensioni di utilizzo: ambiente, agricoltura ed energia. (*Applausi dal Gruppo IV-PSI e del senatore Collina*).

PRESIDENTE. La senatrice Gallone ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-03395 sulle ricadute del processo di transizione ecologica nei trasporti, per tre minuti.

GALLONE (*FIBP-UDC*). Signor ministro Cingolani, a nome di Forza Italia, anche attraverso questa interrogazione, le esprimiamo tutta la nostra preoccupazione per la decisione del Parlamento europeo di bloccare, a partire dal 2035, la vendita degli autoveicoli non elettrici, mettendo a serio rischio un comparto vitale per l'economia italiana. È un orientamento quello dell'Europa sul Fit for 55 che per Forza Italia è inaccettabile, perché comporterebbe la perdita di almeno 70.000 posti di lavoro e il rischio di essere invasi da Paesi extraeuropei che continuerebbero a usare le centrali a carbone per produrre batterie al litio.

Riteniamo tale scelta perentoria assolutamente non coerente con i principi della corretta transizione ecologica ed energetica, che deve avvenire nei tempi e nei modi più razionali e coerenti, sostenendo e valorizzando semmai le nuove tecnologie, la ricerca e l'innovazione per uno sviluppo sostenibile, mettendosi al fianco delle nostre imprese geniali.

E noi che siamo da sempre veramente dalla parte delle imprese, dei lavoratori e delle famiglie non ci arrendiamo, nella precisa convinzione che non può esistere sostenibilità ambientale senza sostenibilità economica e sociale. E, che per garantire la tutela dell'ambiente, non ci si può limitare alle imposizioni demagogiche, pericolose per il benessere sociale, ma è necessario mettere in campo ogni tipo di sostegno alla ricerca e allo sviluppo dell'innovazione tecnologica, unica soluzione possibile per garantire il benessere sociale ed economico accanto alla necessaria sostenibilità ambientale.

Non ci fermeremo, e anche oggi, a nome del Gruppo Forza Italia in Senato, come già abbiamo fatto ieri alla Camera, le chiediamo di intervenire con forza presso le istituzioni europee affinché possano rivedere il loro orientamento, perché c'è bisogno di più tempo e di gradualità per attivare questa rivoluzione radicale per attuare contemporaneamente politiche a sostegno della filiera dell'*automotive*, in modo da sostenere la riconversione degli impianti e le nuove potenzialità aziendali.

Nessuno di noi è contro l'elettrico, ma sosteniamo la necessità di un mix energetico coerente con il principio della neutralità tecnologica. Forza Italia continuerà a essere in prima linea in questa battaglia per bloccare la pericolosa decisione dell'Europa, ma è fondamentale che il Governo su questo

punto sia compatto nel superare le resistenze ideologiche che avrebbero conseguenze catastrofiche su un intero comparto fatto da innumerevoli filiere e su migliaia di famiglie italiane.

Siamo fiduciosi perché le abbiamo sentito pronunciare termini come flessibilità e realismo, perché l'ambiente si tutela con il progresso e l'innovazione, non tornando indietro. Dunque, chiediamo quale sia l'impegno del Governo affinché questa decisione, che noi riteniamo sbagliata e rischiosa, possa essere razionalmente modificata.

PRESIDENTE. Il ministro della transizione ecologica, professor Cingolani, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

CINGOLANI, *ministro della transizione ecologica*. Signor Presidente, i provvedimenti inclusi nel pacchetto Fit for 55, compreso quello relativo al settore trasporti, sono - come sa - in discussione a livello comunitario secondo l'ordinaria procedura legislativa, con il processo cosiddetto di codecisione.

Su questo tema è stato raggiunto, almeno a livello nazionale, un coordinamento ampio, con una posizione condivisa nell'ambito del Comitato interministeriale per la transizione ecologica, il CITE, in cui i vari Dicasteri - sviluppo economico, infrastrutture e mobilità sostenibile e lo stesso MITE - hanno svolto una serie di consultazioni con le parti sociali ed economiche coinvolte per poter contare su elementi di flessibilità e, appunto, di realismo che permettano di affrontare la necessaria transizione minimizzando i costi sociali ed economici connessi alla transizione stessa.

Con riferimento alla proposta di revisione del Regolamento UE, la posizione italiana si è focalizzata sul mantenimento della deroga per i produttori di piccoli volumi, nonché sul mantenimento dell'attuale curva di ripartizione dell'obiettivo europeo di riduzione tra i costruttori di veicoli commerciali leggeri - abbiamo dialogato con i costruttori: per loro è più importante come ci si arriva che la data di arrivo, cioè la cosiddetta curva, e questo era un obiettivo fondamentale - al fine di tenere in considerazione le specificità tecniche e le peculiarità dei *van* più pesanti che, notoriamente, non si prestano a essere elettrificati perché dovrebbero sostanzialmente portare loro batterie, data la capacità di carico e il peso delle batterie. Inoltre, si è incentrata sulla richiesta per obiettivi di riduzione differenziati per automobili e furgoni, nonché sul riconoscimento del contributo dei carburanti rinnovabili nel periodo di transizione, per accedere a una decarbonizzazione del settore *automotive* un po' più lenta e flessibile.

È importante sottolineare che, nel corso della seduta plenaria del Parlamento europeo dello scorso 8 giugno, siano stati votati due mandamenti favorevoli alla posizione italiana rispetto alla proposta originaria: il mantenimento della deroga per i piccoli costruttori e i piccoli volumi e il ripristino della curva di ripartizione obiettivo per i *van*. Si tratta, quindi, di due proposte su tre, per essere chiaro.

Sul fronte della politica industriale si specifica che, con il decreto-legge n. 17 del 2022, è stato istituito presso il Ministero dello sviluppo economico un fondo di 700 milioni di euro per l'anno in corso e di un miliardo di euro ciascuno per gli anni dal 2023 al 2050, finalizzato alla transizione verde, alla ricerca e agli investimenti nella filiera del settore *automotive* e allo sviluppo di forme produttive innovative sostenibili. Preciso che è in corso un dialogo continuo sia con la Commissione che con la Presidenza francese, volto a meglio chiarire come le posizioni italiane non riducano l'ambizione della proposta, bensì siano tese a inserire opportune flessibilità che possano accompagnare gli Stati membri nel percorso di decarbonizzazione, consentendo loro di raggiungere gli obiettivi delineati dal provvedimento senza però creare grave stress al sistema produttivo e socioeconomico, in particolare al comparto *automotive*.

L'azione di cui ho parlato continua: a fine mese abbiamo la riunione ministeriale dell'ambiente e la discussione è in corso. A causa ho dei limiti di tempo, per il momento rispondo a questa interrogazione sapendo che subito dopo ne seguirà una su un tema simile, alla quale aggiungerò alcune considerazioni che forse completeranno il quadro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Gallone, per due minuti.

GALLONE (*FIBP-UDC*). La ringrazio davvero ministro Cingolani, perché la sua risposta ci conferma il mantenimento della speranza di arrivare a un obiettivo condiviso in nome della salvaguardia del nostro sistema Paese e della tutela ambientale. Nel 2022 dobbiamo poterci permettere di essere ambiziosi e di voler perseguire il benessere sociale e la tutela ambientale insieme.

Rientro ora dal funerale di un uomo illuminato, Domenico Bosatelli, che non ha mai smesso di credere nell'intelligenza dell'uomo. Egli diceva che la fortuna c'è quando un talento trova un'opportunità seguendo un ideale e generando una responsabilità. Io ho preso questa considerazione come un segno. In Italia abbiamo talenti a cui far incontrare le opportunità: mi riferisco, ad esempio, a chi sta lavorando ai combustibili rinnovabili che, in combinazione al sistema di trazione ibrida, potrebbero far sì che la transizione anche sulla mobilità possa avvenire in neutralità tecnologica. Vincolarsi solamente agli autoveicoli elettrici vorrebbe infatti dire legarsi ancora al gas, perché in Italia senza energia nucleare non potremmo avere la possibilità di produrre la corrente elettrica necessaria e, quindi, dovremmo ricorrere necessariamente a Paesi extraeuropei anche per le batterie.

Ci rincuora, pertanto, sentire dalla sua viva voce, mentre ci guardiamo negli occhi, passaggi sull'introduzione di flessibilità nella convinzione della necessità del principio sacrosanto sancito anche dal *green deal* che stiamo perseguendo - se non vogliamo che da *green* diventi *black* - secondo il quale nessuno deve essere lasciato indietro. Ribadiamo infatti che, se il provvedimento rimanesse così, solo nel settore manifatturiero si perderebbero 70.000 posti di lavoro. Pertanto, vanno bene i due emendamenti, come va bene tutto quanto è stato messo a terra per la ricerca. Invito quindi il ministro Cingolani

a mettere il massimo impegno, insieme a tutto il Governo, nelle sedi competenti, nel Consiglio dei ministri dell'ambiente e in Commissione, affinché si convinca l'Europa a non farsi del male, ma soprattutto a non farci del male.

PRESIDENTE. Il senatore Pazzaglini ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-03394 sulla strategia per la decarbonizzazione nel settore automobilistico, per tre minuti.

PAZZAGLINI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Ministro, con il pacchetto Fit for 55, formalizzato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 con la finalità di rivedere gran parte della legislazione attualmente vigente in materia di clima e energia, l'Unione europea si è posta l'ambizioso obiettivo di ridurre le emissioni delle auto di nuova immatricolazione del 55 per cento al 2030 rispetto al 2021 e del 100 per cento al 2035.

In occasione dell'informativa presentata in Parlamento in vista della riunione Ministri dell'energia e dell'ambiente del G7 di Berlino di maggio scorso, il ministro Cingolani ha riferito di un forte impegno dei Paesi G7 per supportare la decarbonizzazione nel settore trasporti, quale contributo significativo alla riduzione delle emissioni per mantenere l'aumento della temperatura entro il grado e mezzo centigrado.

Il Ministro ha ribadito la posizione italiana a favore di una veloce decarbonizzazione del settore automobilistico, evidenziando tuttavia la necessità di identificare tempistiche diversificate tra veicoli leggeri e veicoli pesanti, al fine di consentire di avviare una transizione ambiziosa, ma giusta, tarata sulle specificità nazionali relativamente allo sviluppo delle necessarie infrastrutture, all'adattamento del sistema produttivo alle nuove tecnologie, all'importanza di puntare anche su altri combustibili sostenibili e tecnologie innovative.

Tuttavia, relativamente al pacchetto di misure Fit for 55, il Parlamento europeo nella recente seduta dell'8 giugno 2022 ha approvato il divieto di vendita, a partire dal 2035, di auto a combustione interna, ritenendo tale decisione un contributo prioritario alla riduzione del 55 per cento delle emissioni di anidride carbonica entro il 2030, in vista del raggiungimento della neutralità climatica dell'Unione al 2050 dettata dalla tabella di marcia del *green deal* europeo.

Ciò comporterà che nell'immediato futuro sarà consentita la sola vendita delle auto elettriche in Europa, considerate dall'UE una soluzione praticamente esclusiva al trasporto sostenibile dell'Unione, dimostrando un approccio ideologico e demagogico alla transizione ecologica.

Considerato che la filiera dell'*automotive* italiano vale il 5,6 per cento del PIL nazionale e impiega oltre 250.000 addetti, rappresentando un'eccellenza sullo scenario mondiale anche in termini di avanguardia e innovazione tecnologica e quindi di sostenibilità ambientale, è evidente che la misura comporterà un'alterazione importante nel settore e nelle economie dei Paesi.

Nel percorso verso il *full electric* dell'*automotive*, l'Europa è ancora lontana dall'essere indipendente dalle economie extra-UE per quanto concerne la disponibilità di materie prime, la loro capacità di trasformazione e di creazione di tutti i componenti necessari alla costruzione del veicolo.

Poiché credo che il tempo a mia disposizione stia per finire, vengo direttamente alla domanda. Si chiede di sapere quali misure il Ministro in indirizzo intenda mettere in atto a livello nazionale ed europeo per contrastare l'approccio ideologico intrapreso dalla UE per il raggiungimento della neutralità climatica, attraverso misure drastiche e utopistiche nel settore dell'*automotive* elettrico, una delle principali eccellenze nazionali e per favorire una vera transizione ecologica sostenibile nel breve e nel lungo termine, consentendo con un approccio graduale la tenuta del sistema economico del Paese nel raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di neutralità climatica della UE, rispondendo all'impegno evidenziato dal Ministro stesso di garantire una transizione ambiziosa, ma giusta, tarata sulle specificità nazionali e all'importanza di puntare anche su altri combustibili sostenibili e tecnologie innovative. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

PRESIDENTE. Il ministro della transizione ecologica, professor Cingolani, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

CINGOLANI, *ministro della transizione ecologica*. Signor Presidente, completo quanto ho detto poco fa con una serie di informazioni forse un po' più tecniche e che spero possano dare un quadro esaustivo.

Abbiamo 12 milioni di veicoli non euro 6, da euro 0 a euro 4, su un parco di circa 40 milioni e questo solo in Italia. È evidente che incentivare il passaggio di questi autoveicoli a euro 6 o a ibrido in questo momento ha un effetto ottimo dal punto di vista della decarbonizzazione, ancora di più che cambiare casomai l'euro 6 con l'elettrico per chi può permetterselo, tenuto conto anche dei costi. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Scusate, ma forse avrei dovuto fare una promessa. Capite bene che 27 Stati membri, tra cui tre-quattro sono grandi produttori (fra questi noi) e altri sono compratori, hanno anche istanze diverse. Noi abbiamo dovuto trovare un compromesso a livello internazionale, perché Francia, Germania e Italia, che costruiscono una grande filiera, hanno parlato di 2035 e 2040 per i *van*. Quelli che non costruiscono e comprano volevano in alcuni casi il passaggio all'elettrico nel 2027-2028, perché è chiaro che per loro è quasi controproducente prolungare.

Si tratta insomma di una situazione complessa, è inutile nasconderselo, nella quale bisognerà trovare dei compromessi. Avrei dovuto dirlo subito, ma immagino che vi fosse chiaro.

C'è poi un secondo punto che menzionerò nella ministeriale ambiente. Anche se regalassero a tutti un'auto elettrica, in questo momento dovremmo ricaricare le batterie a elettricità rinnovabile. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az e FIBP-UDC*). Tecnicamente è necessario far crescere l'offerta di energia rinnovabile verde contestualmente alla domanda di sistemi che utilizzano tale energia. Va bene certamente se ce le regalano, però dobbiamo avere davvero l'elettricità verde, che sta crescendo molto rapidamente e comunque è questione di qualche anno.

In terzo luogo, ricordiamoci che c'è un passaggio intermedio, ibride e ibride *plug-in*, che rappresenta un po' nell'automobilismo l'anello di congiunzione darwiniano fra l'uomo e la scimmia, che invece dovrebbe essere valorizzato in questo momento per abbassare la CO<sub>2</sub> prodotta per chilometro.

Infine, vorrei far notare che il principio di neutralità tecnologica - e noi su questo stiamo spingendo moltissimo - ci suggerisce due cose: in primo luogo, attenzione a non cadere in mano a un mercato che non è nostro (*Applausi del Gruppo L-SP-PSd'Az*), quindi attenzione a che il parco non sia tutto quanto basato su di esso, in modo da non essere schiavi di altri mercati; nello stesso tempo, abbiamo spinto con una norma - che, come sapete, è stata approvata - in base alla quale dall'anno prossimo saranno immesse 500.000 tonnellate di *synthetic fuel* pronte alla pompa e per il motore, addizionabili di 100.000 tonnellate ogni anno, negli anni successivi. Stiamo combattendo per questo, perché è anche un modo di ricondizionare un comparto del petrolchimico che deve trovare strade verdi; con i *synthetic fuel* decarbonizza tra il 60 e il 90 per cento a parità di motore e di pompa.

Perché dico queste cose? Le ripeteremo, insisteremo e faremo valere le nostre idee con i numeri, facendo vedere che la transizione giusta non è solo basata sui grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro, ma anche su quanta manodopera e quanto modello riusciamo a riconvertire, abbassando la CO<sub>2</sub>. Nessuno sta discutendo il *target* del 55 per cento al 2030 o altro; stiamo discutendo su come arrivarci con neutralità tecnologica.

Credo quindi che questi saranno gli argomenti che, unitamente a quanto ho risposto precedentemente alla senatrice Gallone, dovrebbero consentirci di dire la nostra. È una battaglia complessa, come lo era quella per il *price cap* sul gas, per essere molto chiaro. Faremo del nostro meglio e il prossimo Consiglio dei ministri sarà l'occasione per ribadire l'esigenza di adottare soluzioni di compromesso e di salvaguardare il principio di neutralità tecnologica, al fine di garantire l'opportuna transizione, giusta ed equilibrata rispetto alle diverse, ma comuni esigenze di *partner* europei, che devono dimostrare come l'ambizione della riduzione delle emissioni e lo sviluppo economico siano due obiettivi conciliabili. Io farò tutto quello che posso: poi, comprenderete che siamo 27 Paesi a votare e spero che ci ascoltino. (*Applausi dai Gruppi L-SP-PSd'Az e FIBP-UDC*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Pazzagli, per due minuti.

PAZZAGLINI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Ministro, condivido tutto quello che ha detto, anche perché più volte in passato mi sono espresso negli stessi termini, però non posso dichiararmi completamente soddisfatto della risposta, perché sul punto che per me era prioritario, cioè quello occupazionale e di salvataggio della nostra industria nazionale, in realtà non ha detto praticamente nulla.

In precedenza, quando ho parlato del 5,6 per cento del PIL, mi riferivo ovviamente solo a quanto viene direttamente dal settore; poi, se dovessimo parlare anche di indotto, arriveremmo a cifre superiori. Questa evidentemente non può che essere una priorità.

Riguardo al criterio della neutralità tecnologica, ne rivendico la primogenitura nel dibattito politico, perché, appena nato il Governo Draghi, in Commissione ambiente evidenziai che, essendo una maggioranza molto eterogenea, l'unico approccio di buon senso non dogmatico, né ideologico, ma esclusivamente di buon senso era appunto la neutralità tecnologica, approccio che però in realtà non c'è stato. Negli intenti, sì, tutti probabilmente lo condividiamo, ma poi in realtà, soprattutto nella politica europea, ciò non c'è.

Chiedo quindi di nuovo a lei, signor Ministro, visto che ha appena dichiarato di condividere questo suggerimento che mi ero permesso di avanzare alla Commissione ambiente un anno e mezzo fa, di continuare con forza a sostenerlo, perché, come ha detto prima, ci sono alternative tecnologiche, ma non salveremo l'ambiente precludendo possibilità alla scienza, che sta dimostrando che appunto queste alternative ci sono. Poniamo il problema come politica, ma lasciamo alla scienza l'onere e l'onore di individuare la risposta: solo in questo modo potremo avere la certezza di fare quanto in nostro potere per migliorare la situazione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Quarto ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-03388 sul progetto di cartografia geologica e geotematica, per tre minuti.

QUARTO (*M5S*). Signor Presidente, gentile Ministro, l'Italia ha un territorio geologicamente fragile, perché ubicata in un contesto geodinamico molto attivo e complesso. Ciò determina terremoti di grande energia, un vulcanismo di tipo esplosivo, dissesti idrogeologici, amplificati dal cambiamento climatico in atto, ed emissioni di gas tossici. Questi fenomeni naturali, data la notevole vulnerabilità del costruito e l'intensa antropizzazione del Paese, determinano un rischio molto elevato che spesso ci vede soccombere con distruzione e vittime. È necessario difenderci. La strategia vincente è la mitigazione, riduzione e prevenzione dei rischi, ma per far ciò è indispensabile una dettagliata conoscenza geologica del territorio, tra l'altro necessaria anche per la gestione sostenibile delle risorse naturali e delle energie rinnovabili.

Si rileva che esiste il progetto Carg, coordinato dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), per la realizzazione della carta geologica a scala 1 a 50.000, con relativa banca dati; tale progetto è iniziato alla fine degli anni Ottanta, subendo forti ritardi per un'incomprensibile interruzione ventennale dei relativi fondi; i finanziamenti sono poi ripresi con la legge di bilancio del 2020 e implementati nelle due successive, con una dotazione totale di 31 milioni di euro fino a tutto il 2022. Ciò ha permesso ad ISPRA una vigorosa ripresa con l'avvio di ben 69 fogli geologici, oltre il 10 per cento.

Considerato che, date le strutture di ricerca disponibili, occorrono almeno dieci anni per completare il progetto Carg e che se non sarà finanziato con la prossima legge di bilancio, subirà un intollerabile ritardo e finanche un deleterio arresto, tra l'altro vanificando un complesso e superlativo lavoro di ricostruzione della struttura operativa di ISPRA; il 26 aprile scorso il Senato ha approvato un ordine del giorno che impegna il Governo a individuare nella prossima legge di bilancio i fondi necessari per il completamento del progetto