ASSOCARTA

**CAMERA DEI DEPUTATI**

**COMMISSIONE X**

**AUDIZIONE 14 LUGLIO 2011**

Come sottolineano ormai molti importanti centri decisionali a cominciare dalla Commissione Europea, l'industria manifatturiera richiede e merita una attenzione dedicata, in considerazione dell'importante ruolo che svolge a livello sociale ed economico ed anche di presidio in grado di assorbire le aspirazioni professionali ed umane delle nuove generazioni. Il manifatturiero ha una grande storia ed anche un futuro importante ancora da sviluppare.

Ma proprio il settore manifatturiero, in Italia, è "appesantito da una serie di zavorre'" ormai insopportabili: la mancanza di vere liberalizzazioni, l'eccessiva pressione fiscale, il fardello di una burocrazia inefficace e l'assenza di chiare indicazioni di politica industriale. Sotto questo profilo la situazione del settore cartario è sintomatica: i costi energetici sono alti e il prezzo del gas è il più caro in Europa; per quanto concerne i trasporti l'Italia è, ormai, l'unico Paese europeo ad avere un sistema a tariffa: anche la Grecia l'ha abrogato di recente su richiesta del FMI!.

Per quanto concerne, invece, le materie prime utilizzate dal settore e gli scarti di produzione sarebbe necessario avere una precisa politica a livello di Paese, che valorizzi le capacità di riciclaggio installate sul territorio e promuova l'utilizzo dei rifiuti per migliorare gli standard ambientali e la diversificazione nell'approvvigionamento energetico.
Politiche che in altre aree vengono attuate in maniera risoluta: l'industria cartaria cinese si è sviluppata negli ultimi 10 anni con un ritmo notevole in quanto ha goduto e gode di notevoli aiuti di Stato. Come rilevato in un recente studio americano della EPI (Economic Policy Institute) intitolato '*No Paper Tiger: Subsidies to China's Paper Industry from 2002-2009'* tali aiuti ammonterebbero ad oltre 33 miliardi di dollari.

## *1. SITUAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE*

***La recente profonda crisi internazionale ha colpito gravemente il settore cartario*** già da tempo interessato a livello globale da una domanda estremamente debole soprattutto in alcuni comparti (quali quello grafico), di forti pressioni concorrenziali esercitate soprattutto da parte di paesi emergenti in rapida crescita (quali Cina ed Indonesia) e dai pesanti oneri imposti al settore da costi di produzione, soprattutto quelli energetici, che pesano sui bilanci delle imprese per oltre il 20%, superiori a quelli a carico dei partners europei.

I bruschi cali della già insoddisfacente domanda conseguenti alla crisi hanno provocato, specie nel corso del biennio 2008-2009, un'accelerazione del processo di riorganizzazione in atto da tempo nel settore che ha determinato fermate/chiusure di una ventina di impianti, per una perdita complessiva di capacità produttive di oltre 1,7 milioni di tonnellate tra fine 2007 (10,1 milioni di tonnellate) e fine 2009 (8,4 milioni di tonnellate). Nello stesso periodo l'occupazione diretta del settore si riduceva di circa 2 mila unità (quasi il 9% delle 22.700 unità del 2007), con un conseguente massiccio ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni.

Nel 2010, cogliendo gli impulsi provenienti dal clima economico generale, la produzione di carte e cartoni si è collocata vicina ai 9 milioni di tonnellate, con un miglioramento del 6,9%, rispetto al 2009. La distanza dal picco del 2007 (oltre 10,1 milioni di tonnellate) resta pertanto ancora importante (più di 1,1 milioni di tonnellate). Per trovare livelli analoghi occorre risalire all'inizio degli anni 2000.

Il fatturato, sceso dagli oltre 7,6 miliardi di Euro del 2007 ai poco più di 6 miliardi nel 2009, si è collocato nel 2010 poco oltre i 6,8 miliardi di Euro, con un recupero del 14% sull'anno prima. Anche in questo caso si tratta di valori ancora molto distanti dai massimi rilevati prima della crisi, che, occorre ricordare, erano stati raggiunti con grande difficoltà dopo i ridimensionamenti che il settore aveva sperimentato anche tra il 2001 ed il 2003-2004.

Riguardo alla Cassa Integrazione, secondo i dati resi disponibili da Inps, nel 2009 il ricorso alla CIG da parte delle imprese appartenenti alla classe di attività carta, stampa e editoria, che include anche le cartiere, è più che triplicato rispetto al 2008 (16,5 milioni di ore contro 5,5 milioni di un anno prima). La prosecuzione del processo di riorganizzazione anche nel 2010 ha condotto ad un ulteriore aumento del ricorso alla CIG che nel complesso ha superato i 27,3 milioni di ore (+65% rispetto al monte ore 2009). Nonostante il leggero ridimensionamento visibile nei primi 5 mesi di quest'anno (-16% circa rispetto allo stesso periodo 2010), il monte ore resta ancora elevatissimo (quasi 10 milioni di ore in 5 mesi contro gli 1,6 milioni del gennaio-maggio 2008 e i 4,7 milioni di ore dei 5 mesi 2009).

Non bisogna inoltre dimenticare che ***il settore cartario è il principale anello della più ampia filiera della carta*** composta, oltre che dalle cartiere, dai produttori di macchine grafiche, dagli editori di libri, dagli editori di periodici specializzati, dai distributori di macchine sistemi e prodotti per il settore grafico, dagli stampatori di giornali, dalle industrie grafiche, cartotecniche e trasformatrici e dagli editori di quotidiani, periodici e agenzie di stampa.

Si tratta di un elemento importante della realtà nazionale, con:

- *un'occupazione diretta prossima ai 230 mila addetti nel 2010, che si conferma pari al 5% dell'occupazione manifatturiera complessiva, quota stabile nel corso dell'ultimo quinquennio, ed un'occupazione "indotta" nei settori a valle quantificabile in 560 mila unità, di assoluto rilievo che porta quella complessiva a circa 800 mila unità;*

- *rapporti di export/fatturato e di import penetration relativamente ridotti in valore (rispettivamente 23,7% e 17% nel 2010) a causa del modesto grado di apertura internazionale della filiera soprattutto nei suoi segmenti a valle, ma che indicano una buona tenuta di competitività internazionale anche in un contesto di crescente concorrenza;*
- *un saldo positivo crescente della bilancia commerciale, passato da 1,4 a 2,9 miliardi di Euro tra il 2000 e il 2010, ottenuto attraverso una stabilizzazione delle importazioni ed una crescita dell'export di filiera.*

La filiera ha presentato inoltre nel tempo due importanti elementi di forza:

- *una continuità della crescita reale della produzione che ha presentato dinamiche tra le più accentuate all'interno del sistema manifatturiero, almeno fino al 2007;*
- *una stabilità di tale crescita nel tempo, con positivi effetti sia sul mantenimento dei livelli occupazionali sia sulla mitigazione del rischio delle imprese.*

La profonda crisi internazionale ha comportato purtroppo la parziale perdita di tali punti di forza ed i riflessi in termini economici ed occupazionali sono stati pesanti:

- *tra il 2007 ed il 2009 il fatturato della filiera si è ridotto di oltre 7,4 miliardi di euro passando dai 42,5 miliardi del 2007 a 35 miliardi nel 2009 per recuperare solo parzialmente nel 2010 a circa 36,3 miliardi;*
- *nello stesso periodo (2007-2010) si è registrata una perdita occupazionale di circa 22 mila unità occupate direttamente dalle imprese (da più di 251 mila unità del 2007 a circa 230 mila nel 2010), valore che si triplica considerando anche tutto l'indotto.*

### ***1.2. Le materie prime impiegate dalle cartiere***

Occorre ricordare che nella delicatissima fase di recupero che dura tuttora, caratterizzata peraltro da livelli di domanda interna estremamente deboli, l'industria cartaria si sta confrontando con ***elevatissimi costi di produzione***.

### ***1.3. Materie prime fibrose vergini e di recupero***

Con riferimento alle ***fibre vergini***, la fibra lunga nordica bianchita (NBSK) è dallo scorso aprile su 1.010 $ per tonnellata, oltre il record (1.000 $) toccato nel 1995. L'ulteriore rincaro di 30 $ al 1° giugno annunciato dai fornitori che avrebbe portato la quotazione di questa qualità sui 1.040 $, ha trovato forti resistenze tra gli acquirenti.
Meno complessa la situazione sul fronte delle fibre corte dove alcuni fondamentali (qualche indebolimento del mercato e magazzini delle cartiere in calo) lasciano intravedere qualche possibile riduzione. ***Le quotazioni sono comunque elevatissime, molto al di sopra dei livelli pre-crisi.***

ASSOCARTA

Restano ***sempre molto elevate anche le quotazioni delle fibre di recupero***, nonostante alcuni cedimenti in maggio e giugno delle qualità meno pregiate sui mercati europei, anche in questo caso connessi con l'affievolimento della domanda asiatica. Queste materie prime indispensabili per il settore sono state esplicitamente menzionate anche dalla Comunicazione della Commissione UE dello scorso 2 febbraio, di cui si tratta di cui al successivo punto 4).

## ***2. PROMOZIONE DELLA DOMANDA A LIVELLO INTERNO***

Sotto un profilo più generale sono indispensabili misure per promuovere la domanda a livello interno.

Quelle indicate di seguito sono state messe a punto all'interno del Tavolo della Filiera della Carta, a seguito della press conference dello scorso 22 febbraio, occasione in cui sono stati presentati i risultati della nuova edizione dello studio *"Carta, Editoria, Stampa e Trasformazione: quali interventi per tornare a crescere?":*

**Misure necessarie:**

- **detassazione degli utili reinvestiti in pubblicità incrementale;**
- **detrazione per l'acquisto di libri, periodici e quotidiani;**
- **credito di imposta per l'acquisto di carta.**

## ***3. ENERGIA***

Fondamentale per l'industria cartaria è l'accesso a prezzi competitivi dell'energia, che è tra i fattori più importanti della produzione. **Non di avere trattamenti più favorevoli rispetto agli Stati membri ma di essere messi – almeno- nelle stesse condizioni**.

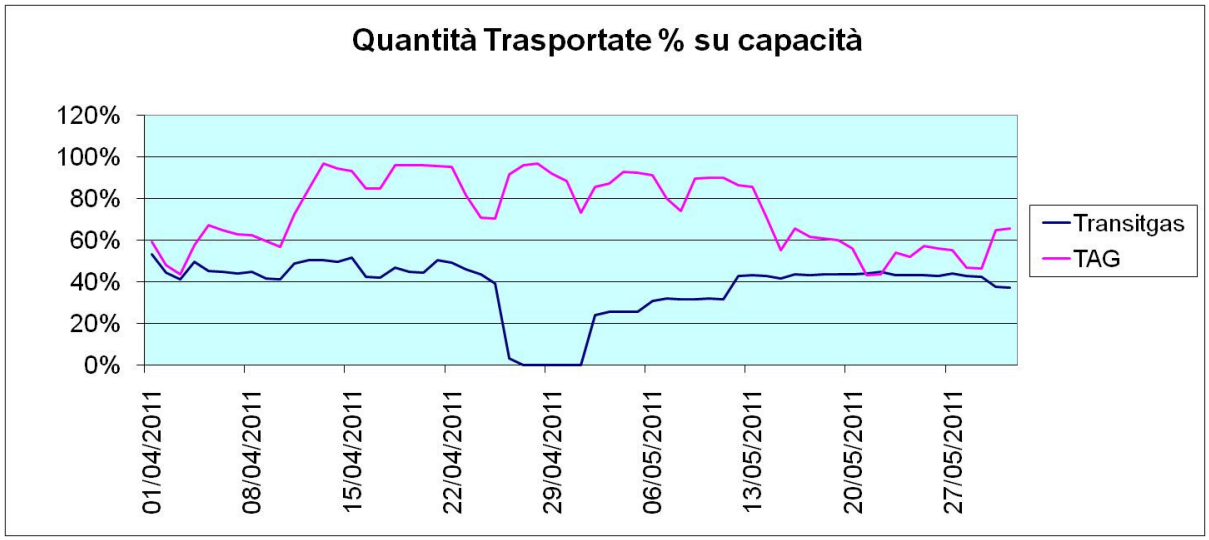
L'industria cartaria rientra tra i settori ad alta intensità energetica, con un costo per l'approvvigionamento di energia che incide mediamente per il 20% sul costo industriale complessivo (con punte fino al 30%).
Negli anni l'industria cartaria italiana ha raggiunto i più elevati livelli di efficienza energetica, grazie soprattutto al ricorso alla cogenerazione, che da sola evita al Paese l'emissioni di 1,5 milioni di tonnellate di CO2 l'anno, e utilizzando quasi esclusivamente gas naturale.
Sull'industria italiana pesa però il maggiore costo dell'energia, rispetto ai principali competitor europei e internazionali che continuano a gravare anche per il 2010:

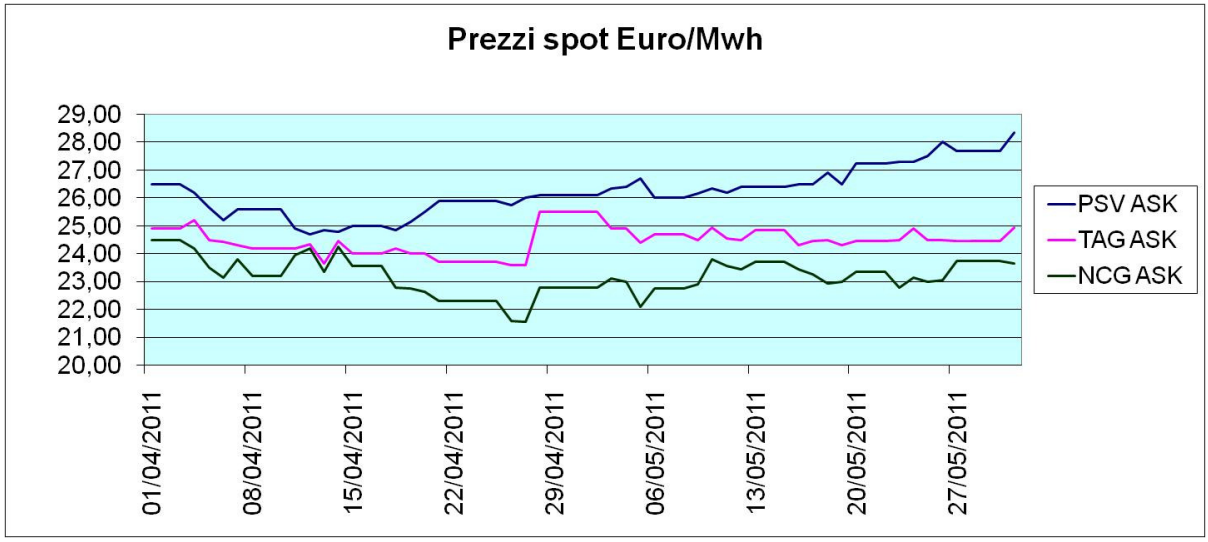
Gas naturale : +20% rispetto alle principali quotazioni europee
Energia elettrica : +20 – 30% rispetto alle principali borse europee

ASSOCARTA

Un contributo importante nella riduzione dei costi del gas per le cartiere e per l'industria gas intensive può venire dalla **reale apertura del mercato del gas**.

Mentre nel mercato dell'energia elettrica la capacità di interconnessione con l'estero non utilizzata viene riallocata, ciò nel settore gas non avviene. Pertanto, il mercato italiano del gas continua a scontare un pesante differenziale di prezzo rispetto ai principali mercati europei. Tale situazione è dovuta principalmente alla mancanza di accesso ai mercati del nord Europa dove si registrano prezzi sensibilmente inferiori a quelli del mercato italiano. Peraltro l'accesso a tali mercati è preclusa ai clienti industriali nonostante i gasdotti Transitgas e TAG siano fortemente sottoutilizzati. Analizzando i dati degli ultimi mesi (proprio in concomitanza con l'avvio del decreto stoccaggi) si rileva facilmente che, ad una diminuzione dell'utilizzo dei gasdotti di importazione, segue un aumento del differenziale di prezzo tra il mercato italiano e quelli del nord Europa.



Per questo il prezzo del mercato del gas in Italia è più alto e il mancato utilizzo dei gasdotti di importazione non consente all'Italia di avere un prezzo del gas europeo, anzi genera un aumento dello stesso differenziale.
Qualora parte di queste capacità di importazione fossero rese disponibili ai clienti industriali titolari di stoccaggio ai sensi del decreto 130/10 sarebbe possibile avvicinare sensibilmente il prezzo italiano a quello europeo e portare un significativo beneficio per il comparto industriale. Infatti solo l'utilizzo combinato della risorsa stoccaggio con l'accesso alle vie di importazione europee potrebbe consente di massimizzare i benefici per il sistema.

Infatti considerando le seguenti quotazioni:

- Prezzo dal gas a Baumgarten (Austria) per agosto 2011 = 23,2 €/MWh
- Prezzo del gas a TTF (Olanda) per agosto 2011 = 22,0 €/MWh
- Prezzo del gas al PSV (Italia) per agosto 2011 = 26,5 €/MWh
- Prezzo del gas al PSV nel prossimo inverno = 32 €/MWh

Utilizzando lo stoccaggio (costo 3 €/MWh) comprando gas estivo in Italia per l'utilizzo in inverno si dovrebbe estrarre un differenziale di circa 2,5 €/MWh. Qualora invece fosse possibile avere accesso ai mercati europei, pur tenendo conto dei costi aggiuntivi di trasporto internazionale per portare il gas in Italia e il costo di trasporto addizionale per portare il gas dalla frontiera al PSV, il risparmio utilizzando lo stoccaggio potrebbe variare da 4 €/MWh fino anche ad oltre 5 €/MWh.
Risulta quindi indispensabile, per dare piena efficacia allo strumento dello stoccaggio e per avvicinare i prezzi del mercato italiano e quelli europei, rendere disponibile ai clienti industriali titolari di stoccaggio gas l'accesso alle infrastrutture che collegano il mercato italiano e quelli del nord Europa.

Inoltre agli oneri, destinati ad aumentare per far fronte alle politiche di sostegno alle rinnovabili e in particolare al fotovoltaico, si aggiungeranno anche quelli derivanti dal sistema europeo di scambio delle emissioni.

Peserà sempre più sulle cartiere italiane il sistema di Emissions Trading che rimarrà un sistema unico a livello internazionale che avrà uno scarso impatto sull'effetto serra globale sacrificando la competitività dell'industria europea. *In assenza di misure di compensazione dei costi indiretti e indiretti, a 30€/ton al 2013 la CO2 peserà sul settore per 178 milioni di Euro l'anno ovvero il 3% del fatturato complessivo e il 15% del valore aggiunto lordo*.
Va detto che ciò penalizza due volte le imprese italiane che già negli anni 90 avevano intrapreso un percorso di risparmio e di efficienza energetica (c.d. "early actions").
Sul fronte dell' efficienza energetica sarebbe inoltre necessario procedere a una rapida applicazione della Direttiva Europea n.8/2004 sulla cogenerazione scongiurando il perpetuarsi di una distorsione competitiva che risale al 2004.

Una misura concreta per il settore cartario può venire dall'applicazione della direttiva europea 2004/8/CE sulla **promozione della cogenerazione** che, sebbene sia stata recepita formalmente con il decreto legislativo 20 del febbraio 2007, non risulta ancora applicata in quanto manca l'atto ministeriale di applicazione della legge. Il ritardo della mancata applicazione della direttiva in Italia (la direttiva è stata emanata nel 2004) compromette la competitività delle cartiere italiane rispetto a quelle europee che possono invece già beneficiare di aiuti concreti per la cogenerazione avendo già gli altri paesi europei immediatamente applicato la citata direttiva.

***Misure necessarie:***

- ***aumento capacità di utilizzo dei gasdotti oggi sottoutilizzati;***
- **definizione di un mercato del bilanciamento assicurando la necessaria trasparenza del mercato;**
- ***attuazione direttiva cogenerazione;***
- ***attivazione di tutte le misure di compensazione per il settore cartario previste dalla direttiva Emissions Trading, attuazione della Direttiva Cogenerazione.***

## ***4. MATERIE PRIME STRATEGICHE***

La Comunicazione della Commissione del 2 febbraio 2011 riguardante le commodities e le materie prime evidenzia come esse siano fondamentali per l'economia europea e per l'industria in particolare. La stessa Comunicazione sottolinea l'incremento dei prezzi che le stesse hanno subito nel 2008 e, dopo la grande crisi, dal 2009 ad oggi.

A questa situazione non sono sfuggite le materie prime dell'industria cartaria derivanti dal legno (citata espressamente dalla Commissione) quali la cellulosa e la carta da macero.

Peraltro, i prezzi dell'energia, altra materia prima fondamentale per le industrie di processo (quale è quella cartaria) non sono diminuiti: anzi. Quello del gas è continuato a crescere, come continuano a crescere i prezzi degli altri prodotti ausiliari nell'industria cartaria come amidi, caolini e prodotti chimici in genere.

**La carta da macero in particolare**. Per quanto riguarda la carta da macero l'Europa è diventato un "forte produttore" grazie alle politiche ambientali e, suo malgrado, un forte esportatore. La situazione è identica per l'Italia che negli ultimi dieci anni ha incrementato nel Centro Nord le raccolte differenziate. Il sistema Paese con il fondamentale contributo dell'industria ha fortemente investito nella raccolta della carta e nella predisposizione della filiera del riciclo. Ma proprio l'industria cartaria rischia di essere penalizzata per questa sua capacità di gestione proattiva.

Infatti i concorrenti extraeuropei si avvantaggiano di disponibilità di capitali non soggette alle normative europee su antistrust e aiuti di stato. L'intervento di tali soggetti che di fatto godono di una sorta d'immunità rispetto alle regole poste a tutela del mercato e della libera e corretta concorrenza, da un lato annullano (o quanto meno compromettono gravemente) la ratio perseguita dal legislatore comunitario, dall'altro sviliscono gli impegni e le efficienze create dagli operatori europei nel rispetto delle regole.

Al riguardo si evidenzia che l'industria cartaria cinese si è sviluppata negli ultimi 10 anni con un ritmo notevole in quanto ha goduto e gode di notevoli aiuti di Stato. Come rilevato in un recente studio americano della EPI (Economic Policy Institute) intitolato '*No Paper Tiger: Subsidies to China's Paper Industry from 2002-2009'* tali aiuti ammonterebbero ad oltre 33 miliardi di dollari.

Un tale investimento statale mal si sposa con il fatto che la Cina è quasi totalmente priva sia di risorse naturali per la produzione di carta sia di un adeguato sistema di raccolta differenziata di macero.

E detti concorrenti accedono a questi veri e propri giacimenti di materie prime (seconde) senza avere, peraltro, gli stessi vincoli ambientali.

A questo proposito andrebbero resi attuabili i principi secondo i quali, per evitare "dumping ambientale", le aziende extraeuropee devono operare secondo condizioni di riciclo complessivamente equivalenti a quelli della pertinente legislazione europea, con particolare attenzione agli standard ambientali

Il principio viene ripetutamente affermato in più parti della normativa comunitaria e viene ripreso anche nella citata Comunicazione della Commissione.

Con riferimento alla normativa comunitaria, va citato il Regolamento n. 1013/2006 che regolamenta le spedizioni di rifiuti destinati al recupero (art. 12) e che prevede obiezioni da parte dei destinatari nel caso in cui il rifiuto non sia trattato in linea con gli standard ambientali europei e gli obblighi previsti nella legislazione europea.

Ancora: l'ultima Direttiva Imballaggi e Rifiuti da Imballaggio (n.12/2004) prevede all'articolo 4.1 che "I rifiuti di imballaggio esportati al di fuori della Comunità sono contabilizzati come rifiuti recuperati o riciclati soltanto in presenza di prove attendibili che il recupero e/o riciclaggio ha avuto luogo in condizioni complessivamente equivalenti a quelle stabilite dalla pertinente legislazione comunitaria."

Applicare questi principii consentirebbe una parità di condizioni tra le industrie europee e quelle extraeuropee, rallentando l'export di materie prime seconde (carta da macero) e arginando la situazione di scarsità per l'industria cartaria europea ed italiana.

In questo modo, si raggiungerebbe l'obiettivo di assicurare il raggiungimento degli obiettivi ambientali, senza prescindere dagli aspetti industriali e sociali.

A questo proposito, anche il recente Dlgs n. 205/2010 (che ha recepito tempestivamente l'ultima Direttiva Comunitaria in materia di rifiuti la n. 98/2008) introduce un principio di prossimità per le frazioni di rifiuti oggetto di raccolta

differenziata (quale è la carta): per queste è, infatti, ammessa la libera circolazione sul territorio nazionale al fine di favorire il più possibile il loro recupero privilegiando la prossimità agli impianti di recupero (art. 7, nuovo art. 181).

Secondo lo stesso Dlgs anche l'export di rifiuti in altri Stati può essere limitato per motivi ambientali tramite decreto ministeriale (art. 9, nuovo art. 182 bis, comma 2).

**I motivi ambientali.** Le cartiere italiane ed europee sono soggette alla Migliori Tecniche Disponibili previste dalla Direttiva IPPC. Inoltre, l'industria europea e quella cartaria in particolare, unica nel panorama mondiale, é soggetta alla direttiva comunitaria 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità istituisce un meccanismo vincolante di limiti alle emissioni di gas serra. Detto meccanismo ha carattere unicamente europeo e non può essere adottato tal quale dalle aziende extra-europee.

Va, inoltre, considerato che nell'arco dell'ultimo decennio (1999 – 2009), grazie alla filiera del riciclo della carta, si stima che i costi-benefici ambientali abbiano registrato un saldo positivo netto di oltre 3 miliardi, con un risparmio di emissione in atmosfera di 30,5 milioni di tonnellate di CO2 (pari ad una riduzione del 5% dell'inquinamento totale), e il mancato avvio in discarica di 23,3 milioni di tonnellate di rifiuti, evitando la creazione di 195 nuove discariche, oltre ad altri benefici di carattere ambientale, economico e sociale. In Italia il tasso di riciclo degli imballaggi cellulosici supera l'80%.

Una rilevante esportazione di macero determinerebbe che i benefici ambientali derivanti dalla raccolta differenziata e dall'avvio a riciclo ottenuti sul territorio nazionale potrebbero essere annullati dal trasporto di tale materiale su lunghe distanze.
A tal riguardo si ricorda che il riciclo su base locale (come quello creato dal sistema Anci-Conai e sostenuto dalla Filiera) è ritenuto dagli esperti in materia non solo il sistema economicamente più vantaggioso ma, soprattutto, quello con i maggiori e più diretti riflessi ambientali sul territorio (cfr. 'Riciclo dei Rifiuti' di L. Rigamonti e M. Grosso, Ed. Dario Flaccovio, 2009).
In tale ottica, ad esempio, in Francia si sta discutendo del '*recyclage de prossimité*' (riciclaggio di prossimità e cioè vicino al territorio che produce i rifiuti) in modo da assicurare il raggiungimento degli obiettivi ambientali, senza prescindere dagli aspetti industriali.

**Misure necessarie:**

- **attuazione del principio di prossimità nel riciclaggio, tenuto conto che i vantaggi ambientali diminuiscono all'aumentare degli spostamenti;**
- **attuazione del principio delle pari condizioni ambientali per i Paesi extra UE (ad esempio in Cina le cartiere usano carbone per produrre energia).**

ASSOCARTA

## ***5. RECUPERO ENERGETICO DEGLI SCARTI DEL RICICLO DELLA CARTA E DELLA DEPURAZIONE DELLE ACQUE.***

La carta è il prodotto più riciclato in Europa e l'Italia è il terzo paese per volumi di carta riciclata. L'incremento del riciclo comporta comunque un incremento del volume di residui della produzione, così come l'incremento dell'efficacia depurativa comporta un aumento nella produzione di fanghi di risulta.
In entrambi i casi la maggiore produzione di rifiuti è ampiamente compensata da più significativi miglioramenti ambientali per effetto del maggior riciclo e depurazione.
Lo scarto del riciclo, ad esempio, rappresenta meno di un decimo del rifiuto che viene evitato alla collettività per mezzo della raccolta differenziata della carta. Si calcola infatti che in assenza del riciclo della carta nel nostro Paese si riempirebbero ogni anno 20 discariche di medie dimensioni.

Lo smaltimento di questi scarti grava in maniera sempre più significativa sulle imprese cartarie e rappresenta al momento attuale il più importante limite all'ulteriore sviluppo del riciclo della carta in Italia.
Ad oggi un solo impianto in Italia è in funzione per il recupero energetico di questi scarti mentre il conferimento in discarica è un'opzione non virtuosa e sempre meno disponibile.
Gli scarti dell'industria cartaria hanno infatti un adeguato contenuto energetico, assenza di tossicità e un elevato contenuto di biomassa. Il loro recupero energetico tramite termovalorizzazione è una tecnologia consolidata e adottata da diversi anni in tutta Europa in quanto si integra perfettamente con l'attività cartaria.

400.000 tonnellate di rifiuti con biomassa derivanti dal riciclaggio della carta, corrispondenti a 99.000 tep e a 725.000 barili di petrolio (lo 0,05% del fabbisogno nazionale), sono pronti per essere una fonte aggiuntiva di energia.
Se si considera un consumo domestico medio di elettricità di 1200 kWh per cittadino, lo scarto del riciclo potrebbe quindi sostituire una centrale da 100 MW elettrici in grado di servire 460.000 utenti (una popolazione pari agli abitanti di Cuneo, Frosinone, Lucca, Mantova, Salerno e Treviso messe insieme). Il processo cartario richiede infatti energia elettrica e calore che possono essere prodotti dalla termovalorizzazione evitando il ricorso a fonti fossili, riducendo la movimentazione di rifiuti, il ricorso in discarica e producendo anche benefici occupazionali.

In merito va considerato che l'art. 19 del Dlgs n. 205 citato modifica l'art.199 del Dlgs n. 152/2006 stabilendo quanto segue a carico della pianificazione regionale:

g) il complesso delle attività e dei fabbisogni degli impianti necessari a garantire la gestione dei rifiuti urbani secondo criteri di trasparenza, efficacia, efficienza, economicità e autosufficienza della gestione dei rifiuti urbani non pericolosi all'interno di ciascuno degli ambiti territoriali ottimali di cui all'articolo 200, nonché ad assicurare lo smaltimento e il recupero dei rifiuti speciali in luoghi prossimi a quelli di produzione al fine di favorire la riduzione della movimentazione di rifiuti;
(…)
m) le iniziative volte a favorire il riutilizzo, il riciclaggio ed il recupero dai rifiuti di materiale ed energia, ivi incluso il recupero e lo smaltimento dei rifiuti che ne derivino

**Misure necessarie:**

- **attivazione di misure di incentivazione agli investimenti in nuove strutture di termovalorizzazione in grado di accogliere gli scarti dell'industria cartaria e semplificazione delle procedure per l'utilizzo degli scarti in impianti già esistenti utilizzando la nozione di sottoprodotto;**
- **supporto nel chiedere che le Regioni diano applicazione al recente DLgs n. 205/2010 in materia di rifiuti in sede di pianificazione per la realizzazione di impianti di recupero energetico per i rifiuti industriali, in particolare di quelli derivanti dal riciclaggio;**
- **superamento dei limiti Territoriali e Regionali imposti agli scarti dell'industria cartaria laddove ci sia efficienza ed economicità.**

## ***6. TRASPORTI***

La maggior parte della carta prodotta viaggia in Italia su gomma mentre parte consistente della cellulosa viaggia su ferro e via mare. Per questo motivo lo sviluppo della normativa in materia di autotrasporto è al centro dell'attenzione del settore cartario. Le recenti modifiche di legge che sono andate in parte ad annullare il principio di libera contrattazione dei prezzi per il servizio di autotrasporto, costituiscono un passo indietro rispetto ad una situazione a cui si era arrivati faticosamente di apertura del settore dell'autotrasporto. L'introduzione di costi minimi nella determinazione dei prezzi costituisce infatti un modo per fissare una tariffa di riferimento facendo così venire meno il concetto della libera contrattazione dei prezzi. Inoltre la norma prevista di deroga ai costi minimi in caso di accordo di settore rappresenta una palese violazione della disciplina della concorrenza come rilevato dall'Autorità antitrust.

ASSOCARTA

Si tratta dell''83 bis della legge n. 133/2010 che ha ripristinato un sistema tariffario nel settore e l'Italia é, ormai, l'unico Paese europeo ad averlo. Anche la Grecia l'ha abrogato di recente su richiesta del FMI!.

L'applicazione dei costi minimi a tutti i servizi di trasporto stradale di merci sta mettendo in crisi lo stesso autotrasporto e la logistica, ma soprattutto la competitività del sistema industriale e commerciale e in particolare nel Mezzogiorno. Stanno chiudendo imprese di trasporto e logistica e imprese manifatturiere a basso valore aggiunto, mentre le altre si vedono ridurre la competitività interna ed estera.
Si tratta di problemi ben più gravi delle irresponsabili minacce di fermo dell'autotrasporto.

Anche la norma che impone termini di pagamento massimi (60 giorni), con sanzioni per i ritardi di pagamento, introduce delle discriminazioni nei mercati liberalizzati in cui operano le imprese nonché pesanti aggravi finanziari per le stesse imprese industriali che si trovano a dover anticipare i pagamenti del servizio di autotrasporto non avendo ancora incassato per le vendite dei loro prodotti, poiché prevedono termini di pagamento più lunghi. Inoltre il settore potrebbe essere penalizzato anche dall'applicazione della norma relativa ai tempi di carico e scarico delle merci (anche nelle realtà portuali), soprattutto con riferimento alla responsabilità del committente.

Oltre a rilevare la mancanza di definizioni terminologiche relative alla franchigia e al luogo di carico e scarico auspichiamo che venga emanato un decreto che regoli la decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, oltre che le modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi. A ciò va aggiunto che i costi nei porti italiani sono in alcuni casi quasi tre volte superiori a quelli di altri Paesi.
I maggiori costi di trasporto finiscono per incidere, anch'essi, sul costo di approvvigionamento delle materie prime.

**Misure necessarie:**

- **soppressione dell'articolo 83-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2008, n. 133 e come modificato dalla legge 4 agosto 2010, n.127;**
- **effettiva concorrenza nei servizi portuali.**

13 luglio 2011