

X.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDI' 1° DICEMBRE 1976

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALIVERTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MIANA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,40

PRESIDENTE. Nel quadro dell'indagine conoscitiva sui problemi dell'energia, l'ordine del giorno dell'odierna seduta reca l'audizione del presidente dell'Unione petrolifera e dei rappresentanti delle seguenti organizzazioni: Assopetroli, Mach e Gaeta industrie petroli.

In rappresentanza dell'Unione petrolifera abbiamo con noi il dottor Giovanni Theodoli che ne è presidente, il cavaliere del lavoro Angelo Moratti, vicepresidente dell'Unione petrolifera e presidente della SARAS, il dottor Jean Luis Lehmann presidente della MOBIL OIL, l'ingegnere Aldo Pietro Sala presidente e amministratore delegato della ESSO, l'ingegner Raymond Labbè presidente della TOTAL italiana e il dottor Carlo Di Primo dirigente dell'Unione petrolifera.

Lor signori conoscono lo scopo di questa indagine conoscitiva e sanno anche che di consuetudine questi incontri hanno inizio con una relazione introduttiva sui problemi di competenza dei vari partecipanti, cui segue una discussione nel corso della quale loro potranno rispondere alle domande poste dagli onorevoli membri della Commissione.

Prego quindi il presidente Theodoli di svolgere la relazione.

THEODOLI, Presidente dell'Unione Petrolifera. A nome dell'Unione Petrolifera, che rappresenta la gran parte dell'industria privata cui fa capo oltre il 65 per cento dei rifornimenti di petrolio del nostro paese, desidero ringraziare per la preziosa opportunità che ci viene data di esporre il nostro caso. Poiché mi sono permesso di inviare in anticipo la documentazione relativa ai principali fatti e problemi del nostro settore, mi limiterò in queste mie dichiarazioni ad esporre solo alcuni concetti fondamentali sui quali sarei riconoscente se la loro attenzione si potesse soffermare.

Sebbene l'indagine che codesta Com-

missione conduce non abbia per scopo immediato di raggiungere delle decisioni operative specifiche, ritengo tuttavia, che, esprimerà degli indirizzi. A questo proposito sento perciò il dovere di porre un quesito fondamentale: se cioè il Parlamento italiano ritenga che l'industria petrolifera privata abbia un ruolo legittimo ed utile nella economia energetica del paese. Vi prego di credere che tale domanda non è retorica: è vero infatti che risposte affermative, anche ufficiali, non sono mancate, ma è altrettanto vero che il comportamento effettivo del Governo italiano – come ripetutamente già abbiamo fatto rilevare – è sembrato invece ispirato alla convinzione che tale ruolo non è necessario né utile.

Ritengo fondamentale, perciò, esporvi la situazione con chiarezza. Come nel passato, dipendiamo dall'estero per gran parte del nostro fabbisogno di energia. Ancora per molti anni, malgrado tutti i piani nucleari più o meno definiti, sarà il petrolio a fornire l'energia di cui ha bisogno il nostro sistema economico. A differenza del passato, tuttavia, quando il petrolio era a buon mercato grazie alla concorrenza tra le società petrolifere che ne controllavano produzione, vendita e prezzo, dall'inizio degli anni settanta i paesi produttori hanno preso nelle loro mani gran parte del controllo dei primi due aspetti e totalmente la determinazione del prezzo. Anche se il petrolio è divenuto carissimo, rimane il fatto che non possiamo farne a meno.

Inoltre, da un punto di vista strutturale, la situazione odierna è profondamente diversa da quella degli anni cinquanta e sessanta: la struttura dell'industria si caratterizzava, allora, con un'azienda di Stato che aveva una notevole presenza sul mercato (circa il 15 per cento) ed una moltitudine di aziende private a capitale italiano e straniero che coprivano il resto del fabbisogno. Attualmente il panorama si è ristretto: l'azienda di Stato ha assunto una posizione dominante (quasi il 35 per cento), due grandi aziende a capitale straniero

hanno lasciato l'Italia, tutte le altre aziende hanno l'acqua alla gola, costrette a politiche di mera sopravvivenza, tanto che alcune sono pubblicamente in vendita, ma senza compratori in vista.

In conclusione, continuiamo ad avere bisogno di un petrolio che costa più caro di prima e la struttura che deve provvedervi è divenuta più rigida, meno diversificata, finanziariamente asfittica. L'unica cosa che ancora rimane è la notevole efficienza operativa di gran parte di essa.

E' quindi urgente, a mio parere, non solo che si prenda una decisione se l'industria privata, che come ho detto è responsabile di oltre il 65 per cento dell'approvvigionamento, sia o meno gradita, ma che il comportamento sia coerente con la decisione. Se negativa, si organizzi un piano adeguato di sostituzione; se positiva, si creino finalmente le condizioni indispensabili affinché l'industria possa guardare al futuro, possa far tutto quello che è necessario per svolgere il suo compito (e non è poco), invece di logorarsi in una battaglia senza senso per evitare, o soltanto procrastinare, la data della morte per decreto. Da troppo tempo i costi in aumento vengono riconosciuti dal sistema dei prezzi solo parzialmente e con notevole ritardo. Per non parlare dell'assenza di qualsiasi margine di utile. La prova lampante delle vere intenzioni l'avremo comunque assai presto: il 1° gennaio prossimo dovrebbe esserci l'aumento del greggio decretato dall'OPEC; vedremo allora se i prezzi amministrati lo rifletteranno prontamente, come è sempre avvenuto ed anche questa volta avverrà nel resto d'Europa o riprenderà il solito balletto di appelli drammatici cui non si risponde, di rinvii da Tizio a Caio, di decisioni tardive e insufficienti. Una cosa sia chiara comunque: come ha detto il presidente dell'ENI, è inutile pensare ad una qualsiasi politica energetica se le aziende che sono gli strumenti per attuarla non sono sane finanziariamente. Ebbene, l'attività petrolifera italiana - da chiunque svolta - oggi non è finanziariamente sana; la struttura è quindi debole e non può esplicare le risorse organizzative e manageriali che possiede. Se volete una politica, eliminate gli errori che ne hanno indeboliti gli strumenti.

E' evidente che io non sarei qui se avessi perduto la speranza che da questa

vera e propria ultima spiaggia si possa tuttavia riprendere il cammino: duro e difficile certamente, ma non impossibile, da percorrere se lo si vuole con concordia.

Ed è con questa speranza che mi permetterò di sottoporvi schematicamente il nostro punto di vista su ciò che si dovrebbe fare. Due cose: porsi un obiettivo chiaro e prendere alcune decisioni coerenti con esso.

Obiettivo: la scelta dell'obiettivo è facile. Chi dipende dall'estero per l'energia non può averne che uno: la sicurezza di poterne disporre. La sicurezza è prioritaria ed è quindi più importante di qualsiasi altra considerazione; i problemi di costo, di bilancia dei pagamenti ecc., sono certamente gravi e vanno affrontati seriamente, ma non isolatamente, bensì in modo tale da non ridurre il grado di sicurezza ottenibile.

Le decisioni: la prima e fondamentale è quella di rovesciare la politica fin qui seguita, che ha portato al restringimento ed alla rigidità della struttura industriale. Bisogna cercare di ridare vigore alle aziende integrate ancora operanti, garantendo loro il riconoscimento dei costi ed una equa remunerazione evitando, nel contempo, mediante una giusta ripartizione degli oneri, di favorire quegli operatori che privi di investimenti ed esenti da impegni, intervengano nel mercato solo occasionalmente, e cioè al verificarsi di particolari condizioni.

La politica del passato è stata infatti un errore dal punto di vista della sicurezza degli approvvigionamenti, per il semplice fatto che il grado di sicurezza è direttamente proporzionale al numero di operatori esistenti sul mercato; anzitutto perché coloro che possiedono investimenti nel paese hanno il massimo interesse a procurarsi il greggio per utilizzare i loro impianti, sempre che le operazioni non siano in perdita e faranno perciò tutto quanto in loro potere per assicurarsi la materia prima.

In secondo luogo, perché un vasto numero di operatori comporta anche una maggiore diversità geografica di fonti di approvvigionamento, il che consente di far fronte alle crisi di un luogo con le provenienze di un altro. Ma è stato anche un grave errore economico. Le gravi perdite che hanno indotto talune aziende ad abbandonare il paese ed altre a ridurre le

operazioni, non hanno portato all'Italia, a tacere della sicurezza, alcun vantaggio economico. Le risorse finanziarie globali impiegate dal paese sono esattamente le stesse sia che il flusso finanziario delle aziende sia florido (perché i consumatori pagano il giusto prezzo) sia che si inaridisca e producendo perdite costringa al loro finanziamento attraverso le banche.

Ma se ciò è indifferente dal punto di vista delle risorse impiegate dal paese e quindi non utilizzabili per altri scopi è invece assai deleterio in quanto distrugge strutture organizzative e manageriali riducendo perciò il grado di concorrenza e di reattività del mercato.

Se la prima decisione è di natura politico-economica, la seconda è invece di tipo strutturale. La domanda di prodotti petroliferi dei paesi industrializzati si è ridotta notevolmente nel suo tasso di crescita e si è evoluta qualitativamente verso prodotti ad alto valore aggiunto. A questa tendenza, chiaramente visibile in tutta l'Europa, anche l'industria petrolifera italiana bisogna che si adegui. Se non lo facesse, due sarebbero le alternative: scomparsa delle aziende private con monopoli dell'ENI, le cui operazioni dovrebbero però essere comunque finanziate dal contribuente o da altre fonti di pertinenza pubblica, ovvero barriere doganali a protezione di una struttura non concorrenziale. Entrambe sono inaccettabili. Questa evoluzione, giudicata non reversibile per il prevedibile futuro, conduce a due conclusioni: 1) la capacità di distillazione primaria è oggi globalmente eccedentaria, anche se tale *surplus* non è uniformemente distribuito nelle diverse aree di consumo; 2) la capacità di conversione appare in prospettiva insoddisfacente, con probabile necessità, quindi, di investimenti dell'ordine di molti miliardi.

Sembra quindi logico impostare con fermezza un programma di ristrutturazione dei settori della raffinazione e della distribuzione dei carburanti, in modo da pervenire gradualmente - di concerto con gli operatori - ad un riequilibrio tecnico ed economico dell'attuale situazione; consentire con adeguate prospettive economiche che possano essere messi in programma per tempo gli investimenti eventualmente necessari; impiantare seriamente un programma nucleare; studiare l'utilizzazione a combustibile di altre fonti di energia dispo-

nibili per non ritardare il piano di riconversione dell'industria petrolifera nell'attesa che l'energia nucleare diventi operativa.

Si tratta di poche cose che possono riassumersi nel dare un minimo di libertà ad un settore che soffre di troppi controlli e non può quindi mettere a frutto l'energia organizzativa e manageriale che possiede e dare un punto di riferimento per una politica industriale di vera e propria riconversione.

Un Governo che enunci con chiarezza una politica siffatta ne constaterrebbe i benefici rapidamente in quanto l'industria non avrebbe altra scelta che adeguarvisi.

Desidero ringraziarvi per avermi ascoltato e, con i miei colleghi, sono a disposizione per le vostre domande.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Theodoli per la sua stringata introduzione, dal linguaggio severo e forse in qualche parte duro, ma che certamente servirà da stimolo ai colleghi che vorranno intervenire.

A nome di tutti i colleghi desidero esprimerle la solidarietà più viva per l'attentato di cui ella è stata vittima qualche mese fa. Si è trattato di un episodio criminoso che tutti hanno condannato e che, fortunatamente, è stato inferiore - lo constatiamo oggi - alle intenzioni degli attentatori. A nome di tutta la Commissione desidero esprimerle gli auguri più vivi per un ristabilimento completo.

Prima di dare la parola ai colleghi che vorranno intervenire per le domande, le chiedo ora se ella, o i suoi colleghi, intendano fare qualche approfondimento.

THEODOLI, Presidente dell'Unione Petrolifera. Abbiamo sottoposto al vostro esame come ci avevate richiesto, un documento riassuntivo della situazione e dei problemi che l'industria petrolifera privata ha in Italia.

Il nostro lavoro non è facile e appunto per ciò abbiamo la tendenza ad essere prolissi. Per questo motivo abbiamo cercato di racchiudere, nel minor numero di pagine possibile, l'esposizione di quella che è la situazione effettiva di questo settore.

Approfondendo l'intero argomento debbo fare cenno ad alcune questioni importanti. Innanzitutto bisogna considerare cosa rappresenterà nel prossimo futuro il petrolio per l'energia italiana.

Nel 1976 il petrolio usato in Italia (per il consumo interno) ammonta a circa 95 milioni di tonnellate, che rappresentano il 70 per cento dell'energia globalmente consumata. Nel 1985 prevediamo (si tratta di previsioni che facciamo assieme ai vari settori produttivi, al Ministero dell'industria, all'ente di Stato, alla Confindustria, eccetera) che il consumo dovrebbe arrivare a 133 milioni di tonnellate di petrolio, le quali, però, servirebbero a coprire non più il 70, ma il 65 per cento del fabbisogno di energia, fermo restando che tutti gli altri contribuenti di energia possano esplicare la loro attività rispettando determinati programmi. Le nostre previsioni si basano cioè sul fatto che a quella data dovrebbero essere in funzione 8/10 centrali atomiche: tre già esistenti, una che dovrebbe entrare tra poco in funzione, più altre 6/8. Per una certa percentuale ci basiamo poi sulla produzione e l'importazione di gas. Quindi, si è attribuito al gas un certo peso ed altrettanto è stato fatto con il carbone, che si dovrà importare in questo paese. Ho delle cifre con me, che se volete possiamo esaminare in dettaglio. Esse riguardano un futuro che possiamo vedere. Infatti, possiamo dire che il 1985 è subito di fronte a noi. Da queste cifre emerge con chiarezza che il petrolio avrà ancora un'importanza estremamente notevole e occorrerà avere disponibile un grosso quantitativo.

E' ovvio che uno dei grossi vantaggi che l'industria del petrolio ha è quello della sua flessibilità, cioè della possibilità di aumentare o diminuire facilmente l'incidenza nella copertura del fabbisogno di energia del paese. E' una flessibilità che può raggiungere termini abbastanza facili, anche un quindici per cento.

Da qualche parte leggiamo e sentiamo che il petrolio perderà d'importanza. Probabilmente ci sarà una riduzione percentuale, ma globalmente parlando, esso aumenterà notevolmente rispetto ad oggi.

D'altra parte, le previsioni cambiano continuamente. Le cifre che ho prima citato sono il risultato delle nostre più recenti valutazioni, confrontate con le altre principali organizzazioni economiche, ma è probabile che se dovessimo riformularle a febbraio dell'anno prossimo, potrebbero esserci delle variazioni in più o in meno. Vi sono molti fattori che incidono: la produzione industriale, il livello dei consumi ci-

vili, la possibilità di rispettare i programmi negli altri settori energetici, e numerosi altri fattori che incidono su tali valutazioni.

SERVADEI. Abbiamo sentito in questa sede già diversi rappresentanti di categorie, di gruppi economici e anche di enti pubblici, alcuni dei quali hanno ipotizzato, sulla base dei calcoli eseguiti in relazione alle disponibilità di carattere mondiale, un declino delle disponibilità di petrolio in tempi abbastanza ravvicinati. Qualcuno ha parlato di venti anni. Una dimostrazione di questo declino, e della conseguente necessità di giungere molto rapidamente ad una piena utilizzazione delle fonti alternative, sarebbe anche data dal fatto che molti paesi produttori dell'OPEC hanno avviato un proprio programma di costruzione di centrali nucleari. E' proprio di questi giorni la notizia che Francia, Germania ed altri paesi hanno realizzato un certo accordo con alcuni paesi dell'OPEC, fra cui l'Iran (si parla anche di qualche altro paese, che ha in corso trattative di questo tipo) per la fornitura appunto di centrali nucleari. Desidererei al riguardo conoscere, sulla base delle informazioni e delle stime che esistono, in maniera molto approssimata, che cosa ne pensa al riguardo l'organizzazione italiana dei petrolieri.

E' noto che in Italia esiste una disponibilità di raffinazione enormemente superiore a quello che è il fabbisogno nazionale. Esiste una situazione nel campo della raffinazione, che è dal punto di vista globale poco omogenea, poco raccomandabile. Abbiamo le grandi e moderne raffinerie, e delle raffinerie che sono tutt'altro che grandi e moderne. Mi risulta che nel mese di giugno è stata costituita una commissione presso il Ministero dell'industria, con il compito di studiare globalmente il problema, per cercare di giungere ad una visione omogenea, concordata, delle misure necessarie, per cercare di razionalizzare il sistema delle raffinerie italiane, non soltanto in relazione al fabbisogno interno, ma anche in relazione a quella funzione strategica, che sembrava che l'Italia dovesse svolgere in questo momento e che non si sa se è stata nella condizione di svolgere fino in fondo nell'economia europea, posto che il trauma energetico dell'ottobre-novembre 1973 e degli anni successivi ha fatto ricon-

siderare a livello europeo e anche a livello dei paesi produttori tutto il problema della raffinazione del petrolio. Dal momento che indubbiamente questo sistema di raffinerie incide negativamente sugli stessi costi, e in ogni caso sull'economia del paese, desidererei conoscere quali sono i loro orientamenti e le loro disponibilità, per cercare di arrivare a delineare un sistema che sia più agile, più moderno ed economico.

Ho avuto l'occasione anche in passato di parlare ripetutamente della necessità di giungere ad un *pool* per l'importazione di petrolio. Qual è la ragione di fondo, che ha suggerito questa idea del *pool*? Si tratta, sostanzialmente, di due ragioni.

La prima è quella derivante dalla constatazione, ripetuta, della impossibilità di trovare dei parametri tranquilli dall'una e dall'altra parte, a proposito dei costi del petrolio all'origine. Tutte le volte in cui bisogna determinare il prezzo dei prodotti petroliferi, corriamo il pericolo di non avere il prodotto, se il prezzo viene contenuto entro un certa base, oppure dobbiamo fronteggiare il rischio - dice qualcuno - di garantire determinate condizioni alle industrie di raffinazione e di distribuzione del petrolio, che in realtà sono sproporzionate al servizio e alle funzioni da esse svolte. A mio modo di vedere, questa riunione delle forze che in Italia importano petrolio, potrebbe rendere, attraverso un controllo molto agile e molto rapido dello Stato, da esercitarsi direttamente, o attraverso l'ente di Stato, pacifico un dato che pacifico non è affatto.

La seconda questione è che, presentandosi l'Italia nel mercato mondiale con una domanda unitaria, potrebbe avere la possibilità di introdurre nei confronti dei paesi produttori un discorso diciamo pure di baratto. Nel corso dell'audizione di stamane vi è stato chi ha criticato questa prospettiva, dicendo che in tal modo si ritornerebbe ad un tipo di economia «pre-monetaria». Dal punto di vista teorico è così; dal punto di vista pratico, però, bisogna che il baratto vi sia, per cercare di portare in equilibrio i conti della bilancia commerciale. Insomma, è certamente più facile esportare o trattare l'esportazione di nostri prodotti industriali, di nostri impianti, tanto più che in molti casi si ha a che fare con aziende statali o con gli stessi Stati, e si è quindi in ogni caso costretti ad affrontare il proble-

ma secondo una logica globale, e non in rapporto alle esigenze delle singole aziende.

So che su questa questione del *pool* i punti di vista all'interno dello stesso mondo petrolifero italiano non collimano. Alcune aziende sono d'accordo, mentre non lo sono i rappresentanti delle società multinazionali. Ci sembra poi che i rappresentanti dell'azienda di Stato in alcune circostanze si collocano in un modo, in altre circostanze in un altro modo.

Desidererei sapere qual è il vostro punto di vista al riguardo, anche e soprattutto in rapporto al discorso prezzi, perché questo discorso, che è di attualità, deve essere collegato non soltanto all'aumento dei costi dell'OPEC, ma anche alla svalutazione della lira rispetto al dollaro e alla necessità di operare ripetutamente degli aggiornamenti. Quanto a questi ultimi, non vedo come possano essere operati in maniera credibile in base a parametri come quelli del CIP, i quali hanno fatto il loro tempo perché nati in un momento particolare.

Assieme al sistema di raffinazione italiano, che non è certamente razionale, c'è il sistema di distribuzione italiano, i quarantamila punti di vendita. Al riguardo desidererei conoscere che cosa stiano facendo le compagnie italiane in concreto, non quali siano le intenzioni, perché queste le enunciano tutti. Oggi si assiste ad un aumento dei punti di vendita in quanto il cosiddetto decretone pur avendo bloccato in rilascio delle autorizzazioni, ponendo così le condizioni per un maggiore controllo, ha tuttavia lasciato alcuni varchi in relazione alle nuove vie di comunicazione. Mi risulta che globalmente i punti di vendita sono diminuiti ma non con l'intensità con cui avrebbero dovuto diminuire se l'impegno di tutti i protagonisti fosse stato effettivamente un impegno convinto.

In definitiva, che cosa fanno le aziende per giungere ad una riduzione dei punti di vendita e per consentire un minore costo della distribuzione del petrolio?

PORTATADINO. Vorrei fare una breve premessa: questa riunione, come le altre di questa settimana, soffre per la concomitanza con un dibattito molto importante come quello sul Concordato e mi giustifico se non ho studiato con l'attenzione dovuta il vostro documento, così come mi scuso

in anticipo se ad un certo momento dovrò abbandonare la seduta.

La domanda che voglio porre è semplice, ma allo stesso tempo «cattiva». Prendendo atto della richiesta di considerazione da parte vostra dell'utilità del ruolo che l'industria petrolifera italiana può svolgere per il futuro, soprattutto a breve e a medio termine, credo che sia interessante conoscere quali siano, e entro quali limiti si collochino, i vostri progetti di investimento, sia per il settore petrolifero strettamente considerato sia, credo anche, per una partecipazione ad altre realtà nel campo dell'energia, perché non penso che voi riteniate assolutamente certo lo sviluppo delle vostre industrie nella situazione attuale. Penso, cioè, che al livello di importanza che le industrie petrolifere hanno attualmente, si deve considerare che tra venti anni le risorse saranno esaurite, con la conseguente chiusura delle raffinerie e la fine di un patrimonio di attività industriali e commerciali.

La cattiveria della domanda sta in questo: a cosa mirate; quale tipo di presenza del settore pensate di avere a lungo termine; in quali direzioni pensate di intervenire con i vostri investimenti?

Sta a voi dire se è un compito del Parlamento, dell'organo politico quello di fare la sintesi tra i diversi orientamenti emergenti. Siamo ancora in un regime di energia pianificata in cui decide l'esecutivo in merito alle realtà industriali da seguire. Credo, per altro, che sia estremamente importante conoscere quali siano i vostri progetti a lungo periodo.

MIANA. Il dottor Theodoli, presidente dell'Unione Petrolifera, ha parlato con un linguaggio che il presidente ha definito duro. Da parte mia vorrei dire che nel corso di questo incontro noi dovremo parlare con un linguaggio, forse un poco duro, ma anche molto franco. Farò perciò delle considerazioni, a titolo personale e in parte anche a nome del gruppo cui appartengo, con molta franchezza, perché nessuno pensa che l'industria petrolifera abbia esaurito i suoi compiti. Questo è un problema che lei, dottor Theodoli, ha posto come il più importante. Io posso partire dalla sua premessa; ma per quanto mi riguarda, voglio chiarire subito che noi vorremmo che questo «ruolo legittimo ed uti-

le» fosse esercitato in modo diverso da come è stato fatto fino a questo momento. Lo dico con molta franchezza.

Vorrei anche porre subito un'altra questione, dal momento che sono qui presenti anche i rappresentanti di compagnie multinazionali. Tutti sappiamo che con la crisi petrolifera del '73 molte cose sono cambiate, creando nuove condizioni sul mercato internazionale e nuovi rapporti tra i paesi industrializzati, che hanno bisogno di petrolio, e paesi produttori di petrolio, rapporti di non facile soluzione, come dimostra la riunione tenuta in questi giorni a L'Aia.

La prima necessità che sentiamo, sia a livello parlamentare sia a livello di opinione pubblica, è quella della trasparenza dei vostri bilanci. Da questa osservazione è facilmente intuibile che tipo di domanda io voglia porre, quale sia cioè il vostro ruolo rispetto alla situazione da affrontare, poiché è evidente che non è solo un elemento di preoccupazione il fatto che esistono dei rapporti sul piano fiscale. Notizie di stampa di questi giorni vi gettano sopra delle ombre, ma in relazione a questo fatto noi stiamo andando alla conclusione di una indagine che vuole contribuire a dare al Parlamento italiano tutti gli elementi conoscitivi per affrontare una seria discussione sul piano energetico che guardi alle esigenze dei consumi italiani, di tutti i consumi a breve, a medio e a lungo termine. Per raggiungere questo obiettivo abbiamo chiesto la collaborazione di tutti gli enti pubblici e privati che si occupano del problema energetico. Da questa premessa dobbiamo partire anche con voi se vogliamo collocare i problemi da affrontare nella realtà italiana: far fronte ai consumi energetici ed assicurare l'energia necessaria al paese. E' chiaro che se vogliamo raggiungere questi scopi, non possiamo farlo basandoci sullo stesso metro seguito per lo sviluppo economico degli anni 50-60. Non si può, infatti, pensare ad una ripresa di quel tipo su basi diverse. Se poi entriamo nel merito del problema, si apre un dibattito tra le forze politiche, sociali e culturali di cui il Parlamento è il riflesso. Non vi è dubbio che c'è un ruolo, che è stato già sottolineato e che io voglio qui ribadire, delle imprese pubbliche a partecipazione statale fra la politica dell'ENI, riguardo al rifornimento del petrolio e non del metano, ed il

potenziale che voi rappresentate. A vostro parere, che cosa si deve correggere o modificare in questo rapporto?

E in questo senso mi ricollego anche alla domanda che poneva prima il collega Servadei quando richiamava l'opportunità di costituire un *pool* per gli acquisti per garantire il nostro paese.

Il secondo problema è il seguente: quando parlavo di trasparenza di bilanci mi riferivo al fatto che c'è tutta una serie di aspetti sui quali vorremmo da voi ulteriori chiarimenti, in relazione ai rapporti con i paesi produttori. Vi sono i prezzi ufficiali fissati a livello di OPEC, ma poi sappiamo che intorno a questi giocano molte altre cose. Secondo le notizie di stampa di questi giorni, in vista dei futuri aumenti, determinati a livello di OPEC, le grandi compagnie petrolifere avrebbero fatto il pieno degli acquisti presso questi paesi, per cui, pur avendo acquistato a prezzi correnti, potranno vendere ai nuovi prezzi. Queste sono le notizie che vengono da molta parte della stampa italiana ed internazionale.

Un altro aspetto ed un altro punto da approfondire riguarda i grossi problemi connessi al passivo della bilancia dei pagamenti. Non vi è dubbio che dobbiamo cercare di fare uno sforzo in direzione - e qui vi è un ruolo nuovo anche da parte vostra - di accordi che sono stati definiti come accordi di sviluppo con i paesi produttori di petrolio. Su questo punto noi abbiamo avuto una discussione anche critica ed incalzante con le grandi imprese di Stato e a partecipazione statale (ENI, ENEL, eccetera) e questa mattina con la Confederazione generale dell'industria. Vorremmo ora approfondire con voi il problema che ci sembra particolarmente importante dal punto di vista della crescita di un momento di autonomia del nostro paese, sia pure nell'ambito di una collaborazione internazionale e particolarmente a livello di Comunità economica europea, nel quale riteniamo voi abbiate un ruolo importante.

Altra questione è quella che si riferisce al sistema della raffinazione in Italia, così come si è accresciuto negli anni '50 e '60 e con le modifiche che oggi si rendono necessarie e che vanno sotto il nome di razionalizzazione. Sentiamo che non è un momento semplice e facile, ma nello stesso tempo avvertiamo, e lo abbiamo constatato in tutte le nostre sedute, che se ne è

parlato da tutte le parti senza però che siano stati presentati programmi reali (e non c'è dubbio invece che siano necessari contributi più precisi per consentire tanto al Parlamento che al Governo di entrare nel merito di questi problemi).

Da ultimo il problema della rete distributiva. Abbiamo ascoltato le organizzazioni della rete distributiva e non vi è dubbio che vi siano grossi problemi di razionalizzazione che vanno affrontati avendo presente anche il problema dell'occupazione nel nostro paese. Un altro aspetto del problema è quello dei costi perché, tra l'altro, i gestori si lamentano perché dicono di essere mal pagati e dai conti fatti questo risulta, stando almeno ai dati che ci sono stati presentati; è certo tuttavia, che questo problema sia collegato ad un piano di razionalizzazione, di risparmio, di diminuzione di costi per accrescere i benefici per l'economia italiana. Per concludere, quindi, vediamo e sentiamo la necessità che ci sia un ruolo nuovo in cui anche voi dovete giocare, ma sempre nell'ambito e nella prospettiva di uno sviluppo generale dell'economia italiana e in un quadro internazionale profondamente mutato. Francamente dalla lettura - ma può darsi che la mia sia stata affrettata - dei documenti da voi forniti, questi aspetti vengono fuori solo in parte; di qui la necessità di un approfondimento sui punti richiamati in questo mio breve intervento.

FORMICA. Ho già avuto occasione di porre questa domanda al presidente dell'ENI e vorrei conoscere il vostro parere, soprattutto perché gli interessati siete voi. Mi riferisco alla questione del prezzo minimo garantito o *Floor price*. Sembra che si profilino tendenze nuove all'interno del mercato petrolifero internazionale; la strategia dell'AIE e le ragioni per cui i paesi industrializzati utilizzatori di petrolio siano interessati a stabilire un prezzo minimo garantito non mi sono molto chiare. Vorrei conoscere da voi quali vantaggi ritenete che questa strategia possa portare al fabbisogno di prodotti petroliferi per il nostro paese.

In secondo luogo vorrei una vostra impressione sulle discussioni che sono avvenute nelle ultime settimane nell'ambito delle cosiddette "cinque sorelle di Stato"; sono stati raggiunti certi accordi che ri-

guardano la necessità di portare avanti un comune negoziato con i paesi produttori, per avviare una politica di cooperazione economica ed industriale in cambio di forniture di petrolio; porre le basi di una politica di approvvigionamenti di idrocarburi e una politica comune nei confronti dei paesi produttori dell'OPEC. Vorrei sapere che cosa ne pensate di questi accordi tra le compagnie di Stato.

Da ultimo la questione relativa alla razionalizzazione della rete di raffinazione del nostro paese. Ho saputo che, almeno nella mia regione, alcune raffinerie hanno all'interno del loro processo di raffinazione degli interessanti processi di trasformazione e di commercializzazione di alcuni prodotti che diventano poi dei veri e propri prodotti finiti. Ritengo che il giudizio da esprimere è che questi processi manifatturieri comportano un maggior uso di mano d'opera relativa ed un capitale investito nettamente inferiore a quello delle raffinerie vere e proprie, per cui la razionalizzazione deve tener conto di questi centri di trasformazione presenti in alcune raffinerie. Vorrei conoscere il vostro parere in proposito, soprattutto perché quando le regioni cominceranno, ed è ora che comincino ad operare per razionalizzare l'uso del territorio e per stabilire dove delocalizzare i centri di raffinazione che talvolta sono proprio a ridosso dei centri urbani, venga posto in maniera diversa il problema di queste raffinerie con processi di trasformazione e commercializzazione di prodotti finiti. Per essere chiari farò subito un esempio e precisamente quello della raffineria Mobil di Napoli; vi è indubbiamente un problema di delocalizzazione delle sole raffinerie, ma vi è anche un processo di produzione e inscatolamento di un certo tipo di olio. Su questa raffineria perciò il giudizio deve essere diverso e dunque bisogna tener conto che non sono separabili con semplicismo la raffineria dal processo manifatturiero suddetto, per cui ritengo che qualsiasi decisione locale e nazionale deve tener conto di questa peculiarità. Quali sono i vostri progetti? Infatti mi risulta da notizie acquisite, che questo problema non interessa soltanto la raffineria di Napoli, ma anche altre raffinerie.

THEODOLI, Presidente dell'Unione Petrolifera. Lei si riferisce anche alla raffine-

ria della Mobil, credo, ed in generale al problema del tipo di strutture che dovrebbero eventualmente cambiare.

GRASSUCCI. Tenendo conto che abbiamo una grossa capacità di raffinazione, vorrei sottolineare che le nostre raffinerie lavorano con una bassissima percentuale di uso degli impianti. Esiste, quindi, il problema di una ristrutturazione della nostra capacità di raffinazione. Desidererei conoscere se l'Unione petrolifera abbia elaborato, al riguardo, qualche piano; se cioè siano stati scelti dei criteri tenendo conto della necessità di mantenere i livelli di occupazione. C'è chi afferma che essendo le nostre industrie ad alta intensità di capitale, il numero degli occupati non è molto esteso per cui sembra non essere molto pesante tale problema. Ma esistono aree dove tale problema è fondamentale: basti pensare alla zona di Gaeta dove non vi sono industrie e intorno alla raffineria lavorano centinaia di persone con ditte appaltatrici. Ricapitolando, vorrei insomma conoscere se esistono dei criteri con i quali si può procedere a questa ristrutturazione tenendo in giusta considerazione il problema dell'occupazione.

L'altro aspetto, a mio giudizio, meritevole di approfondimento riguarda l'integrazione della capacità di raffinazione per evitare certi fenomeni come quello per cui il prodotto raffinato viene trasportato da Genova in Sardegna e viceversa e questo perché si tratta di un prodotto che appartiene a ditte diverse. Credo che noi abbiamo bisogno di una integrazione della capacità delle raffinerie e dei trasporti del prodotto onde poter abbassare i prezzi. Tutto questo anche in considerazione che il piano petrolifero, all'inizio del 1974, aveva stabilito l'esigenza di una diminuzione del 10 per cento dei punti di vendita. Al riguardo vorrei sapere se siano esatte le notizie secondo cui si starebbe procedendo ad una ristrutturazione dei punti di vendita, che dovrebbe essere ormai del 5 per cento tenendo anche conto che non si può procedere ad una pura e semplice diminuzione degli impianti dei quali occorre mantenere in funzione una certa percentuale, e ciò al fine di non correre il rischio di lasciare certi comuni senza punti di vendita e senza pompe di benzina.

CACCIARI. Mi limito a chiedere una opinione su un piccolo calcolo che ho fatto in merito ai vincoli che si incontrerebbero dal punto di vista della domanda di fronte ad un ulteriore aumento del prezzo dei prodotti petroliferi, in modo particolare della benzina. E' evidente che nell'ambito del piano energetico che stiamo discutendo, siamo costretti ad insistere sul ruolo che le compagnie private svolgono nel settore del rifornimento. In proposito non si possono certamente fare previsioni molto rigide. Chi, infatti, nel 1960 avrebbe potuto immaginare con esattezza come si sarebbe prospettato il mercato dell'energia nel 1975? Ciò premesso devo dire che uno dei problemi da mettere in chiaro consiste nel fatto che bisogna evitare che le compagnie private operanti nel nostro paese vengano completamente dirottate altrove.

Ritengo che la trasparenza del costo del greggio sia abbastanza assodata. Noi stiamo andando molto rapidamente verso un altro sostanziale aumento del prezzo del greggio, dell'ordine dell'11-12 per cento. Solo l'Arabia Saudita proporrà un aumento inferiore, intorno al 10 per cento. Desidererei conoscere l'opinione dell'Unione petrolifera su questa previsione di aumento, e ciò anche perché ritengo che questo non sarà l'ultimo aumento e che in ogni caso esso farà lievitare il prezzo di altri prodotti, quale, ad esempio quello del metano.

Ritornando all'aumento del costo del greggio di cui ho parlato prima, penso che arriveremo al costo di 13 dollari per barile di greggio *arabian light*, cioè ad una cifra dell'ordine di 15 miliardi di dollari per gli oneri derivanti dall'importazione del petrolio, che ricadrà sui paesi consumatori e industrializzati.

Voglio sottolineare che le previsioni fatte immediatamente dopo la crisi energetica del 1973 sono saltate. Mi riferisco alle previsioni della CEE e dell'OCSE, il che dimostra, in altre parole che si è verificato un grave fallimento della politica comunitaria. Non rimane, quindi, altro che prendere atto che a gennaio una tonnellata di petrolio fra raffinazione e distribuzione costerà intorno alle 100 mila lire.

Si porrà quindi il problema di una revisione dei prezzi dei prodotti petroliferi. In particolare si porrà immediatamente (ed è questa una cosa che interessa particolarmente l'opinione pubblica) la questione

della revisione del prezzo della benzina, dato che l'aumento da 400 a 500 lire è stato puramente fiscale. Vi sarà quindi la necessità di portare il prezzo della benzina almeno a 550 lire, e 50 lire andranno completamente alle compagnie. In seguito all'ultimo aumento, si parla di una riduzione di consumi addirittura del 20 per cento in questi mesi *post. 500 lire*. In base all'esperienza precedente possiamo ritenere che nel 1977 la riduzione in media sarà del 6-8 per cento e, con un aumento di altre cinquanta lire, si arriverà ad una riduzione del 9-10 per cento e con una industria di raffinazione che lavora già al 50 per cento della sua capacità, vi sarà un aumento del costo unitario tale da rimangiarsi in parte i vantaggi stessi ottenuti da un aumento del prezzo. Oppure proponete una redistribuzione, cioè, fermo restando il prezzo di 500 lire, che si operi un taglio per quanto riguarda la quota fiscale (ma questa è una ipotesi del tutto irrealistica). La manovra fiscale della benzina ha portato ad una diminuzione dei consumi e vi sarà una ulteriore riduzione (1000 miliardi e altri 500 miliardi alla fine del 1977). Se questo calcolo è realistico, vorrei sapere in che modo intendete muovervi per quanto riguarda una revisione dei prezzi non solo della benzina, ma anche degli altri prodotti petroliferi.

SALA, *Presidente della società ESSO*. Vorrei riesporre il problema energetico italiano in una forma logica, cercando nel contempo di dare una risposta ad alcune delle domande formulate.

Il primo problema che dobbiamo porci è la determinazione di quello che potrà essere il consumo energetico italiano nel prossimo futuro. Sono già state fatte delle previsioni e c'è da chiedersi se questi dati abbiano riflessi critici o meno sul resto dell'esposizione. Dico subito che secondo me non ce ne sono. Il discutere a lungo di quello che sarà il fabbisogno energetico nel 1985 o nel 1990 (perché dopo il 1990 è difficile fare previsioni) non ha una grossa importanza perché a far fronte a questo fabbisogno ci saremo noi petrolieri e noi disponiamo di notevole flessibilità operative. Stiamo operando in questo momento con un utilizzo della capacità che si aggira, secondo il tipo di lavorazione, tra il 60 e il 70 per cento della capacità effettiva utile e

installata. Vorrei quindi sgomberare il terreno fin d'ora dall'idea che l'industria di raffinazione italiana è sfruttata troppo poco. E rispetto a che cosa? Rispetto a quanto è sfruttata l'industria petrolifera europea; ma i coefficienti di utilizzo non sono molto diversi. Se gli impianti lo sono al 60 per cento, quelli europei sono sfruttati al 70 per cento. I nostri impianti sono stati sfruttati con percentuali più elevate e siamo abituati a far fronte a queste necessità e faremo fronte anche al fabbisogno energetico del 1990. Sappiamo importare prodotti, esportare, e utilizzare gli impianti. Poiché l'Italia è un paese importatore di prodotti, la crisi petrolifera ha avuto peso maggiore che altrove: ecco perché la nostra industria ha il 60 per cento di utilizzo.

Definito in una certa maniera il fabbisogno energetico, la seconda domanda da porsi è: come far fronte a questo fabbisogno? Vi sono importanti fonti di energia: la geotermica, l'idroelettrica, il carbone locale, non suscettibili di grandi variazioni. In questo momento, quindi, non ci interessano e non spetta a noi definire la politica di sfruttamento dell'energia geotermica, anche perché non vi sarà un grosso sviluppo di questa energia. Restano tre importanti protagonisti: petrolio, carbone ed energia nucleare. E quanta energia nucleare? Questo è un falso problema. Tanta energia nucleare quanta sarà possibile realizzare; anzi, anche per questa esistono programmi che saranno realizzati nei limiti in cui i permessi di localizzazione potranno essere ottenuti.

Vorrei a questo punto affrontare l'argomento del prezzo dell'energia nucleare e del perché costruiamo impianti ad energia nucleare.

Alcuni sostengono che costa di più il Kwh nucleare rispetto a quello tradizionale, secondo altri è vero il contrario. Io vorrei dire da tecnico, che non si può parlare in questo campo con troppa precisione.

Troppi fattori stanno influenzando sugli investimenti sia nucleari che petroliferi, e quindi sul costo dell'energia, per poter arrischiare una valutazione: in realtà si tratta di un falso problema. Dovremmo costruire tante centrali nucleari da poter influire sul prezzo dell'energia petrolifera, visto che i due prezzi sono in relazione tra loro. Noi qui sosteniamo che il problema non esiste

e che se costruissimo tutte le centrali nucleari in programma ciò nonostante la richiesta di petrolio continuerebbe ad aumentare.

A questo punto si ripropone il problema di un prezzo minimo dell'energia nucleare. Evidentemente ci sono fonti alternative, ed anche fonti differenziate geograficamente. Ora, io non voglio entrare nel merito di un programma di solidarietà internazionale, ma va detto che alcuni paesi, come l'Inghilterra o gli Stati Uniti, stanno sviluppando fonti di energia alternative affrontando costi crescenti. Questi paesi vorrebbero essere certi che gli sforzi che stanno compiendo non vengano vanificati da una diminuzione del prezzo dell'energia petrolifera. Ma c'è anche una fase di politica industriale: non vogliamo costruire centrali nucleari il cui costo è per lo meno incerto: a confermare questa situazione di incertezza ci sono i dati della mia casa madre, secondo i quali il costo di un chilowattora nucleare è maggiore di quello di un chilowattora elettrico.

Dunque questi investimenti nel campo nucleare richiedono una certa protezione, e il prezzo minimo può interessare di più quei paesi che hanno un programma attivo e fonti energetiche costose interne. Perché noi dovremmo accettare questo concetto del prezzo minimo? E' nel nostro interesse o nell'interesse generale? E' una questione di solidarietà internazionale e di politica industriale.

Vorrei tornare alla esposizione dei fatti per ribadire questo concetto: la crescente domanda di energia sarà soddisfatta da carbone, petrolio, energia nucleare, tutta l'energia nucleare che sarà possibile ottenere. Il carbone costa molto, lo si importa, inquina più del petrolio e i quantitativi importati non sono molti, si parla di qualche milione di tonnellate. Il protagonista è dunque, ancora una volta, il petrolio insieme al gas. Ma se questo è vero, chi dovrà fornire il petrolio e il gas al nostro paese?

Ho sentito la domanda dell'onorevole Cacciari, se le società multinazionali, gli operatori indipendenti, l'industria privata abbiano un loro spazio: è una domanda retorica. Io la ringrazio, onorevole, perché vuol dire che lei riconosce a questa industria non solo una certa sua validità realisticamente definita, ma anche delle possibilità di sopravvivenza. Debbo dire però,

che la domanda è tutt'altro che retorica in quanto molte industrie nazionali sono al limite della sopravvivenza. Retorica era la domanda se dobbiamo fare degli investimenti: siete voi che ci dovete dire se dobbiamo farli oppure no; noi potremmo suggerire quali investimenti siano nella linea di sviluppo del paese, impianti di riconversione, impianti di razionalizzazione; ma se volete gli investimenti ci dovete incoraggiare nel senso di farci capire che di fronte ad una certa dinamica dei costi c'è una speranza di realizzo.

Se retorica è la domanda sull'esistenza o meno di uno spazio per l'industria privata, allora bisogna definire quale sia il ruolo di tale industria, visto che voi stessi avete detto che tale ruolo esiste.

CACCIARI. L'industria privata ha un ruolo nel senso che lo Stato non potrebbe assumere tutta l'attività delle compagnie private.

SALA, *Presidente della società ESSO*. Certo il suo assunto è un dato di fatto; lei dice che fino ad una certa data noi abbiamo un ruolo da svolgere, e questo lo comprendiamo perfettamente. Allora quale ruolo, il 40, il 50, il 60 per cento? Aspettiamo che ci venga detto.

Quello che vogliamo sapere è cosa ci si aspetti da noi. La gente a volte chiede se ce ne stiamo andando, come se ciò fosse tanto facile. Il problema va rovesciato: noi vogliamo sapere quale concreto indirizzo ci dia il Governo. Ce lo dia rapidamente e noi lo seguiremo. In senso realistico, mi sia concessa la battuta; lei ha osservato che un ruolo per l'industria privata in Italia ancora esiste; ma se questo ruolo ci venisse negato e ci fosse dato un adeguato compenso, credo che i nostri azionisti, alla luce e soltanto alla luce, sia ben chiaro, delle perdite accumulate, solo dunque per un fatto economico, non sarebbero del tutto amareggiati da questo sviluppo.

PRESIDENTE. Comunque l'onorevole Cacciari ha detto che si può ancora aspettare per dieci anni. Poi si vedrà...

SALA, *Presidente della società ESSO*. A noi andrebbe bene anche se si trattasse di un anno, purché non fossimo più co-

stretti a subire perdite ed il compenso fosse adeguato.

Per quanto riguarda i prezzi, questi devono essere tempestivamente aggiornati. Abbiamo avuto perdite ingentissime, ma questo è un ritornello sul quale non voglio insistere. Quest'anno abbiamo perso per due motivi: il ritardo nella modifica dei prezzi e la parziale applicazione del metodo. Cominciamo con una brevissima disamina su questo secondo aspetto. Il metodo suggerito riuscirebbe, forse, a farci ottenere un aumento del 7-8-10 per cento se vendessimo tutto il prodotto a tutti i clienti in tutta Italia ai prezzi massimi e in contanti; siccome è una speranza per noi il passaggio dalle perdite previste ad una perdita limitata, già lo considereremmo un risultato, ma non credo che sia quello che si vuole conseguire. Allora vogliamo che sia fatta giustizia, vogliamo la trasparenza nel modo in cui i prezzi sono fissati. Da parte nostra, la trasparenza esiste ed i nostri uffici di contabilità sono aperti a tutti i giornalisti, purché si fermino almeno tre o quattro giorni: non si può avere un quadro chiaro in cinque minuti.

Sarebbe auspicabile che ci fosse trasparenza anche nella reciproca analisi dei prezzi: come mai si arriva a prezzi così insoddisfacenti, come mai si arriva così in ritardo con gli aumenti, come mai il Consiglio di Stato nella prima sentenza sull'analisi della formazione dei costi ha detto che questi prezzi sono stati fissati in maniera così bassa da equivalere ad una espropriazione surrettizia?

Questa affermazione è contenuta nella sentenza del Consiglio di Stato. Se il giorno si vede dal mattino, sono queste le considerazioni che devono essere formulate.

Mi auguro, pertanto, che si arrivi, per il momento e rapidamente, ad una diversa formulazione dei prezzi, che tenga conto della variazione del costo del grezzo, della variazione del cambio e degli altri costi operativi. In questo modo avremo lo spazio e la possibilità di lavorare.

Purtroppo l'aumento dei prezzi deve essere sostenuto da qualcuno. Credo sia più auspicabile l'aumento della benzina di 50 lire al litro della riduzione delle tasse, ma questo non è campo di nostra competenza. L'aumento del prezzo della benzina provocherà una riduzione delle vendite, non ab-

biamo opposizioni da fare. Vogliamo essere buoni cittadini; non lo vogliamo essere solo a parole, ma con i fatti.

Quale sarebbe la riduzione del costo se si riducesse del 10 per cento il numero delle raffinerie? Si avrebbe una riduzione del 3 per cento; poiché il costo-raffineria è di 10 lire al chilo (dico una cifra tonda) si potrebbe avere un risparmio di 30 centesimi. Vogliamo con questo non procedere alla ristrutturazione? Al contrario, è necessario procedere alla chiusura delle raffinerie obsolete, ma bisogna anche ricordare che tutto questo non inciderà molto sul prezzo del prodotto perché la nostra incidenza è di qualche decina di lire.

La stessa cosa si può dire della riduzione del volume. Se questa fosse di un 10 per cento, il nostro costo salirebbe di un 4 - 5 per cento che si potrebbe compensare variando da 50 a 55 lire l'aumento. Si può fare qualcosa, l'essenziale è che nel fissare il prezzo della benzina si preveda un qualcosa per coprire questa riduzione.

A questo punto pongo una domanda: ma tutto questo potrebbe modificare la struttura di resa della raffinazione italiana? Certamente non risolviamo il problema, comunque c'è sempre il sistema internazionale. Bisogna però ricordare che a monte della raffinazione c'è il rifornimento.

Credo quindi che l'argomento «trasparenza del costo del grezzo», vada fatto in altri termini. Il ripetere che non si conosce il costo del grezzo, che non si conoscono gli elementi di utile del grezzo fa ormai parte di un periodo arcaico. Sono anni che ci vengono dette le stesse cose. Rispondo: è soltanto in Italia che esiste questo interrogativo. Tutti quelli che conoscono la materia sanno qual è il margine di utile nel grezzo, eppure ci viene fatta la stessa domanda. I dati sono noti, 20 cents per barile sul greggio arabo.

La prima domanda sulle condizioni di rifornimento è orientata nel senso di sapere se le giacenze sono tante o poche. Bisogna dire che di petrolio c'è n'è tanto, ma non tantissimo. L'aumento del consumo del petrolio è stato continuo. Bisogna dire che l'Arabia sta operando - a nostro parere - al 50 per cento della potenzialità di quella regione; d'altra parte occorre considerare le richieste di quantitativi sempre maggiori che vengono fatte dagli Stati Uniti per quanto riguarda il greggio arabo.

Quindi, da una parte esiste il problema del continuo aumento di domanda e dall'altro quello della politica dei paesi produttori: vorranno questi mettere il greggio a disposizione del resto del mondo?

Arrivo ad una conclusione - parlo come amministratore delegato di una società multinazionale, ma anche come amministratore dell'affiliata italiana -, non dovremmo perdere la flessibilità di riformamenti. Infatti, più di due terzi della nostra posizione internazionale è rappresentata da greggio del Medio oriente già contrattato con noi; vi è quindi da essere penserosi all'idea di rinunciare a questa flessibilità.

Non bisogna sottovalutare la possibilità di trovarci, in futuro, nuovamente di fronte ad una situazione analoga a quella del 1973? Ma mentre allora si trattò di un fatto eminentemente politico, questa volta potremmo trovarci in una situazione di bilancio piuttosto ristretto di domanda e offerta.

Per quanto riguarda la distribuzione, noi da tempo sosteniamo la necessità di una ristrutturazione dei punti di vendita. Per arrivare a questo vi sono due strade: la coercizione, oppure uno sforzo comune e coordinato. Naturalmente noi siamo per questa ultima ipotesi; ci siamo sempre dichiarati disposti a ridurre i punti di vendita, anzi entro il 1980 abbiamo in programma una riduzione del 7 per cento.

E' chiaro che abbiamo lo stesso interesse, noi ed i consumatori, a ridurre i punti di vendita.

Una volta si assisteva alla caccia selvaggia della concessione, per vendere più benzina. Si assisteva a delle trattative, sulla cui natura non vorrei intrattenermi troppo. Ora questo periodo è finito. Sappiamo benissimo che la vendita di benzina, non aumenta, nemmeno in caso di analogo aumento dei punti di vendita. Oggi vogliamo tutti ridurre; ma ciò significa mettere della gente che fa il gestore nella condizione di trovare un altro posto. Abbiamo contratti di durata novennale. Ecco perché il 7 per cento ci pare un numero realisticamente indicato. Ci arriveremmo senza grossi contrasti tra noi e quei gestori che volessero abbandonare l'attività. L'ente di Stato è d'accordo con noi. Si tratta di definire la modalità di questa riduzione. Essa deve avvenire, in altri termini, sulla base del

numero. Stiamo comunque muovendoci in questa direzione.

Devo riassumere un poco il quadro generale. Noi auspichiamo, forse da un punto di vista diverso, ma non troppo, le stesse cose che ho sentito auspicare in questa sede, vale a dire una forma diversa di rapporto. Possiamo avere obiettivi diversi, possiamo avere una struttura che ci obbliga a pensare in termini diversi, ma bisogna che abbiamo un rapporto anche diverso. Noi attendiamo delle indicazioni precise dal Parlamento. Noi attendiamo la definizione del nostro ruolo e auspichiamo che un'occasione come quella di oggi, che per noi è preziosissima (abbiamo sempre auspicato di discorrere insieme dei prodotti energetici) si verifichi con il Ministero dell'industria e con gli altri Ministeri, in maniera più frequente, in modo da essere considerati una parte che ha il diritto di esprimere idee e programmi.

Siamo certamente pronti, purché ci siano date possibilità di sopravvivenza, ad accettare le indicazioni del Parlamento e ad operare in questo senso. Abbiamo perfino offerto la nostra cooperazione affinché la bilancia dei pagamenti possa essere in qualche modo migliorata. Abbiamo fatto delle offerte, abbiamo proposto soluzioni di carattere finanziario. Abbiamo analizzato insieme agli interessati questa dinamica di modello di sviluppo, in ordine ai quali, sulla base dell'esperienza siamo scettici. Questi accordi che si fanno, a volte non hanno un seguito reale. Gli accordi vanno in porto quando qualcuno vende qualcosa a prezzi buoni, talvolta addirittura armi sofisticate. Questo è quello che muove le correnti di importazione e di esportazione. Abbiamo anche detto che se la piccola industria dovesse essere nella condizione di acquisire del grezzo, certamente non saremmo noi società private a rifiutare di acquistare dai piccoli industriali partite di grezzo a condizioni equivalenti. Abbiamo la paura e la preoccupazione che il problema non sia stato analizzato correttamente, che sia stato analizzato invece da un punto di vista troppo generalizzato, per cui si dovrebbe comperare, ad esempio, molto grezzo dall'Iran. Questo paese ha un certo quantitativo di grezzo, che è marginale e quindi ci potrebbe essere un interesse. Forse l'Iran avrà dai tre ai cinque milioni di tonnellate all'anno da trattare. Non

credo che sia interessato a vendere centomila tonnellate di greggio, per acquisire una fabbrica di scarpe.

Sappiamo che gli operatori economici di quei paesi preferiscono il dollaro, convertibile, flessibile, spendibile ovunque, alla rigidità di questi contratti.

Siamo però disponibili (lo abbiamo fatto anche in altri paesi) certamente per la piccola industria, forse per la media industria. La grande industria, quando ci ha provato, è riuscita a fare questi accordi di scambio e non ha avuto difficoltà a collocare il greggio.

Sul *pool* del grezzo, due parole: è una maniera inefficiente di impostare il problema. I miei colleghi hanno senz'altro da aggiungere qualche argomento più interessante, di quelli che ho io. Certamente il *pool* dei grezzi è una poesia che non serve molto.

Quello che auspichiamo è un rapporto diverso. Siamo e vogliamo essere degli operatori corretti, per cui abbiamo bisogno di uno scambio corretto di idee. Bisogna sentire cosa ne pensate voi del Parlamento e del Governo. Noi vogliamo presentare dei programmi e essere messi - è tutto quello che vogliamo - in condizioni di sopravvivenza.

THEODOLI, *Presidente dell'Unione Petrolifera*. Vorrei adesso esaminare le varie domande e dare le risposte che ancora non sono state date.

L'onorevole Servadei ha chiesto notizie sul greggio e sulla durata delle scorte naturali. L'industria prevede che altre riserve nel mondo verranno trovate, fino all'anno duemila, per essere poi sfruttate in avanti. Tuttavia è probabile un rallentamento nel ritmo di crescita delle riserve. Questo è peraltro quello che diciamo oggi, 1 dicembre 1976. Quando incominciai a fare questo mestiere, 28 anni fa, si prevedeva che negli anni fra il 1985 e il 1990 il petrolio sarebbe stato esaurito. Era assolutamente impensabile, 15 anni fa, che a Malossa si potesse arrivare ad una profondità di seimila metri, per trovare quello che è stato trovato (gas e gasolina, che è una specie di grezzo molto leggero, cioè una specie di benzina pesante). Era impensabile allora, andare a cercare del petrolio, dove esistono delle profondità marine di centinaia di metri. Non so se avete presente una grossa

struttura, ancorata in mezzo al mare, ad una profondità di 100 o di 150 metri che deve trivellare, senza subire ondeggiamenti. E' una realizzazione fantastica, pochi anni fa impensabile. Da qui a dieci anni forse i semila metri di Malossa saranno una cosa di normale amministrazione. Può darsi che da qui a dieci anni riserve che oggi appaiono non recuperabili lo possano essere nel 2010 e nel 2020.

Per i consumi energetici possiamo riferirci alle valutazioni di oggi: all'inizio di gennaio potrebbero essere differenti, come ho già detto. Per quanto riguarda i problemi della ristrutturazione della capacità di raffinazione, e sugli effetti che la stessa potrebbe avere sul contenimento dei costi, credo che l'ingegner Sala abbia già risposto: l'incidenza sarà comunque estremamente modesta considerato il peso modesto che la voce raffinazione riveste ormai sul costo complessivo del petrolio distribuito al consumo.

LEHMANN, *Presidente della MOBIL OIL*. Rispondo alla domanda dell'onorevole Formica sui problemi particolari di Napoli. Prima vorrei dire che siamo consapevoli della necessità di ristrutturare il settore della raffinazione. Non penso che ci sia una differenza di obiettivi fra il settore dei raffinatori e l'interesse generale del paese. Noi vogliamo utilizzare al meglio la capacità di raffinazione esistente e arrivare ad una certa economicità. E' ovvio che un imprenditore che ha una raffineria vecchia vuole modernizzarla, spostarla, chiuderla. Lei ha citato il caso della raffineria di Napoli. Si tratta complessivamente, tra occupazione diretta ed indotta, di 1400-1500 persone che lavorano in questa raffineria. Pensare di spostarla, spendere trecento miliardi, per ricostruirla in un altro posto che non sia la zona di Napoli, non è realizzabile. Forse si potrà fare fra dieci anni. Non è qualcosa che si può fare oggi. Il problema della ristrutturazione è quello di conciliare i desideri degli imprenditori, che sono gli stessi di quelli dello Stato, e il problema sociale che esiste.

Allora, si può procedere con un miglioramento degli impianti esistenti, chiudendo vecchi impianti, che hanno un costo che è molto più alto; poi, si cerca, come ho detto, di trovare e sviluppare gli impianti che aumenteranno la valorizzazione del

greggio e minimizzeranno i problemi relativi ai costi del personale. Quando si chiude un impianto vecchio, c'è anche il problema di cercare di assorbire il personale senza creare problemi sociali. Questo è il problema della ristrutturazione della raffinazione.

THEODOLI, *Presidente dell'Unione Petrolifera*. L'onorevole Formica aveva chiesto qualche cosa a proposito della raffinazione all'interno della MOBIL. Credo che sul problema possa rispondere in modo più approfondito il presidente della MOBIL OIL.

LEHMANN, *Presidente della MOBIL OIL*. Prima di tutto vorrei chiederle a quale tipo di impianti lei si riferisce.

FORMICA. Agli impianti per la trasformazione dei prodotti finiti.

LEHMANN, *Presidente della MOBIL OIL*. Si tratta di alcuni impianti vecchi di 30-40 anni, che quindi operano con un costo enorme. Probabilmente sarà necessario chiuderli e riassorbire il personale in altre occupazioni più economiche, a meno che non ci sia un aiuto da parte dello Stato, ma non mi sembra questo il momento più adatto.

THEODOLI, *Presidente dell'Unione Petrolifera*. Sempre in merito a questo argomento, l'onorevole Grassucci ha parlato della raffineria di Gaeta. Posso dire che questa non fa parte dell'Unione Petrolifera. So che al termine del nostro incontro ce ne sarà un altro, appunto con i rappresentanti di quella raffineria; e sarà quindi opportuno rivolgere a loro le stesse domande.

GRASSUCCI. La mia era solo una citazione a titolo di esempio, perché è vero che nel settore della raffinazione si registra un'alta concentrazione di capitali, ma non è vero nello stesso vi sono pochi occupati. A me interessava soltanto sapere se già fossero stati elaborati dei criteri per questo processo di ristrutturazione della raffinazione.

MORATTI, *Vicepresidente dell'Unione Petrolifera e Presidente della SARAS*. Ri-

guardo al suo accenno alle raffinazioni fatte in Sardegna i cui prodotti sono poi portati nel continente, posso dire innanzitutto che quest'anno lavoriamo il 50 per cento di quello che lavoravamo negli anni scorsi. Abbiamo una raffineria molto sofisticata in Sardegna per lavorazioni per conto terzi e grazie a questa sofisticazione, siamo riusciti a lavorare ben 28 tipi diversi di greggi di cui alcuni di difficile lavorazione.

La sofisticazione della nostra raffineria permette di dare prodotti molto leggeri che interessano in modo particolare dei clienti stranieri.

Infine, non ci si deve meravigliare che questi prodotti dalla Sardegna vengano importati nel continente italiano perchè dalla Sardegna i prodotti vengono anche esportati in quasi tutto il bacino del mediterraneo e in numerosi paesi nordeuropei.

GRASSUCCI. Con la mia domanda non intendevo chiedere se era necessario raffinare un maggior quantitativo di greggio, né intendevo esprimere meraviglia per questi trasferimenti di prodotti raffinati. Quello che mi meraviglia, infatti, è che il prodotto venga portato in continente per il consumo e di qui una parte venga nuovamente trasferita in Sardegna per il consumo locale.

MORATTI, *Vicepresidente dell'Unione Petrolifera e Presidente della SARAS*. Noi siamo in grado di raffinare greggio molto paraffinoso, che ha bisogno di attrezzature particolari che non tutte le raffinerie possiedono in Italia. Le raffinerie, del resto, sono l'una diversa dall'altra per tipo di lavorazione; noi ci siamo specializzati in lavorazioni per conto terzi e abbiamo sempre trovato con facilità clientela disposta a pagare anche qualcosa di più per il trasporto pur di avere i nostri servizi che permettono una grande flessibilità sia come tipi greggi, che come rese e tipi di prodotti.

Se poi avessimo impianti addizionali per la produzione di prodotti leggeri (per i quali occorrerebbe un investimento di oltre 100 miliardi di lire) potremmo certo acquisire altre lavorazioni di grezzo per committenti esteri, andando così dal presente 50% dell'attuale capacità di raffinazione di grezzo a percentuali maggiori e forse anche al 100%. Al riguardo abbiamo già completato studi e progetti molto dettagliati.

THEODOLI, *Presidente dell'Unione Petrolifera*. Vorrei spiegare ulteriormente quanto ha già detto l'ingegner Moratti. Ricordo che un greggio estremamente pesante può essere lavorato non solo da una raffineria costiera che abbia attrezzature per quel tipo di lavorazioni, ma anche da altre.

La parola greggio è ampia, va dal greggio pesantissimo, che deve essere tenuto ad una temperatura molto elevata, ai greggi leggeri, che hanno cioè una alta concentrazione di parti leggere di benzina e che possono essere trasportati più facilmente. Per esempio, il greggio cui faceva riferimento l'ingegner Moratti non può essere trasportato nella sua forma originale - cioè come esce dal giacimento - all'interno del paese a meno di avere delle attrezzature costosissime. A questo proposito ricordo anche che i recenti ritrovamenti in Alaska creano dei gravissimi problemi di trasporto del greggio.

GRASSUCCI. Il problema è che dal greggio si possono ottenere uno o due tipi di olio combustibile; io non pongo il problema della materia prima, ma quello del consumo delle aree e della loro integrazione.

LEHMANN, *Presidente della MOBIL OIL*. Circa il trasferimento dei prodotti da un'area all'altra vorrei precisare che mediante il sistema degli scambi si tenta sempre di minimizzare il costo del trasporto. Nella maggior parte dei casi l'interesse generale coinciderà con quello particolare.

LABBE', *Presidente della TOTAL italiana*. Sulla sofisticazione delle raffinerie, è utile sottolineare il fatto che si possono assicurare schemi molto diversi di produzione avendo le attrezzature appropriate. Per esempio, oggi ci sono degli impianti di conversione tipo *hydrocracking* che permettono di passare da un prodotto pesante a dei prodotti più leggeri e, al limite, di produrre anche oli lubrificanti. Questi si trovano in Germania, in Francia e in Inghilterra, ma non ne esistono anche in Italia. E' chiaro come tale sofisticazione porti ad una maggiore valutazione dei prodotti.

A proposito della domanda relativa allo scopo della agenzia nazionale per l'approv-

vigionamento del greggio, occorre distinguere tre casi: se si tratta di una semplice gestione centralizzata degli acquisti di greggio, i documenti consegnati ai membri della Commissione hanno dimostrato che il sistema invece di portare dei vantaggi all'Italia, comporterebbe al contrario degli effetti negativi.

D'altra parte si potrebbe migliorare le condizioni di approvvigionamento nell'ambito della CEE sfruttando una certa coordinazione, come proposto da un gruppo di 5 società europee (fra cui l'ENI) per promuovere delle azioni comuni senza escludere d'altronde altre società. Qualcuno ha proposto di costituire un'agenzia con lo scopo dichiarato di procedere in realtà ad una nazionalizzazione dell'industria petrolifera senza averne a subire le conseguenze negative. Oltre alla scorrettezza evidente di una tale manovra alla quale nessun paese al mondo, preso dal *virus* delle nazionalizzazioni, ha fatto mai ricorso...

OLIVI. Non è l'Italia comunque che ha questo *virus*.

CAPPELLONI. E' interessante che lei definisca in ogni caso la nazionalizzazione un *virus*.

LABBE', *Presidente della TOTAL italiana*... si deve rilevare che un meccanismo di questo tipo sarebbe ovviamente contrario alle regole del Trattato di Roma e più precisamente agli articoli: 86 (sull'abuso delle posizioni dominanti), 91 (sulle pratiche di *dumping*) e 92/94 (sugli aiuti forniti dagli Stati). Se al contrario lo scopo è di facilitare la fissazione dei prezzi CIP dei prodotti finiti ad un livello artificialmente basso, come attualmente, facendo assorbire dall'agenzia la differenza fra i costi reali dei greggi importati ed i costi artificiali ritenuti dal CIP, si potrebbe chiedere perché le società petrolifere private non sarebbero soddisfatte?

Le società private internazionali hanno già risposto che esse non possono concepire come naturale tale modo di operare per svolgere il loro ruolo di operatori integrati incaricati di soddisfare i fabbisogni energetici nel mondo.

In ogni modo resterebbe da vedere come far digerire al contribuente la creazione

di una macchina che fabbrica dei *deficit* a sue spese, per permettere alla fine di sovvenzionare certi interessi settoriali.

THEODOLI, *Presidente dell'Unione Petrolifera*. L'onorevole Miana ha chiesto chiarimenti circa la notizia diffusa dalla stampa secondo cui le compagnie petrolifere avrebbero acquistato recentemente grossissime quantità di greggio in vista di prevedibili aumenti. A questo proposito devo dire che si parla ancora di aumenti che potrebbero oscillare tra il 7 ed il 20 per cento; noi riteniamo che il 10 per cento forse potrebbe essere più che sufficiente, ma forse questo è uno *statement* unilaterale. Comunque posso rispondere su ciò che hanno fatto le compagnie petrolifere, naturalmente limitatamente a quelle che fanno parte dell'Unione petrolifera. Mettendo a raffronto i dati relativi ai mesi di ottobre, novembre e dicembre 1976, dell'anno scorso e di quello in corso (naturalmente sono dati a consuntivo quelli relativi all'anno scorso e ai mesi di ottobre novembre di quest'anno, mentre sono previsionali quelli relativi al mese di dicembre) troviamo, per il 1976, 7 milioni e 146 mila tonnellate a fronte di 7 milioni e 297 mila tonnellate per il 1975. Quest'anno si registra quindi una sia pur leggera flessione rispetto all'anno scorso. Non abbiamo serbatoi di gomma, i nostri serbatoi sono di metallo per cui non ha fondamento la notizia apparsa anch'essa sulla stampa, secondo cui in alcuni periodi c'erano delle nostre petroliere da 250 mila tonnellate che vagavano nel Mediterraneo in attesa di chissà che cosa. Oltretutto una nave di questa mole non può fermarsi in mezzo al mare perché costituirebbe un pericolo gravissimo; sono navi che comportano una pericolosità, un costo ed una difficoltà di programmazione sulla quale non mi voglio soffermare, ma nessun imprenditore si prenderebbe il rischio di tenerla ferma; al massimo potrà rallentare la velocità per arrivare quando un determinato punto sia libero. D'altra parte, va considerato che, oltretutto tenere questo grezzo, che noi paghiamo sonoramente, da parte per un mese o anche più, comporta un costo aggiuntivo in termini di interessi passivi molto forte. Ma su questo punto l'ingegner Sala potrà forse essere più preciso di me.

SALA, *Presidente della società ESSO*. E' un calcolo piuttosto complicato; occorre tener presente la probabilità che i prezzi aumentino entro una certa data, il costo del denaro, eccetera; comunque i dati relativi agli ultimi tre mesi dimostrano che gli acquisti sono stati inferiori a quelli del corrispondente periodo dell'anno scorso. Inoltre gli inventari sono più bassi, quindi non solo non si è avuto un incremento negli approvvigionamenti, ma questi sono avvenuti sulla base di scorte più basse.

CACCIARI. Non vi è la possibilità di immagazzinare il grezzo nei paesi produttori?

SALA, *Presidente della società ESSO*. No, i paesi produttori hanno l'abitudine di applicare l'aumento di prezzo al momento della partenza delle navi. Non escludo che in altri paesi europei, dove il costo del denaro era ed è più basso e dove si possono fare certe previsioni sull'aumento dei prezzi, si sia provveduto ad aumentare le scorte con beneficio per la bilancia dei pagamenti di quei paesi. Se ciò non è avvenuto in Italia non è perché noi siamo stati sprovveduti, ma per delle ragioni obiettive e per dei limiti economici che non occorre ricordare e che derivano da un sistema di amministrazione dei prezzi che porta a queste storture, in conseguenza delle quali non si è fatto quello che forse in altri paesi è stato possibile fare.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per il contributo da loro portato in questo incontro che mi sembra abbia dimostrato come sia possibile, senza arrivare ad uno scontro, avere uno scambio di opinioni civile e democratico.

Probabilmente avremo occasione di incontrarci di nuovo per discutere ancora questo problema della determinazione dei prodotti petroliferi.

THEODOLI, *Presidente dell'Unione Petroli*. A nome dei colleghi e mio personale desidero solo dire che noi siamo disponibili a dare qualsiasi altra informazione.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta in attesa di dare inizio alla prossima audizione dei rappresentanti dell'ASSOPETROLI.

La seduta, sospesa alle 18,35, è ripresa alle 18,45.

Presidenza del Vicepresidente Miana

PRESIDENTE. Continuiamo l'indagine conoscitiva sui problemi dell'energia con l'audizione del commendator Giuseppe del Bo, presidente dell'ASSOPETROLI. Partecipano a questa audizione anche i signori Jacorossi e Balduini, Vice-presidenti della Associazione, nonché l'avvocato Bruno Nardini, Consigliere della Associazione stessa. Informo altresì i nostri ospiti che il presidente della Commissione, onorevole Loris Fortuna, è assente perché trattenuto all'estero da precedenti impegni.

Tutti gli onorevoli membri della Commissione hanno ricevuto il documento che ora il commendator Del Bo ci illustrerà. Dopo la relazione, i commissari potranno rivolgere le loro domande, alle quali poi i nostri ospiti potranno rispondere.

DEL BO, *Presidente dell'ASSOPETROLI*. Desidero ringraziare la Commissione industria per aver invitato l'Assopetroli a partecipare all'indagine conoscitiva sui problemi dell'energia. L'Assopetroli si è sempre battuta affiancandosi agli organi dello Stato per realizzare quella riduzione sull'imposta del «gasolio trazione» che può porre fine al fenomeno del contrabbando. Tre anni fa, in una riunione tenuta presso il Ministero delle finanze, fu detto dal nostro rappresentante, signor Jacorossi, che l'unico sistema per eliminare il contrabbando consisteva nel rendere la frode infruttifera riducendo l'imposta di fabbricazione. Dopo tre anni da quando fu compiuta questa enunciazione, sono lieto di constatare che l'auspicato provvedimento è stato preso e già se ne stanno avvertendo i benefici effetti. La frode può infatti considerarsi scomparsa. Ciò del resto corrisponde a quanto si è verificato nel contrabbando delle sigarette che esso pure è finito quando il franco svizzero ha raggiunto un cambio con la lira che ha reso non utile trasportare clandestinamente le sigarette in Italia. Ho posto l'accento su questo evento per dimostrare come il nostro operato sia sempre stato improntato alla massima lealtà. Sono 29 anni che rap-

presento l'Assopetroli e nei confronti dello Stato ho sempre assunto atteggiamento di piena sincerità. Mai nessuno nel corso di questi lunghi anni ha potuto accusare di mendacio l'Assopetroli. Dico ciò per ricordare come questo nostro comportamento sia stato scarsamente apprezzato e come la nostra voce sia stata spesso immeritabilmente inascoltata.

Quante volte infatti abbiamo proposto provvedimenti a nostro avviso utili in materia di distribuzione dei prodotti petroliferi, proposte che sono state completamente ignorate? Abbiamo indubbiamente subito dei soprusi. Certamente negli ultimi tempi le cose sono cambiate ed il potere delle grandi compagnie è divenuto meno arrogante.

Purtroppo in certe occasioni esse si sono comportate nei confronti della nostra categoria con prepotenza. Attualmente, come ho detto, l'atmosfera è diversa e mi auguro che essa continui a migliorare e che si arrivi a trattare, come è giusto e naturale, in un sistema democratico, su un piede di parità in modo che non vi siano categorie che possano prevalere su altre. Questo è uno dei punti che vorremmo fosse tenuto presente.

Tengo a precisare che noi non abbiamo mai chiesto allo Stato dei privilegi, siamo fra i pochi che non hanno mai chiesto prestiti, interventi, dilazioni; abbiamo sempre combattuto soltanto con le nostre forze e con i nostri mezzi e ciò che abbiamo ottenuto lo dobbiamo esclusivamente a noi. Sullo Stato non abbiamo mai gravato e allo Stato abbiamo sempre dato; facciamo gli esattori gratuiti di centinaia di miliardi, in molti casi anticipiamo le ingentissime imposte gravanti sui prodotti petroliferi, ma di questi nostri sacrifici non si tiene alcun conto. Abbiamo giacenti ed indisponibili scorte di prodotti petroliferi per centinaia di milioni e poiché queste scorte rappresentano un servizio per la collettività, abbiamo da anni chiesto inutilmente che lo Stato renda l'onere meno grave dandoci la possibilità di tenerle allo stato SIF. Vorremmo quindi che i nostri problemi accennati nella mia relazione fossero tenuti nella giusta considerazione.

Nessuno sa poi spiegare perché il trattamento delle scorte d'obbligo sia più favorevole per le compagnie petrolifere che non, pur svolgendo la stessa funzione, per

le aziende distributrici e perché alle compagnie stesse venga riconosciuto un maggior margine di L. 4,70 al litro per la distribuzione della benzina. Si tratta di problemi molto importanti in una situazione di mercato pesante come è l'attuale, nella quale molte aziende distributrici si trovano in gravi difficoltà e su ciò vorrei che la Commissione soffermasse la sua attenzione.

Altro problema che vorrei sottolineare è quello relativo ai consumi, campo nel quale lo Stato ci ha sempre trovato puntualmente al suo fianco ricevendo tutta la nostra collaborazione sia per quanto riguarda la loro riduzione sia per quanto riguarda l'attuazione del regolamento della legge n. 373 alla cui discussione abbiamo apportato i rilievi dettati dalla nostra esperienza. Lo Stato dunque ha trovato in noi dei collaboratori leali ed obiettivi.

Sul problema, della razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti tengo a sottolineare che siamo stati fra i primi ad esprimere il nostro consenso e, senza peccare di superbia, posso affermare che già nel 1952 l'Assopetroli aveva chiesto al Ministero industria di limitare le concessioni (che allora si chiamavano autorizzazioni) prefettizie per la installazione di punti vendita carburanti, insistendo perché venissero accordate esclusivamente ad aziende concessionarie di deposito, cioè che fossero effettivamente commercianti di prodotti petroliferi. Chi vi parla ha sostenuto in proposito una battaglia piuttosto dura ed è stato anche accusato di essere favorevole alla istituzione di un monopolio. La realtà è che oggi ci troviamo a constatare l'esistenza di 40.000 distributori di carburanti proprio perché si è voluto ignorare il nostro suggerimento essendosi il Ministero limitato, con la circolare n. 292 del 21-7-1952, che dettava «criteri di massima nell'esame delle domande per le nuove installazioni», ad invitare i prefetti a dare la preferenza ad un'azienda petrolifera rispetto ad un privato solo nel caso di concomitanza nella richiesta di concessione di un punto di vendita. Bisogna però ben considerare cosa si intende fare perché non è giusto che si operi una razionalizzazione della rete distributiva a danno dei più piccoli e dei più deboli. L'Assopetroli si batterà pertanto con tutte le sue forze affinché ogni categoria concorra alla rinun-

cia in eguale misura e sia concesso ad ogni operatore di giudicare quale fra gli impianti di cui dispone debba essere abbandonato.

Scopo dello Stato è infatti quello di ridurre il numero degli impianti ed è pertanto il modo che deve essere adottato per raggiungere questo scopo che è in discussione. Risolto il problema dal punto di vista umano, che a noi sembra il più importante poiché si possono mettere in difficoltà molte famiglie, noi siamo dispostissimi ad accettare riduzioni a condizione che queste avvengano in misura eguale per tutti. Il problema è molto grave e vorrei pregare i signori commissari di tenerlo nella dovuta considerazione.

Con ciò ritengo di aver delineato le condizioni generali in cui attualmente si svolge la distribuzione dei prodotti petroliferi e dei maggiori problemi che particolarmente affliggono la categoria dei distributori indipendenti e prego pertanto i colleghi che mi hanno accompagnato di aggiungere le puntualizzazioni che ritengono opportune.

NARDINI, Consigliere dell'ASSOPE-TROLI. Sono d'accordo con quanto detto dal commendator Del Bo. In Italia esistono 40.000 distributori stradali, cioè troppi; si vogliono, però, eliminare i rami secchi partendo dal basso ovvero tenendo conto dell'erogato: ad esempio si vorrebbe stabilire che tutti gli impianti che non raggiungono i 100.000 litri di erogato sono automaticamente eliminati. L'attuazione di questo sistema rappresenterebbe una grossa ingiustizia in quanto il legislatore ha definito servizio pubblico l'attività di distribuzione carburanti non in proporzione all'erogato bensì in base alle necessità della zona in cui esso viene svolto.

Se usciamo da Roma, percorrendo una qualsiasi strada consolare, troviamo una fila di impianti uno accanto all'altro senza soluzione di continuità: ecco questo è un caso in cui non si può parlare di pubblico servizio.

Capisco quanto sia difficile operare una scelta in caso simile, ma è sempre meno dannoso eliminare uno di questi impianti che non l'unico distributore di un piccolo paese per il solo fatto che eroga una minima quantità di carburante.

Non si dica che il problema non sorge perché si vuole far rimanere in vita gli unici impianti dei centri abitati quando di-

stano più di 10/20 km. da altri impianti, non è indifferente il danno che riceve un modestissimo consumatore se è costretto a percorrere cinque o dieci chilometri in più magari per andare a rifornire la propria motocicletta.

Quando si deve installare un nuovo impianto trovo che sia valido il principio di permettere o di negare tale installazione a seconda della quantità di carburante che si presume possa essere erogato a meno che non si tratti di una zona in cui non vi sono ancora impianti; ma la eliminazione di un impianto ormai esistente rappresenta una distruzione di ricchezza ed allora il metro per determinare l'utilità deve essere del tutto diverso.

Non mi stancherò di ripetere che l'utilità di un impianto non deve essere considerata in base alla quantità di benzina che vende, ma in base alla quantità ed alla qualità della clientela che serve. E' evidente che l'impianto che serve poche macchine di grossa cilindrata vende molto più carburante di quello che fornisce un numero molto elevato, ed esempio, di motociclette.

Quindi, il criterio di eliminare gli impianti che si considerano antieconomici è un criterio molto facile che risolve, in parte, i problemi delle compagnie petrolifere, ma che danneggia tutta l'utenza, ed indubbiamente anche la categoria degli indipendenti rappresentata da coloro che hanno gli impianti più piccoli ed a più basso erogato, mentre quelli ad alto erogato sono oggi in mano alle compagnie petrolifere.

Si dice che i piccoli impianti sono antieconomici; ma per chi? Non per la collettività, visto che ormai la spesa di impianto è stata sostenuta. Se di antieconomicità si può parlare essa è dovuta alla creazione di un artificio che il CIP ha creato fissando dei compensi inversamente proporzionali alla quantità di benzina erogata: il gestore che vende al di sotto dei 200.000 litri annui ha uno sconto di L. 18,70/lt.; quello che vende dai 200.000 ai 300.000 litri annui lo ha di L. 17,20/lt. In effetti una antieconomicità per la collettività con questo sistema esiste, ma si tratta di un artificio che in definitiva ha aiutato a mantenere in vita gli impianti a basso erogato.

Noi chiediamo che si aboliscano le condizioni di maggior favore fissate dal CIP per gli impianti a basso erogato, costrin-

gendo i concessionari a sopportare i maggiori oneri. In questo caso il maggiore costo finirebbe per non gravare sulla collettività, ma solo sui concessionari. Se si vuole, invece, che i gestori ricavano in ogni caso il minimo necessario alle proprie esigenze familiari dovremmo estendere tale principio a tutte le categorie (pensionati, piccoli alimentaristi ecc.) e dovremmo negare l'esistenza del fenomeno della sotto occupazione, piaga che invece soltanto nel tempo potremo augurarci di eliminare. Certo, saremmo tutti lieti se ad ogni gestore e ad ogni individuo potesse essere assicurato il minimo necessario alla vita, ma in attesa che questo avvenga è difficile comprendere quale beneficio si arrecherebbe al gestore togliendogli un compenso forse non adeguato, ma sempre utile senza dare a lui alcuna possibilità di alternativa.

Indubbiamente l'adozione del criterio della eliminazione degli impianti al di sotto di un certo erogato è di facile applicazione e soprattutto comodo per le aziende che non hanno questo tipo di impianti o che si accingono ad eliminarli perché nella loro politica aziendale non rispondono a determinati criteri. Non ci stancheremo di sostenere che i sacrifici debbono essere sopportati in misura uguale da tutti coloro che hanno contribuito a creare l'attuale anormale situazione.

Le compagnie petrolifere, non esclusa neanche l'azienda di Stato, protese alla acquisizione di una maggiore quota di mercato o alla conservazione di quella esistente, hanno le loro colpe gravi poiché la pleora di impianti esistenti è dovuta soprattutto alla loro sfrenata concorrenza. Non possono oggi chiedere che la razionalizzazione del settore avvenga a spese quasi esclusivamente degli indipendenti i quali, avendo anch'essi le loro colpe, non si sottraggono alla loro parte di responsabilità, ma si rifiutano di sopportare essi soltanto la quasi totalità del peso della ristrutturazione.

Si aggiunga che la eliminazione degli impianti a basso erogato non razionalizza la rete distributiva: prendendo a base le notizie fornite da una relazione della direzione delle fonti di energia al ministro per l'industria (nella quale si auspica l'eliminazione degli impianti sotto i 100.000 litri annui di erogato) gli impianti con erogato inferiore ai 100.000 litri annui rappresen-

terebbero il 10% degli impianti esistenti in Italia. Si tratterebbe, dunque, di 4.000 impianti. Considerando per tutti un erogato medio di litri 60.000 si otterrebbe una minore erogazione di 240 milioni di litri che su undici milioni di tonnellate metriche consumate in Italia rappresentano il 2,18%, cifra che non sarebbe risolutiva per nessuno e non porterebbe nessun beneficio e nessun miglioramento agli impianti residui.

Come si fa allora a parlare di razionalizzazione se l'aumento dell'erogato degli impianti rimasti non sarebbe più del 2,18%? Non si può gabellare per razionalizzazione un sistema di sfooltimento indiscriminato degli impianti che nulla ha di razionale.

CITARISTI. Tutti i rappresentanti degli organismi e degli enti che hanno partecipato alla nostra indagine hanno concordato sulla necessità di procedere ad una riduzione del numero degli impianti di distribuzione.

Poco fa questo argomento è stato toccato anche dai rappresentanti dell'UPI. Nel programma elaborato a questo proposito non si parla di ridurre gli impianti che lei, avvocato Nardini, ha chiamato più deboli, quelli dislocati nei piccoli paesi, e cioè con un volume di erogazione inferiore a quelli delle grandi linee di traffico; si parla invece di un programma concertato con le categorie interessate, che prevede una riduzione degli impianti esistenti al primo gennaio 1976 del 7 per cento, per le aziende titolari di 15 o più autorizzazioni (la scelta è in funzione della esigenza di non creare vantaggio per alcune aziende e svantaggio per altre), e dia un contributo alla riduzione anche da parte delle organizzazioni con meno di 15 punti di vendita; nel contempo lo stesso programma prevede una espansione della rete distributiva nel settore della grande viabilità.

Domando se voi accettate questi criteri esposti dall'Unione Petrolifera e se riteneate opportuno che nel settore della grande viabilità, invece di una riduzione o di un contenimento, avvenga una espansione della rete distributiva.

FORMICA. Comprendo le ragioni espresse dall'avvocato Nardini in merito ai criteri della razionalizzazione della rete distributiva. E' certo che non si può razionalizzare solo in base alla quantità di prodotto

petrolifero venduto; però credo che la razionalizzazione dei punti di vendita sia una esigenza che deriva dal fatto che bisogna distribuire il costo di un numero elevato di punti di vendita sul prodotto finito.

A questo proposito desidererei sapere qual è l'effettiva incidenza dei costi sul prezzo di gestione del prodotto petrolifero e qual è l'incidenza della presenza dei distributori indipendenti in rapporto alla presenza più massiccia delle compagnie multinazionali.

ALIVERTI. Una prima proposta per ovviare al grave inconveniente del costo del trasporto del carburante è quella della costruzione di un oleodotto che dovrebbe essere concesso in uso contro il pagamento di un pedaggio. Al riguardo, chiedo se ritenete positiva una proposta del genere, che comporterebbe un onere che lo Stato, in un momento come quello attuale, può non essere in grado di affrontare idoneamente.

Proprio in vista di ciò, vorrei sapere se non è possibile escogitare qualche mezzo appunto per cercare di razionalizzare meglio la distribuzione e il trasporto, in modo particolare dei carburanti. Ho letto anche che la vostra associazione sarebbe favorevole all'istituzione di un Alto commissariato per l'energia. Devo dire subito che questa proposta pare sia definitivamente tramontata, anche perché il disegno di legge originale la prevedeva come ipotesi. Successivamente, poi, nelle verifiche frattanto intervenute, si è riconosciuto che l'Alto commissariato per l'energia avrebbe comunque provocato degli inconvenienti e non sarebbe stato lo strumento più razionale per risolvere un problema di fondo, quale è, in Italia, il coordinamento di tutto il settore dell'energia e quindi anche della distribuzione e del trasporto del carburante. Pare che invece vada avanti l'ipotesi della costituzione di un'Agenzia, che uniformemente a quanto avviene in altri paesi anche attraverso il controllo di una Commissione parlamentare, potrebbe soddisfare meglio alcune aspettative di carattere politico e imprenditoriale. Vi giro l'ipotesi, in maniera che possiate fare la valutazione che crederete più appropriata.

La terza questione è stata già toccata, ed è quella relativa agli impianti. Non so se sussiste un minimo vitale indispensabile

per quanto riguarda le vendite dei singoli impianti, (non so se centomila o duecentomila litri annui). E' evidente che questo della distribuzione è un grosso problema, non soltanto per i carburanti, ma in generale per tutti i prodotti. La distribuzione al dettaglio è oggetto di continue verifiche: si sa che nel nostro paese grava enormemente sul costo del prodotto, e quindi sul consumatore. Non è per niente da trascurare l'ipotesi che domani le stazioni siano in parte sostituite, come del resto stanno già facendo alcune compagnie, con distributori *self service* ai quali non sarebbe adibita manodopera e sui quali le compagnie avrebbero il controllo diretto.

Credo che la linea di tendenza debba essere un'altra. Innanzitutto, occorre procedere ad una moralizzazione per quanto riguarda la titolarità degli impianti. Si tratta di un grave problema che qualche volta dovremo pur deciderci ad affrontare seriamente. Sappiamo che qualche volta i titolari sono certuni, mentre i gestori sono altri. Molto spesso ci troviamo di fronte ad espedienti - in merito potrei anche portare una documentazione adeguata - messi in atto per poter lucrare in qualche maniera anche sulla distribuzione dei carburanti. So di società delle quali fanno parte anche uomini politici - non ho vergogna a dire certe cose - anche se come è chiaro, non si tratta soltanto di loro. Del resto, non dobbiamo sempre far ricadere la responsabilità soltanto sugli uomini politici.

Vi sono, insomma, delle persone che hanno delle partecipazioni in queste società e lucrano sulla distribuzione dei carburanti. Credo che la soluzione possa venire attraverso una proposta, che in parte è avanzata nel vostro documento, e cioè attraverso la costituzione di cooperative, di consorzi di servizi, con i quali le compagnie potrebbero trattare direttamente e nei quali potrebbero trovare spazio tutti i lavoratori che operano negli impianti o comunque si dedicano a questo servizio.

Va peraltro tenuto presente che abbiamo già sentito in un'altra seduta che nel settore vengono portate avanti, anche altre rivendicazioni, quale quella della riduzione degli orari, dell'applicazione dell'orario per gli impianti siti sulle autostrade, attualmente a tempo pieno, che debbono far riconsiderare tutto il problema della distribuzione dei carburanti e rientrano in questi principi

della razionalizzazione, che abbiamo poc'anzi toccato, come tema di fondo anche per diminuire l'incidenza dei costi della distribuzione sui prodotti.

L'ultima considerazione riguarda il doppio mercato. Ho visto che ne avete fatto un accenno piuttosto ampio. Avete dichiarato la vostra opposizione. Le ragioni sono quelle che già l'Unione Petrolifera e altre organizzazioni avevano sottolineato in passato. Ciononostante, anche recentemente, in occasione dell'aumento del prezzo della benzina, noi abbiamo verificato che alcune parti politiche hanno sostenuto ancora l'adozione del doppio mercato e avrebbero consigliato alla Presidenza del Consiglio di studiare, almeno per l'anno venturo, l'applicazione di questo doppio trattamento per il prezzo della benzina.

Io non sono particolarmente favorevole a tale soluzione; però ritengo che possa essere almeno considerata in relazione al punto precedente, e cioè al problema degli impianti, come tipo di regime di sicurezza per alcuni di questi, che altrimenti, in un regime diverso, potrebbero avere dei grossi svantaggi. Io opero in una provincia vicina al confine svizzero. E' noto che in ultimi tempi la riduzione della distribuzione del carburante è arrivata al cinquanta per cento, con possibilità di ulteriori cali. Oggi la differenza fra il prezzo in Italia e quello in Svizzera è di 130 lire al litro. Se per caso dovesse verificarsi un ulteriore aumento, quale quello che prevediamo, la differenza potrebbe avvicinarsi alle 150 lire o addirittura alle 200 lire, con un'ulteriore caduta della distribuzione, e quindi della possibilità di sopravvivenza di questi impianti. Siccome non è pensabile l'istituzione di zone franche, almeno in questa fascia di confine, a somiglianza di quanto è avvenuto per Trieste o per la Valle d'Aosta, è chiaro che il doppio mercato potrebbe costituire una salvaguardia per gli impianti. Vi invito, almeno su questo problema, a riconsiderare a fondo l'eventuale possibilità dell'istituzione del doppio mercato.

GRASSUCCI. Alcune domande sono state già avanzate. Credo che, se sono veri i dati appresi in questi giorni dai giornali, abbiamo avuto una riduzione di circa il venti per cento nel consumo della benzina. Sappiamo che le condizioni dei gestori già

prima di questo calo non erano molto buone. E' dunque prevedibile che tali condizioni diventeranno ancora più precarie, se la diminuzione del consumo della benzina dovesse ulteriormente accentuarsi. A me pare che, di fronte a questa realtà, un'urgente adozione di un processo di ristrutturazione della distribuzione sarebbe decisiva ai fini delle condizioni dei gestori e della diminuzione del costo dell'apparato distributivo. Secondo il piano petrolifero, noi avremmo dovuto avere una riduzione del dieci per cento in cinque anni: vorrei sapere se disponete di dati precisi al riguardo. D'altro canto sono perfettamente d'accordo che non sempre potrebbe essere giusto imporre la chiusura a questi impianti che erogano una minor quantità di carburante, poiché, se così fosse, potremmo privare delle grandi aree di ogni servizio. Sono anch'io d'accordo che non mi pare giusto che chiudano i distributori «bianchi» e non chiudano quelli «colorati». Vedo che è presente anche questo tipo di discorso. Accade per esempio che vi sono delle località, nelle quali sono concentrati più impianti, alcuni senza «colore», altri con il «colore». Quelli con il «colore» vendono di più. Non è detto, però, che questi da un punto di vista funzionale siano migliori di quelli senza «colore». E' questa la difficoltà che vedo. Si può lavorare da parte loro con maggior forza, perché si arrivi al discorso che faceva l'onorevole Aliverti, della cooperazione anche tra colori diversi?

La seconda questione deriva dal fatto che si potrebbe verificare l'eliminazione dei punti di vendita non utilizzati, ammesso che tale eliminazione ricade nel caso di chiusura dei punti a più alto processo di rotazione dei gestori. Si ha addirittura notizia di alcuni gestori pensionati che riescono a resistere alle 60-70 ore settimanali di lavoro e questo, ovviamente, a discapito della loro salute e del servizio alla collettività. Vi sono poi dei distributori che hanno una doppia attività, quella cosiddetta appoggiata. Proprio sulla base di questi esempi, credo che si potrebbe agire in maniera abbastanza rapida e non incidente in modo negativo sui problemi dell'occupazione.

Sulla questione delle fasce mi è sembrato di capire che sareste favorevoli ad una loro eliminazione. Non le sembra, presidente Del Bo, che in questo modo verreb-

bero accollate alla collettività soltanto le perdite e non anche i guadagni, ammesso che vi siano dei guadagni? Anche questo aspetto va rivisto, perché credo che sia uno dei sistemi che consente di avere un minor numero di punti di vendita con un guadagno superiore.

Non ritenete opportuna un'azione coordinata per una riduzione dei turni notturni? Faccio questa domanda perché so che di notte, in certe zone, si vendono solo 350-500 litri, il che è un vero assurdo economico.

Credo, per altro, che la questione degli orari debba essere di competenza degli enti locali che possono disporre di più diretti elementi di conoscenza dei problemi e delle necessità delle diverse zone.

PRESIDENTE. Mi sembra che fra i problemi che avete sottolineato, anche nella relazione scritta consegnata agli uffici della Commissione vi sia un aspetto che meriterebbe da parte vostra, sempre che lo riteniate opportuno, un ulteriore chiarimento: mi riferisco al rapporto tra voi e i distributori e le compagnie importatrici. Questo rapporto ovviamente investe anche il modo con cui il CIP determina tutta la politica dei prezzi.

L'altra domanda si riferisce al dibattito in atto in questi giorni sui diversi tipi di carburante, dal metano, al gasolio, al GPL, alla benzina: vorremmo conoscere il vostro parere in proposito, anche alla luce dei recenti fatti; in particolare vorrei sapere se voi siate del parere che con i nuovi prezzi si scoraggia in definitiva l'autotrazione a gas metano.

In secondo luogo, vorrei sapere se, a parer vostro, esista un rapporto squilibrato a favore del GPL. Per finire desidero riferirmi al fatto che la vostra associazione controlla la quasi totalità dei rifornimenti di carburante per riscaldamento. Voi sapete meglio di me che è aperta una discussione per l'avvio di una legislazione che vada a monte dei meccanismi di risparmio. E questo vale anche per l'industria ed in particolare per il riscaldamento. Vorrei sapere se da parte vostra siano state preparate delle proposte, anche in considerazione del vostro rapporto diretto con gli utenti del riscaldamento.

BALDUINI, *Vicepresidente dell'ASSO-PETROLI*. Vorrei porre un problema riguardante i gestori. Nel corso della passata legislatura avevamo iniziato le trattative con le organizzazioni sindacali dei gestori per emendare il contratto di comodato attualmente esistente; poi, a causa dello scioglimento anticipato delle Camere, la trattativa si è interrotta. Noi comunque siamo favorevoli a riprendere questo discorso interrotto con le organizzazioni sindacali e con le aziende produttrici per portare anche il nostro contributo ad un nuovo progetto di legge che sia poi approvato dal Parlamento. Ricordo, infatti, che il rapporto di comodato è previsto dalla legge n. 1034, articolo 16, cioè il famoso decreto approvato nel 1970. Ora, se quel provvedimento poteva andare bene allora, è evidente che oggi, essendo la situazione radicalmente mutata, deve essere modificata.

Abbiamo già fatto presente alla direzione generale delle fonti di energia del Ministero dell'industria la nostra predisposizione ad una eventuale diminuzione dell'orario di lavoro che, come è stato ricordato, arriva alle 60 ore settimanali. Indubbiamente è un orario molto gravoso per i gestori, anche per la difficoltà di reperire personale. A ciò si deve porre rimedio come forme di distribuzione, e cioè apparecchi di *Self-Service*, distributori *pre-payment post-payment*.

La nostra associazione è altresì favorevole al fatto che non si aggravino ulteriormente i costi di distribuzione che si ripercuotono poi sul consumatore. Avevamo proposto di far rimanere inalterato il sistema delle fasce, delle quali la prima, però, dovrebbe arrivare almeno alla media nazionale di 300-350 mila litri.

Riguardo ai carburanti alternativi, da parte nostra il problema era già stato evidenziato in quanto l'imposizione fiscale non grava in modo uniforme. Infatti, dopo l'ultimo aumento del prezzo dei carburanti si è registrato un consumo squilibrato: da una parte c'è stata una diminuzione del 20-25 per cento del consumo della benzina, dall'altra c'è stato un aumento delle vendite del GPL, che costa 339 lire al litro contro le 500 lire della benzina. Per il gasolio autotrazione che attualmente costa 150 lire al litro vale il medesimo discorso, in quanto è vero che essendo stato aumentato il prezzo del gasolio per riscaldamento

ed attualmente essendo i due prezzi riscaldamento ed autotrazione molto vicini, si è eliminato almeno in parte il fenomeno del contrabbando che consisteva nel decolorare il gasolio per riscaldamento e venderlo per gasolio autotrazione lucrando non solo la differenza tra i due prezzi, ma frodando lo Stato per imposta di fabbricazione ed IVA in quanto i due prodotti avevano gravami fiscali differenti.

Se si legge una qualunque rivista specializzata, ci si renderà conto che è aumentato in modo impressionante il numero delle immatricolazioni di auto straniere in quanto l'unica auto italiana *diesel*, l'Alfa Romeo, non ha dato ancora risultati soddisfacenti.

Se poi si osservano le statistiche, si vedrà che da ottobre a novembre si è verificato un aumento delle vendite di gasolio, perché questo provvedimento non ha sanato quelle situazioni che secondo noi andavano sanate.

Oggi la situazione è: supercarburante L. 500 al litro, benzina normale L. 480 al litro, gasolio L. 150 al litro, GPL L. 339 al litro, metano L. 240 al litro. Tutti i carburanti per autotrazione: benzina, gasolio, GPL e metano dovrebbero, a parità di rendimento, avere un prezzo uguale.

Questo è un discorso che non è stato recepito non tanto dal CIP perché non ci sembra sia di sua competenza, quanto dal Ministero delle finanze e noi ci auguriamo che questa Commissione possa portarlo avanti con maggiore autorevolezza di quanto non sia stato possibile fare a noi nel passato, perché sono esattamente due anni che ci battiamo su questo punto, senza che, purtroppo, se ne veda la soluzione. In tutti i paesi europei i carburanti per autotrazione sono semplicemente la benzina ed il gasolio, non si è mai parlato di metano e GPL: d'altronde non credo che le grosse berline Mercedes o Jaguar che montano l'impianto a metano o a GPL corrispondano allo scopo che il Governo si è prefisso nel dare una certa uniformità al settore, e cioè di limitare i consumi per tutti i carburanti per autotrazione.

Per quanto riguarda la distribuzione, vi sono 16 mila punti di vendita, 4 mila senza colore e 10 mila convenzionati. Il problema dei convenzionati è diciamo temporaneo perché è chiaro che se si andrà vero una ristrutturazione e sarà assicurato alla

distribuzione un margine che consenta di coprire i costi medesimi, i distributori convenzionati torneranno a vendere carburante senza dover stipulare degli accordi di fornitura con le compagnie di benzina, prendendone i colori.

Quante sono le vendite? Le vendite, tra impianti con colore e senza colore, sono il 23 per cento del mercato, costituendo il settore il 40 per cento della distribuzione.

Cosa vogliamo fare in merito alla ristrutturazione? La proposta è stata del 10 per cento a tutti gli operatori in quanto nella proposta dell'Unione petrolifera può essere accettabile il 7 per cento, ma non il codicillo aggiunto (articolo 7) secondo cui alla fine del 1981 i distributori che non raggiungono una certa erogazione, dovranno chiudere. Questo naturalmente non è accettabile.

Vi è necessità di ulteriori impianti sulla grande viabilità? Noi abbiamo evidenziato alla direzione generale per le fonti di energia l'opportunità che presso tutte le prefetture vengano ripristinate le commissioni prefettizie provinciali che dovevano statuire per tutto quello che riguardava i problemi dell'autotrazione, compreso quello dei trasferimenti degli impianti. Sulla grande viabilità comunque non vi è bisogno di nessun impianto nuovo; si sa infatti che vi è stato un calo pauroso nelle vendite degli impianti per autotrazione, compreso il gasolio. Noi siamo intervenuti, ma non so con quanta efficacia perché sembra che ci sia una convenzione tra l'azienda di Stato e l'ANAS per cui dovranno sorgere 99 nuovi impianti nei tronchi equiparati alle autostrade; ad esempio, sul GRA a Roma dovrebbero sorgere 12 impianti. Questo significherebbe che tutti gli impianti sulle varie radiali salterebbero e questo mi pare uno spreco di ricchezza. Sugli impianti autostradali devo aprire una parentesi nel senso che occorre, a mio avviso, che, nel rivedere i rapporti tra compagnie petrolifere e gestori, si scindano i due settori della viabilità ordinaria e della viabilità autostradale. La normativa per la fissazione dei margini di distribuzione per gli impianti situati sulla viabilità normale non possono essere uguali a quelli che dovranno essere fissati per gli impianti situati sulle autostrade.

Se lo Stato ritiene che gli impianti autostradali debbono rimanere sempre aperti,

facendo sopportare costi molto più alti, o il medesimo interviene direttamente in qualche modo per coprire detti costi o aumenta il prezzo dei carburanti venduti sulle autostrade facendo sopportare detto costo agli utenti.

Altro problema importante, che noi abbiamo sottolineato nel promemoria e in altre lettere aggiuntive, è la necessità di un rifinanziamento della legge n. 1016 perché se gli operatori commerciali dovranno ristrutturare la propria rete di distribuzione concentrando due o più impianti in uno, o trasferendo impianti a basso erogato in nuovi insediamenti edilizi, su nuove strade etc., dovranno avere capitali a basso costo ed ecco la necessità sopra citata di rifinanziare la legge 1016. E' chiaro infatti che ci saranno dei nostri colleghi che dovranno essere messi nelle condizioni di ristrutturare le loro aziende perché non è pensabile che si possano chiudere tanti impianti; si potranno concentrare due o tre impianti in uno solo, ma con l'attuale costo del denaro questo è quasi impossibile.

Vi è poi il problema del reperimento delle aree necessarie per poter fare queste trasformazioni e questi trasferimenti di impianti, come si è fatto in altri paesi dell'Europa occidentale. Nell'Italia centrale e specialmente a Roma non si trova più un'area adatta a questo scopo. Per ovviare all'inconveniente le Regioni dovranno sollecitare i Comuni ad approvare i piani regolatori ove nei medesimi debbono essere previsti anche insediamenti commerciali e quindi anche insediamenti di distribuzione ove occorrono.

Costo finale del punto vendita: si sa che vi è un prezzo riservato alle aziende grossiste che è di lire 29,55; tolto il margine del gestore, rimangono 12 lire, insufficienti a coprire il costo del trasporto dalla raffineria al punto vendita, il costo degli ammortamenti, il costo delle spese generali.

Noi abbiamo chiesto che il CIP faccia delle rilevazioni più accurate perché noi commercianti grossisti essendo interessati solo alla fase commerciale, abbiamo come entrata unicamente i margini di distribuzione che il CIP ci accorda, a differenza delle compagnie industriali che oltre al margine sopra citato hanno anche margini sulla raffinazione, sui cabotaggi e sui trasporti.

GRASSUCCI. A livello di costi, che rapporto c'è tra trasporto e la distribuzione vera e propria?

BALDUINI, *Vicepresidente dell'ASSOPETROLI*. Si può parlare più che altro di una media perché incide anche la distanza dal punto vendita. Comunque risponderò più precisamente più avanti consultando i listini del CIP.

NARDINI, *Consigliere dell'ASSOPETROLI*. I rapporti tra gli indipendenti e le compagnie, per quanto riguarda i prezzi, sono regolati dal CIP che fissa oltre i prezzi di cessione al pubblico, quelli di cessione ai gestori ed ai grossisti.

Può darsi che in periodi eccezionali si trovino sul mercato dei prezzi leggermente inferiori a quelli fissati dal CIP, ma si tratta di episodi sporadici dovuti a normale fluttuazione di mercato.

Il CIP, non si sa bene per quale ragione, ha stabilito una differenziazione tra il margine di distribuzione riservato alle compagnie petrolifere e quello riservato agli indipendenti. Tale differenziazione si è ancor più accentuata con l'ultimo provvedimento che, a quanto è dato a sapere, ha aumentato il margine di distribuzione alle compagnie lasciando immutato quello degli indipendenti.

Ciò che più meraviglia è il fatto che di questa differenza che si traduce in un maggior ricavo da parte delle compagnie il CIP non ha tenuto alcun conto, considerandola un grazioso regalo fatto alle compagnie o dagli indipendenti o, in altra ipotesi, dai consumatori.

A causa dei margini non remunerativi molti indipendenti sono stati costretti ad appoggiarsi alle grandi compagnie ed è in questa mancanza di qualsiasi tutela della categoria che debbono essere individuate le cause che hanno creato la trasformazione delle pompe bianche in pompe portanti i colori delle varie compagnie.

Altro problema è quello del reperimento dei prodotti in tempo di crisi. Il piano petrolifero prevede la possibilità di una equa distribuzione dei prodotti: ci auguriamo che ciò possa avvenire al più presto in modo che la categoria degli indipendenti possa sentirsi affrancata da questa pesante dipendenza verso le compagnie. Occorre domandarsi infatti per quale motivo in tutti

gli Stati europei sono sorti indipendenti in grado di competere con le compagnie e di conseguenza di poter fare concorrenza e calmierare l'oligopolio che i ristretti operatori nel campo petrolifero hanno creato in Italia, mentre nel nostro paese tale fenomeno si è creato in proporzioni molto minori.

CITARISTI. In media ogni vostro associato di quante concessioni è titolare?

NARDINI, Consigliere dell'ASSOPETROLI. La nostra è una associazione variamente composita: si parte dai 2-3 impianti di alcune ditte fino ad arrivare ai 200 ed anche 300 di altre.

Rispondendo ora all'onorevole Formica sul problema dei costi di gestione debbo dire che secondo le compagnie petrolifere i nostri costi sarebbero inferiori a quelli da esse sostenuti, con una differenza di L. 4,30 per litro, che è poi quella stabilita dal CIP in sede di determinazione del margine di distribuzione.

Nessuno può comprendere la ragione di questa poiché i costi di gestione possono variare solo per i sacrifici che gli indipendenti compiono lavorando dodici ore al giorno e facendosi coadiuvare da membri della propria famiglia; è assurdo che tali sacrifici si traducano in un vantaggio per le compagnie petrolifere.

Siamo poi d'accordo con l'onorevole Aliverti quando afferma che esiste un problema di moralizzazione del settore. Riconosco che nel nostro campo esiste tuttora la piaga del parassitismo, cioè esistono privati o società che hanno ceduto a società petrolifere l'esercizio dell'impianto dietro un compenso pro-litro o un compenso fisso.

Saremmo tutti soddisfatti se nei confronti di questa categoria potesse essere resa possibile la revoca dei decreti, perché così finalmente potrebbero essere eliminati coloro che ricevono assegni periodici senza rischio, senza fatica e molte volte senza impiego di capitali.

Per quanto riguarda la proposta riunione degli indipendenti in cooperative o consorzi possiamo dichiarare che a latere dell'Assopetroli è sorta una unione indipendenti collegata con l'AVIA, associazione che raggruppa gli indipendenti europei: attualmente nelle strade italiane esistono circa

300 impianti che portano il marchio AVIA e si confida che nel futuro l'iniziativa abbia un crescente successo.

Rispondendo alle osservazione dell'onorevole Grassucci ci dichiariamo d'accordo sulla necessità che al gestore di un punto vendita di scarso erogato debba essere dato un compenso maggiore: tale onere, però, non dovrà ricadere sulla collettività, ma sul titolare dell'impianto. Attualmente, invece, il CIP ha stabilito quello che dovrebbe essere il compenso medio spettante al gestore, attraverso le cosiddette fasce una specie di cassa di compensazione stabilendo che i gestori di impianti ad alto erogato percepiscono un compenso inferiore a quello medio il cui ammontare è in pratica riversato a gestori di impianti a bassa erogazione.

Noi sosteniamo il principio che il titolare di un impianto che vuole mantenere in vita il punto vendita deve sopportare tutte le spese inerenti fra cui quella del compenso al gestore. Il caso prospettato di un continuo ricambio di gestione rappresenta il caso tipico di un impianto che non può vivere e che di conseguenza è conveniente eliminare: noi siamo d'accordo di eliminare i rami secchi, quelli cioè in cui è evidente la antieconomicità dell'impianto o la sua inutilità.

L'Unione Petrolifera ha presentato un piano di ristrutturazione sulle cui linee siamo sostanzialmente d'accordo. Non possiamo però concordare sulla eliminazione forzata degli impianti al di sotto di un certo erogato, anche se essa è stata dilazionata oltre 5 anni e se si concede la possibilità di utilizzare con trasferimento il decreto. Correttamente dobbiamo riconoscere che, sia pure dopo molte incertezze, l'Unione Petrolifera ha accolto il principio che il peso della ristrutturazione deve essere sopportato da tutti in proporzione al numero degli impianti: rimane però l'azienda di Stato che sembra voglia rimanere ancorata al principio della ristrutturazione sulla base della eliminazione degli impianti a basso erogato e tutto questo è motivo di timore e di apprensione della categoria.

JACOROSI, Vicepresidente dell'ASSOPETROLI. Vorrei integrare quanto già detto dai miei colleghi e rispondere sul problema degli oleodotti. A questo proposito vorrei dire che in fondo noi ne ipotizziamo

un ulteriore sviluppo, sempre che quelli che già vi sono vengano utilizzati a pieno e promiscuamente, perché sono un bene della collettività. Assistiamo oggi a fenomeni abbastanza grotteschi perché vi sono oleodotti solo parzialmente utilizzati e integrati con un trasporto via terra o mare, con tutto l'aggravio di costi che ciò comporta, proprio in un momento di crisi della energia e di ricerca di una compressione di tutti i costi. Si tratta poi, a volte, di costi non gestiti all'interno del sistema e che hanno anche dei riflessi con l'estero.

Sentiamo quindi la necessità di studiare il problema, anche riaprendo il discorso dell'Alto commissariato, perché sentiamo proprio l'esigenza che in questa materia così importante, che coinvolge tutto il paese, venga fatto una volta per tutte un coordinamento, affrontando tutto il coacervo di problemi, utilizzando tutte le risorse ed evitando ulteriori investimenti.

Per quanto riguarda il problema della distribuzione dei prodotti per il riscaldamento, siamo molto preoccupati. Da una rilevazione fatta dal Ministero dell'industria il 31 ottobre, risultano 26 milioni e mezzo di tonnellate di stoccaggio solo di concessioni ministeriali, cioè quasi un quarto dell'intero fabbisogno che ammonta a 80-90 milioni di tonnellate. E una cifra ancora maggiore risulta per le concessioni prefettizie. Ci troviamo quindi in presenza di un fatto che turba non solo il discorso della distribuzione, ma la stessa amministrazione finanziaria che non riesce più a controllare la situazione. Dobbiamo quindi fin d'ora farci carico dei seri problemi che vi sono e intervenire per cercare di disciplinare la materia, anche se non so come, perché non si può più lasciare ai prefetti e agli UTIF locali, che sono una emanazione periferica del Ministero delle finanze, le autorizzazioni. E ci siamo battuti cinque anni fa contro le molteplici autorizzazioni. Per esempio è inutile costruire depositi a Milano, quando sappiamo che vi sono già 180 depositi. Ciò serve solo a far chiudere alcuni e a far fare del contrabbando ad altri, sia pure alla spicciolata.

Vorrei ora qui riallacciarmi all'altro problema sollevato dal Presidente circa la disciplina cui si sta arrivando per una razionalizzazione dei consumi nel settore domestico. Certo, le soluzioni sono tante ed una normativa precisa sarebbe auspicabile, ma

ciò si può fare solo per le nuove costruzioni. Si può far qualcosa anche sugli impianti esistenti, introducendo altre tecnologie, e tempo e onestà da parte dell'imprenditore, altrimenti si ottengono effetti contrari perché la gente non ne capisce niente e diventa qualunquista. Si parla continuamente di una disciplina; in effetti ogni impianto o centrale termica viene completamente trascurata dal proprio utente, cioè il condominio spesso non si occupa del suo impianto, lasciandolo alla libertà e alla trascuratezza del portiere, o chi per lui, e ciò comporta dei grossi sprechi, anche perché poi deve ricorrere a delle imprese per fare ogni piccola manutenzione.

Ritengo quindi che forse con l'emanazione del regolamento da parte del Ministero dell'industria della legge sul risparmio dei consumi energetici la n. 373 del 1976, l'utente potrebbe ottenere due grossi risultati, cioè un'economia di circa il 15-20 per cento ed anche una responsabilizzazione (così che non vi saranno più situazioni in cui si accende il riscaldamento e si apre la finestra); senza contare poi il vantaggio del minor grado di inquinamento. Avremo quindi un doppio effetto, e cioè un effetto ecologico, evitando tutto ciò che intossica le città, e una minore spesa.

I rapporti con le compagnie petrolifere sono difficili perché anche in Italia - e mi riallaccio al discorso sull'Alto commissariato, o come lo si vuol chiamare - esiste il problema dei piccoli imprenditori che fanno da importatori e cercano il margine là dove lo trovano. Ma le multinazionali sono presenti sul mercato nel momento in cui questo è eccedente, andando ad «emozionare» una serie di grossisti che, invogliati da migliori condizioni di pagamento, si dirigono verso quel fornitore; quando poi queste compagnie lasciano il mercato, i grossisti restano sprovvisti di prodotto e vanno a cercarlo là dove è possibile, creando grossi problemi sperequativi all'interno del nostro sistema. E qui dovremmo affrontare un discorso programmatico: quando si entra in un mercato si assumono infatti degli impegni che poi devono essere assolti.

DEL BO, *Presidente dell'ASSOPETROLI*. Nella nostra relazione introduttiva si parla forse troppo succintamente del fatto che in Italia il Governo, salvo quanto sta-

bilito dall'ultimo comma dell'art. 11 della legge n. 373 del 1976, che dà la facoltà allo stesso di intervenire nel settore dei prodotti per riscaldamento, non ha alcun strumento che gli consenta nei momenti di crisi di imporre, nell'interesse generale, le sue direttive per la distribuzione di tutti i prodotti petroliferi come, per esempio, può invece fare il governo francese. La legge n. 1741 del 1933, che regola l'importazione, la lavorazione, il deposito e la distribuzione degli oli minerali e dei carburanti, è infatti ormai superata ed è quindi indispensabile che il nostro Governo non solo abbia la possibilità di esercitare qualche pressione, come avviene oggi, bensì possa disporre di precisi strumenti legislativi. La nostra categoria ha sofferto negli anni 1973/1974 le pene dell'inferno e se permette, signor Presidente, desidero consegnarle questo «Libro bianco» edito dalla nostra Associazione che ha fatto molto più scalpore presso la CEE che in Italia. Lei vedrà così che noi abbiamo il coraggio di prendere posizioni, anche per noi pericolose, se riteniamo che ciò rientri nell'interesse del nostro paese. Non si può infatti dimenticare che negli anni su accennati migliaia di utenti sono rimasti al freddo.

PRESIDENTE. La ringrazio anche di questo e voglio ancora rinnovare i ringraziamenti per il contributo portato a questa nostra indagine conoscitiva, illustrando problemi e necessità che devono essere inserite in una discussione più generale relativa a quello che dovrà essere il piano energetico nelle sue connessioni con le esigenze del nostro paese.

Conclusa questa prima fase dell'audizione odierna, passiamo ora ad ascoltare, proseguendo l'indagine sui problemi dell'energia, i rappresentanti della MACH e dell'industria Gaeta Petroli. Sono presenti il commendator Fulvio Mosetti, vicepresidente della MACH e presidente della Gaeta industrie petroli, il ragionier Pompeo Borlone, direttore generale della MACH, e il signor Valerio Foti, direttore dell'approvvigionamento della MACH.

BORLONE, Direttore generale della MACH. Desidero ringraziare per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro punto di vista su problemi impor-

tanti come quelli dell'energia per il nostro paese.

L'attuale quadro degli approvvigionamenti energetici del paese, proiettato nel medio-lungo periodo (1985), non consente di prevedere apprezzabili mutamenti nella partecipazione delle varie fonti energetiche al quadro globale.

Come indicano i dati previsionali attualmente disponibili, non appare probabile un contributo sostanzialmente aumentato di nuove fonti (ad esempio, energia nucleare) nel periodo in questione.

Il petrolio rimarrà quindi la fonte energetica più importante, con elevati livelli di consumo, anche perché le possibili riconversioni o ristrutturazioni conseguenti a nuove scelte di politica industriale richiederanno prevedibilmente tempi lunghi di attuazione.

Poiché i costi del petrolio greggio tendono ad aumentare costantemente nel tempo, e quindi ai fini di contenere l'onere valutario conseguente, appare della massima importanza la rapida approvazione di un piano petrolifero che, nell'ambito del piano energetico nazionale, permetta di conoscere gli indirizzi fondamentali e contemporaneamente di porre in atto quella parte di razionalizzazione delle strutture esistenti che non dipenda da scelte di politica industriale.

In questa visione dell'apporto energetico del petrolio, condividiamo l'impostazione data, nella «nota introduttiva» ai lavori della Commissione industria della Camera dei Deputati, sulla primaria responsabilità pubblica in merito ai seguenti punti: approvvigionamento petrolifero, che permetta di ottenere il massimo beneficio economico per il paese da diretti rapporti interstatali; razionalizzazione delle strutture produttive e di distribuzione; determinazione dei prezzi.

L'onorevole Presidente, tuttavia, e opportunamente a nostro avviso, ripropone l'esigenza che il determinante controllo pubblico coesista con una molteplicità di operatori sul mercato interno.

Ciò appare molto importante se si considera, ad esempio, che le società petrolifere multinazionali rimarranno, ancora a lungo, interlocutori privilegiati dei paesi produttori in quanto, pur avendo perso l'effettiva proprietà del petrolio greggio, sono comunque titolari di contratti di fornitura a lungo termine e possono perciò garantire

un flusso costante e quantitativamente molto elevato di greggio.

Occorre inoltre ricordare il grande impegno attuale delle stesse società nelle ricerche di nuovi giacimenti di petrolio, che richiedono capacità tecnico-operative di rilievo e impegni finanziari ingenti.

Riteniamo che l'approvvigionamento sicuro dei fabbisogni petroliferi del paese, così come verranno determinati da precise scelte politiche, possa essere meglio garantito non solo attraverso il tramite determinante dell'azienda petrolifera di Stato, ma con l'intervento delle società multinazionali e delle società indipendenti italiane che abbiano accesso a fonti di approvvigionamento di petrolio greggio e corrette strutture di raffinazione e di distribuzione.

Limitando le nostre osservazioni al ruolo delle società indipendenti italiane, riteniamo che un'azienda che abbia la capacità, attraverso consolidati rapporti internazionali, di acquisire greggio a costi competitivi, di raffinare e distribuire tutti i prodotti, anche attraverso la rete di impianti stradali, su tutto il territorio nazionale e di esportare prodotti finiti, possa dare un valido contributo al rifornimento energetico del paese, alla corretta utilizzazione delle strutture esistenti e alla bilancia dei pagamenti.

Pensiamo inoltre che, per le sue caratteristiche fondamentalmente nazionali, questo tipo di società possa e debba coordinare, in termini molto efficaci, la propria attività con la azienda di Stato. Ciò potrebbe avvenire, ad esempio, fornendo tutte le opportune indicazioni, qualitative, quantitative e di costo, sul petrolio greggio di cui può disporre, sulle capacità di raffinazione che prevede di utilizzare, sui movimenti di prodotti necessari per la copertura dei propri fabbisogni nelle varie aree del territorio nazionale; in sostanza, discuterebbe il proprio programma, altrimenti ristretto a una visione necessariamente aziendale, per poter trarne la possibilità di integrazione, e quindi di razionalizzazione, operativa. A nostro avviso, si darebbe inizio, in tal modo, a un processo di entità non trascurabile per la miglior utilizzazione della materia prima e delle attrezzature esistenti.

Ove, invece, si ritenesse opportuno far svolgere all'azienda di Stato un ruolo ancor più determinante nella fase dell'approvvigionamento, al fine di aumentarne il

potere contrattuale nell'interscambio con i paesi produttori, si potrebbe demandare all'azienda anche l'acquisto del greggio necessario agli operatori indipendenti nazionali. Mentre le società affiliate ai gruppi petroliferi internazionali, per le ragioni già esposte, dovrebbero continuare ad importare direttamente il petrolio greggio.

Il fabbisogno di valuta previsto per l'approvvigionamento petrolifero nel 1977 ammonterà a circa 10 miliardi di dollari, cioè ad oltre 40 milioni di dollari per giornata lavorativa. Lasciare libero ogni singolo operatore di intervenire *ad libitum* sul mercato dei cambi, senza che vi sia un ufficio dipendente dalle autorità monetarie che disciplini gli acquisti e l'offerta di valuta, può portare a brusche e talvolta ingiustificate oscillazioni nei cambi.

Sarebbe, pertanto, auspicabile che venisse costituito presso la Banca d'Italia, o presso altro organismo monetario, un ufficio al quale tutti gli operatori petroliferi dovrebbero comunicare, all'atto di ogni singola importazione, l'importo di valuta impegnato e la data di pagamento. Questa soluzione, oltre a far conoscere per tempo gli impegni valutari di tutto il settore petrolifero, consentirebbe alle autorità di determinare con esattezza, per il conguaglio, la differenza tra il cambio effettivamente pagato nei vari periodi e quello riconosciuto nella struttura dei prezzi CIP. Il riconoscimento di questa differenza permetterebbe di farne recuperare interamente il costo a tutti gli operatori, nazionali e multinazionali, i quali hanno visto negli ultimi due anni aumentare in misura impressionante i propri *deficit* aziendali anche a causa del mancato, tempestivo e corretto riconoscimento, nel listino CIP, del costo della valuta necessaria all'acquisto della materia prima.

E' nostra convinzione che, una volta tutelati correttamente dal rischio delle oscillazioni di cambio, gli operatori petroliferi potrebbero ottenere dai rispettivi fornitori delle dilazioni nei termini di pagamento. Ciò con indubbio vantaggio, particolarmente nell'attuale situazione monetaria, per la bilancia dei pagamenti.

Per ritornare sul tema della razionalizzazione delle strutture petrolifere esistenti nel paese (raffinerie, attrezzature portuali, oleodotti, depositi, impianti di distribuzione stradale), conveniamo che una visione, necessariamente aziendale, da parte delle

singole società, unitamente a una proiezione dei futuri consumi che non prevedeva la successiva «rivoluzione energetica», abbia portato a un notevole sovradimensionamento di tutte le strutture e, in parte, a una loro non corretta localizzazione. Malgrado i notevoli sforzi compiuti nel tempo da tutti gli operatori per una migliore e più coordinata utilizzazione delle attrezzature tecnico-operative, i risultati rimangono insoddisfacenti. Ciò è vero soprattutto alla luce della necessità, definitivamente acquisita, di contenere energeticamente il ritmo di espansione dei consumi petroliferi.

E' doveroso tuttavia sottolineare che i costi relativi alle strutture in questione, in pratica il «valore aggiunto» dell'industria petrolifera, rappresentano all'incirca l'11 per cento dei costi attualmente riconosciuti dal CIP, essendo l'89 per cento circa dei costi stessi attribuito al petrolio greggio consegnato alle raffinerie.

Ne consegue che le possibili economie che verranno effettuate sui costi delle strutture, saranno percentualmente di modesta entità in rapporto ai costi globali, ma pur sempre rilevanti in valore assoluto.

Poiché è indispensabile perseguire ogni possibile riduzione dei costi, riteniamo necessaria una pronta decisione che permetta l'inizio di un processo di razionalizzazione che giunga anche ad eliminare quelle infrastrutture (raffinerie, depositi ecc.) prive di giustificazione economica.

Ci sembra però importante, soprattutto per gli impianti di maggior rilievo, come ad esempio le raffinerie, che si ponga particolare attenzione nel valutare la corretta collocazione territoriale dei singoli impianti, per una utilizzazione evidentemente integrata da parte dei vari operatori, alla luce dello sviluppo previsto dei consumi nell'*hinterland* regionale, delle future possibilità di corretto ampliamento, delle possibilità anche immediate di collegamento con oleodotti (per quanto riguarda raffinerie o depositi) a centri di consumo importanti, tendendo in tal modo a ridurre l'impatto del trasporto petrolifero stradale, e infine delle garanzie di rispetto, continuo nel tempo, dell'ambiente.

E' necessario, altresì, assistere in maniera adeguata le aziende che dovessero trasformare, trasferire chiudere determinate loro attrezzature; ed, infine, valutare i singoli impianti non soltanto in funzione

dell'utilizzazione per i fabbisogni nazionali, ma anche in relazione alla possibilità di attrarre operatori stranieri. Riteniamo infatti, malgrado le varie opinioni negative espresse in proposito, che il nostro paese possa continuare a trarre innegabili vantaggi economici dalla utilizzazione per l'esportazione di varie nostre attrezzature, e senza che ciò debba essere in contrasto con un vincolante e controllato piano petrolifero nazionale.

La determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi, come strumento che coadiuvi le scelte di politica industriale nel contesto dei fabbisogni energetici del paese, è certamente primaria responsabilità pubblica.

Ci sembra che, in tale ambito, non si possa sottrarre alla responsabilità pubblica il dovere di accertare che il vincolo dei prezzi amministrativi non si trasformi in impossibilità di corretta esistenza economica per chi opera nel settore petrolifero in termini completi, cioè dall'acquisto del greggio alla distribuzione dei prodotti al consumo.

Poiché si è posto come premessa fondamentale che, nel settore petrolifero, il controllo pubblico deve essere compatibile con l'esistenza di una molteplicità di operatori, riteniamo che le società petrolifere private, che hanno dato e danno un contributo indispensabile all'approvvigionamento petrolifero del paese, debbano essere poste in condizione di garantirsi una legittima possibilità di autofinanziamento.

Ciò non è, assolutamente, e da lungo tempo, e ne fa fede l'ampia documentazione fornita dagli operatori petroliferi ai responsabili dei diversi livelli decisionali del paese.

Senza sottovalutare per un attimo l'evidente e drammatica gravità del problema, riteniamo comunque che a tale situazione del tutto abnorme vada posto immediato rimedio, mediante una revisione critica del metodo di determinazione dei prezzi massimi, perché non si compromettano gravemente i futuri rifornimenti energetici del paese.

A nostro avviso, infatti, l'attuale metodo CIP, anche se correttamente applicato, non consente il ricupero dei costi effettivamente sostenuti, e ciò per difetto di struttura. I prezzi vengono stabiliti, infatti, per applicazione futura ma sono determinati su

costi del passato; in un periodo di inflazione galoppante, con costi in continuo e progressivo aumento, le aziende non sono e non saranno in grado di recuperarne la totalità.

Inoltre, l'attuale metodo implica una condizione fondamentale per il recupero dei massimi costi consentiti, e precisamente che si applichino i massimi prezzi per tutti i prodotti a tutta la clientela, con pagamento in contanti, per tutto il periodo di validità del listino. In pratica, ciò non si è mai verificato e non può verificarsi, sia per la stagionalità di alcuni consumi, sia per la concorrenza interna ed internazionale.

Per concorrenza interna intendiamo la pressione che a volte viene esercitata su determinati prodotti, in funzione della necessità di collocare rapidamente quantitativi che eccedono temporaneamente le capacità di stoccaggio dei singoli impianti. La concorrenza internazionale si esplica invece attraverso l'importazione di prodotti che rappresentano dei *surplus* del sistema europeo di raffinazione, oppure che provengono dalla Russia, dal Golfo Persico ecc.

E' nostra opinione che, considerando i vari fattori indicati, il listino CIP dovrebbe fissare dei prezzi massimi che lascino un margine di azione alla libera concorrenza e diano, soprattutto, la possibilità agli operatori di recuperare i costi sostenuti.

Vogliamo indicare ora un altro fattore che aggrava drammaticamente la situazione delle aziende petrolifere. A causa del mancato, o ritardato, oppure incompleto riconoscimento dei vari costi nella struttura dei prezzi CIP, per i difetti già indicati della struttura stessa, le aziende petrolifere hanno subito, negli anni precedenti, perdite pesantissime per il finanziamento delle quali sono state costrette a ricorrere all'indebitamento a breve. Il costo di tale maggiore indebitamento è attualmente del 22 per cento in ragione d'anno ed è, quindi, facilmente comprensibile come non sia sufficiente riconoscere i soli costi operativi futuri, ma occorra anche trovare il modo di consentire alle aziende il recupero degli oneri finanziari su tali perdite. Se non si troverà una soluzione che consenta il recupero di questi oneri, la situazione economica e finanziaria delle società andrà sempre più deteriorandosi.

Una possibile soluzione per il recupero degli oneri finanziari relativi alle perdite pregresse, potrebbe essere la maggior dilazione nel pagamento differito dell'imposta di fabbricazione. Ciò eviterebbe di dover riversare nel listino degli oneri, relativi a gestioni precedenti, di cui non si può in ogni caso non tener conto se si vuole realmente assicurare la presenza sul mercato di molteplici operatori.

Qualora non si desse rapida ed efficace attuazione a un sistema più completo di determinazione dei prezzi che, ripetiamo, consenta una corretta esistenza economica alle aziende petrolifere, pensiamo che l'unica soluzione alternativa sia la liberalizzazione del mercato. Si dovrebbe cioè passare da un sistema di prezzi vincolati a uno di prezzi sorvegliati.

In tale ipotesi, e come presupposto fondamentale della liberalizzazione, ci sembrerebbe allora necessario un maggior intervento dell'azienda di Stato che, attraverso una quota di mercato più elevata, potrebbe svolgere una indispensabile azione calmieratrice, nell'ambito, ovviamente, di corretto equilibrio fra costi e ricavi.

CITARISTI. A pagina 4 del documento da voi presentato leggo che riterreste opportuno che l'ente di Stato, cioè l'ENI, svolgesse un ruolo più determinante nella fase degli approvvigionamenti al fine di aumentarne il potere contrattuale nei confronti dei paesi produttori.

I rappresentanti dell'Unione petrolifera, che abbiamo ascoltato prima di voi, hanno viceversa dichiarato esattamente il contrario, sostenendo che anche una gestione centralizzata degli acquisti di greggio non recherebbe alcun vantaggio perché non aumenterebbe la possibilità di diversificazione, né concorrerebbe al verificarsi di vantaggi economici di altro tipo.

Hanno ragione i rappresentanti dell'Unione petrolifera, o la vostra proposta è più confacente ai fini dell'approvvigionamento del greggio?

In secondo luogo vorrei avere notizie più precise sulla raffineria di Volpiano, presso Torino, dove mi risulta che alcuni degli addetti siano stati posti in Cassa integrazione. Vorrei anche sapere se esiste la possibilità che questa azienda riprenda la sua attività.

La terza domanda non si deve conside-

rare né ingenua né cattiva. I vantaggi notevoli del passato possono compensare i minori introiti attuali?

GRASSUCCI. Vorrei sapere quando sono state fatte le ultime lavorazioni presso la raffineria di Gaeta. In base all'attuale utilizzazione degli impianti e alle difficoltà registrate in primavera, quali sono le prospettive per la ripresa e quale il livello di raffinazione?

Infine, vorrei sapere quali sono le prospettive di approvvigionamento per il futuro, anche in considerazione delle voci circolate in provincia a proposito di una eventuale vendita della raffineria a paesi esteri. Vorrei anche sapere qualche cosa di preciso in merito alla trasformazione della raffineria Gaeta in un centro di stoccaggio.

FORMICA. Vorrei tornare sulla controversa vicenda del rapporto fra prezzi e CIP. So già quale sarà la vostra risposta, simile a quella degli altri operatori, ma a me risulta che sia necessaria una revisione del funzionamento del CIP. Voi dite che il CIP funziona male perché agisce in ritardo rispetto al momento in cui si verifica l'aumento effettivo dei prezzi. Però in effetti a me pare che l'attuale meccanismo di funzionamento del CIP non faccia che favorire sempre le compagnie petrolifere perché si limita a recepire gli aumenti nominali, mentre non è affatto vero, stando almeno alle notizie in mio possesso, che questi aumenti nominali siano pari a quelli effettivi. Sembra infatti che esistano degli accordi particolari, degli sconti particolari, che i produttori accordano, e di cui non si conosce l'entità, né chi ne usufruisca e in che misura. Di qui poi il ricatto che devono subire i paesi come il nostro, privi della materia prima e sottoposti alla minaccia di una interruzione, o comunque, di carenza negli approvvigionamenti. Ora, voi parlate di una eventuale liberalizzazione e a me sembra che questa sia certamente una questione sulla quale si può discutere; resta però il problema del funzionamento del CIP, che a mio giudizio - ripeto - finisce per favorire proprio le compagnie petrolifere. Qual è il vostro giudizio in merito?

A proposito poi del problema della razionalizzazione dei punti di vendita, mi sembra che ancora una volta sia venuto fuori uno schema di parte. Qualcuno ha

detto che entro il 1980 si potrebbe andare ad una riduzione del 7-8 per cento dei punti di vendita, ma io vi chiedo, e la stessa domanda l'ho posta a chi vi ha preceduto, non è ormai evidente che il problema della razionalizzazione dei punti di vendita è soprattutto un problema sociale? E' un problema che si riflette soprattutto sul costo, cioè sul prezzo che i consumatori devono pagare anche a causa della irrazionale dislocazione dei punti di vendita. D'altra parte se continuiamo ad aspettare che un primo operatore si decida a fare delle proposte concrete per la razionalizzazione del settore - ed io non entro nel merito perché sono d'accordo quando si dice che non si può giungere ad una razionalizzazione su di una base esclusivamente quantitativa, sulla base cioè del prodotto venduto - sono certo che non si approderà a nulla e saremo costretti ad intervenire con misure legislative. Qual'è la vostra opinione in merito?

MOSETTI, *Vicepresidente della MACH e presidente della Gaeta Industrie Petroli*. A proposito delle divergenze di opinione in materia degli acquisti di greggio, e quindi sulla pluralità o meno di fonti di approvvigionamento, si è chiesto chi abbia ragione e chi torto; probabilmente tutti e due. Noi siamo favorevoli, in un momento diciamo normale, alla maggiore pluralità possibile e alla maggiore libertà possibile. Riteniamo cioè che non possa assolutamente danneggiare il paese, ma anzi pensiamo che possa avvantaggiarlo, il fatto di avere molti operatori e molte fonti, in modo da poter scegliere il meglio ed il più a buon mercato. Ma non sempre si lavora in condizioni normali, ed oggi siamo di fronte a problemi petroliferi che investono le disponibilità valutarie del paese e la possibilità di importare non solo al miglior prezzo, ma anche il meno, non più del necessario. Non confondiamo una economia commerciale generica con quella che può essere una economia da sorvegliare molto attentamente come quella del settore petrolifero. In questo senso diciamo che se attraverso dei contatti la compagnia di bandiera, come l'ho sentita definire, e cioè l'azienda di Stato, ha una possibilità di trattare, proprio per la sua caratteristica di azienda di Stato e quindi come rappresentante del paese in modo da dare al contatto il valore

di un accordo commerciale, con uno o più fornitori...

CITARISTI. Con uno solo sarebbe pericoloso.

MOSSETTI, *Vicepresidente della MACH e presidente della Gaeta Industrie Petroli*. Sono d'accordo con lei: la mia era soltanto un'ipotesi. Volevo in altre parole dire che il fatto di accrescere la possibilità di negoziazione dell'azienda di Stato rendendola anche agente per conto di altri, non è contrario alla nostra filosofia.

Noi indipendenti nazionali possiamo ammettere di delegare all'azienda di Stato la possibilità di provvedere agli acquisti, con questo risolvendo anche quello che può essere un controllo sui nostri costi. Se poi questo in un periodo più lungo possa o meno essere la forma più efficace non lo so, ma il problema si sposta e dovrebbe essere visto in forma più generale; si deve trattare con i paesi produttori o con le compagnie internazionali, che bene o male detengono ancora oggi la capacità commerciale in materia anche di fronte a quei paesi che le hanno totalmente espropriate e che trovano tuttora conveniente servirsi di queste compagnie nella forma di agenzia? Quindi i due problemi vanno visti, uno in un senso generale e a livello esterno, e l'altro, quello che è stato sollevato nella domanda, in un periodo più breve, più particolare del paese e quindi più esplicitamente teso a fare dell'azienda di Stato la vera regolatrice di questo mercato. Non si può dire in assoluto che un metodo è sbagliato mentre l'altro è giusto. Molto probabilmente sono ugualmente sbagliati e giusti tutti e due: possono essere più giusti o più sbagliati, a seconda del periodo in cui si studia il fenomeno.

CITARISTI. Potrebbero esserci dei vantaggi valutari da questi acquisti collettivi?

MOSSETTI, *Vicepresidente della MACH e presidente della Gaeta Industrie Petroli*. Probabilmente no, salvo altri vantaggi inerenti all'interscambio.

BORLONE, *Direttore generale della MACH*. La raffineria di Volpiano ha iniziato le lavorazioni nel 1971 ed è da sei mesi in Cassa integrazione. La raffineria, che ha una capacità effettiva di circa 5

milioni di tonnellate, non ha mai lavorato a pieno ritmo, dato che il livello di utilizzazione negli anni passati è stato dell'ordine del 60 per cento (il 30 per cento per conto della MACH, l'altro 30 per cento per conto di terzi).

Nel 1976 le lavorazioni per conto terzi sono venute a mancare e il quantitativo per la società ha non giustifica il funzionamento di una raffineria. Per altro, secondo il nostro punto di vista la raffineria di Volpiano ha una sua giustificazione, dato che si trova a 17 chilometri da Torino, una città il cui fabbisogno di raffinati raggiunge circa i 15 milioni di tonnellate. Ora il 60 per cento del prodotto raffinato a Volpiano viene collocato nell'area torinese; però altre raffinerie hanno costruito degli oleodotti che immettono grosse quantità di prodotto nella stessa area torinese e ciò ha determinato una grossa perdita di importanza della nostra raffineria. Nonostante ciò, noi speriamo di poter restituire a questa raffineria tutta la sua importanza, a tal fine abbiamo preso dei contatti con diverse aziende e ci stiamo assicurando delle lavorazioni che al momento non risultano, però ancora sufficienti. Vorrei ora dire con molta franchezza che la società nella quale lavoro opera in Italia dal 1958 e non ha mai distribuito una lira di utile. Quel tanto di finanziamento che ha ricevuto, l'ha investito nella realizzazione di altri impianti, ed è così che nel 1971 e nel 1974 si è trovata nella necessità di versare rispettivamente 10 e 14 miliardi di lire per la copertura di perdite di esercizio. Nel 1975 abbiamo subito una ulteriore perdita di 34 miliardi, pareggiata con la rivalutazione degli impianti. Per il 1976 siamo nelle mani della legge Visentini, che però non risolve i problemi economici e finanziari così importanti per una corretta applicazione del metodo.

Gli ultimi investimenti del gruppo risalgono ormai al 1973, e i relativi lavori sono ancora in corso. Tornando ora alle nostre raffinerie, mi preme sottolineare che la raffineria di Volpiano è stata costruita nel più rigoroso rispetto delle norme e delle tecniche di protezione dell'inquinamento tanto è vero che è stata definita la raffineria «verde». Per quanto riguarda, poi, la raffineria di Gaeta, dirò che colà si lavora per conto terzi e che così si continuerà a lavorare in futuro.

Il nostro gruppo sollecita comunque l'adozione di un piano petrolifero che permetta, nel quadro di una rigorosa razionalizzazione, una più piena utilizzazione delle strutture attualmente esistenti, il che consentirebbe, tra l'altro, di esercitare notevoli risparmi, in tema, ad esempio, di trasporto del prodotto.

Quanto alla determinazione dei costi del greggio, desidero rispondere alle domande formulate indicando delle cifre: in particolare si è detto che nel mese di novembre, il prezzo del greggio si era attestato a 91 dollari per tonnellate, mentre in realtà esso aveva raggiunto i 93 dollari.

Se poi aggiungiamo che acquistiamo il dollaro a Lire 895,90 (prezzo di ieri, mentre giovedì vi è stata una punta minima di 865,35), ma per il CIP il cambio è fissato a lire 855,08, per cui moltiplicando 855,08 per 91,12 (preteso prezzo di acquisto del greggio), ne deriva che secondo il CIP il greggio costerebbe 77.915 lire alla tonnellata mentre per noi (che paghiamo il greggio a 93 dollari e il dollaro 965 lire, con una commissione dell' 1,5 per cento) viene una cifra di 80.538.

Comprendo che si tratta di calcoli difficili e complicati, comunque assicuro là

Commissione che sarà mia cura inviare sollecitamente un documento contenente tutti i dati, accessori, ivi compresi i costi di raffinazione, i costi di distribuzione e gli oneri finanziari.

PRESIDENTE. La ringrazio fin d'ora per la documentazione che vorrà inviarci, che ci sarà tanto più utile dal momento che avevamo già da alcuni mesi deciso di avviare un approfondito esame di questa materia. Del resto, già nel corso della passata legislatura avevamo avvertito la necessità di rivedere i criteri per la fissazione dei prezzi dei prodotti petroliferi ed è ora nostra intenzione (anche se non è nostra competenza fissare dei criteri alternativi a quelli del CIP) affrontare sollecitamente questo problema per poi sottoporre agli organi competenti le conclusioni cui arriveremo.

Vorrei, infine, ringraziare i rappresentanti della MACH, assicurando che le loro osservazioni saranno ben tenute presenti e che, per quanto di nostra competenza, ci faremo carico delle loro istanze.

La seduta termina alle 21,10