Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 29

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

10ª COMMISSIONE PERMANENTE (Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA DINAMICA DEI PREZZI DELLA FILIERA DEI PRODOTTI PETROLIFERI, NONCHÉ SULLE RICADUTE DEI COSTI DELL'ENERGIA ELETTRICA E DEL GAS SUI REDDITI DELLE FAMIGLIE E SULLA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE

139ª seduta: mercoledì 28 aprile 2010

Presidenza del presidente CURSI

IC 0771
TIPOGRAFIA DEL SENATO (170)

I N D I C E

Audizione del sottosegretario di Stato allo sviluppo economico Stefano Saglia

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 14
BUBBICO *(PD)* 8
* FIORONI *(PD)* 9
GRANAIOLA *(PD)* 11
SANGALLI *(PD)* 10
SAGLIA, *sottosegretario di Stato allo sviluppo economico* 4, 12

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Interviene il sottosegretario di Stato allo sviluppo economico Saglia.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del sottosegretario di Stato allo sviluppo economico Stefano Saglia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla dinamica dei prezzi della filiera dei prodotti petroliferi, nonché sulle ricadute dei costi dell'energia elettrica e del gas sui redditi delle famiglie e sulla competitività delle imprese, sospesa nella seduta del 6 ottobre 2009.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento,

è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e

che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Stefano Saglia, cui do il benvenuto.

L'indagine conoscitiva, avviata nel novembre 2008, ha portato i membri di questa Commissione (che ringrazio) a svolgere un lavoro encomiabile attraverso l'audizione delle Autorità e di varie rappresentanze associative e aziende del settore. Tra queste ultime ricordo Eni, Edison, Sorgenia, Enel e E.On Italia. Tra le aziende istituzionali ricordo invece il Consorzio Gas Intensive, Confindustria, Federutility e Confartigianato, Confesercenti, Confcommercio, Anigas, Edison (per una seconda volta), Unione Petrolifera, varie associazioni come Faib e Fegica, e Terna.

Nel luglio scorso avevamo sentito per la prima volta il sottosegretario Saglia, che ringraziamo per essere di nuovo con noi, e il dottor Roberto Sambuco, in qualità di Garante per la sorveglianza dei prezzi. Già all'epoca avevamo stabilito una tempistica, al fine di pervenire in tempi brevi alla conclusione di questa indagine conoscitiva. Alla luce di un prezzo della benzina che sta subendo una serie di strane o «interessate» impennate, abbiamo ritenuto di ascoltare nuovamente il sottosegretario Saglia per tradurre le considerazioni avanzate a suo tempo da tutti i Gruppi con l'intento di pervenire al sostanziale riallineamento dei prezzi italiani a quelli europei in uno schema di documento conclusivo dell'indagine conoscitiva. Abbiamo pertanto l'esigenza di sapere quanto ha fatto e sta facendo il Governo, anche rispetto a quanto si legge sui giornali circa l'accordo siglato il 21 aprile dal Ministero dello sviluppo economico. L'audi-

zione del signor Sottosegretario servirà dunque a comprendere come si intende intervenire urgentemente per rimuovere, almeno in prospettiva, le più gravi anomalie del mercato dei carburanti per autotrazione.

In definitiva si è convenuto sul fatto che per rendere più efficiente il mercato e per ridurre il divario tra i prezzi praticati in Italia e quelli vigenti in Europa bisognerebbe procedere a riforme strutturali del mercato stesso.

Prima di lasciare la parola al sottosegretario Saglia, invito i colleghi che vorranno intervenire a farlo sinteticamente per far sì che l'audizione si concluda in tempi brevi e consenta alla Commissione di passare poi all'esame di altri punti all'ordine del giorno.

Do quindi la parola al sottosegretario Saglia.

SAGLIA, *sottosegretario di Stato allo sviluppo economico.* Signor Presidente, innanzi tutto desidero esprimere l'apprezzamento del Governo, e del Ministero dello sviluppo economico in particolare, per il lavoro che la Commissione ha svolto fin qui: un lavoro che ha consentito al Governo e al Ministero di disporre di una importante raccolta di opinioni e osservazioni provenienti dal mondo legato ai carburanti.

Naturalmente terremo conto delle conclusioni alle quali giungerà l'indagine conoscitiva, ma ritengo che saranno in sintonia con lo spirito che ha mosso il lavoro del Ministero in questi mesi. Qualcuno ci ha rimproverato per non essere intervenuti con celerità su alcuni rialzi del prezzo: la nostra risposta è che siamo di fronte alla necessità di porre mano ad una riforma inevitabilmente strutturale, da attuare sia per via amministrativa che legislativa. Pertanto, non è solo attraverso norme di legge che si possano ridurre o risolvere problemi antichi del nostro Paese. Comunque, in ogni occasione (quindi, anche in quella attuale) il Ministero dello sviluppo economico svolge attività di sorveglianza e di monitoraggio costante sull'andamento dei prezzi alla pompa dei carburanti.

Abbiamo deciso di seguire la strada del dialogo sia perché, trovandoci in un'economia liberalizzata, non esiste la possibilità di modificare i prezzi per decreto sia perché questo settore difficilmente riuscirà a modernizzarsi se non vi è condivisione da parte di tutti i segmenti della filiera. Non sempre riusciamo a spiegare queste evidenze, ma non ho motivo di dubitare che voi riusciate invece a comprenderle avendo svolto un lavoro di approfondimento molto importante.

Il tema sul quale stiamo operando è finalizzato a comprendere la differenza tra il sistema Italia e il sistema Europa, ed in particolare il cosiddetto «stacco», che indica la differenza tra la media dei prezzi europei e quella italiana, e che si attesta intorno ai 3,5 centesimi di euro al litro.

Per spiegare questa differenza di 3,5 centesimi di euro tra i prezzi italiani e quelli mediamente praticati in Europa, la parte oggetto di maggiori critiche (vale a dire le compagnie petrolifere) ha fornito le seguenti spiegazioni. Circa 1,1 centesimi di euro sarebbero da imputarsi alle maggiori inefficienze del sistema di distribuzione dei carburanti (scarsa diffusione del *self-service,* che in Italia non supera il 3 per cento mentre nella quasi

totalità dell'Europa è di circa il 90 per cento). Un centesimo è dovuto alle differenze strutturali tra il nostro Paese e l'Europa (maggiore numerosità e capillarità della rete dei punti vendita: 24.000 in Italia contro i circa 13.000 in Francia e i 15.000 in Germania), che limita fortemente l'erogato medio annuale di ciascun punto vendita. Infatti, i nostri distributori sono generalmente più piccoli ed erogano meno prodotto, il che comporta una rete molto diffusa che presenta delle diseconomie soprattutto per quanto riguarda le reti e i trasporti. 0,8 centesimi di euro sono da addebitare all'assenza della cosiddetta componente «non *oil*», vale a dire i prodotti *extra* rispetto ai carburanti. In Italia la possibilità di mettere in commercio questi prodotti è presente in circa il 12 per cento dei distributori contro il 97 per cento in Germania. Vi è poi la rigidità di orari e turni (10 ore in Italia rispetto a 14 ore in Francia). 0,6 centesimi sono dovuti alla scarsa diffusione delle vendite attraverso il canale degli ipermercati (in Francia circa il 60 per cento del venduto è presso i centri commerciali, in Italia meno del 10 per cento).

Il punto di vista delle Associazioni si può quindi riassumere in tre punti: scarsa diffusione della distribuzione dei carburanti presso i centri commerciali; scarsa concorrenza tra le compagnie petrolifere e fenomeno ancora di nicchia per le così dette «pompe bianche» (ossia non a marchio delle compagnie petrolifere); insufficiente pubblicità dei prezzi praticati.

L'analisi delle differenze tra i Paesi dell'Unione europea porta ad evidenziare, poi, come negli altri Stati il risparmio in termini di minor costo del carburante potrebbe essere controbilanciato da un maggior esborso complessivo a causa dei chilometri da percorrere in più per raggiungere distributori di carburanti più lontani. Le aree interne e rurali mediamente scontano prezzi molto più alti delle zone commerciali.

Da un'analisi effettuata dal nostro Ministero sull'andamento dei dati del prezzo del petrolio Brent in euro al barile (per scontare l'effetto del cambio dollaro/euro) del prezzo del prodotto finito (benzina e gasolio) sul mercato internazionale, quotato dal Platt's, e del prezzo finale dei carburanti alla pompa, si evince che vi è una sostanziale uniformità di movimenti al rialzo ed al ribasso tra il prezzo di vendita e quello delle quotazioni internazionali dei prodotti finiti.

A proposito della più volte citata doppia velocità della variazione dei prezzi (veloce a salire e lenta a scendere), le analisi indipendenti finora svolte non hanno evidenziato particolari disomogeneità. Tuttavia, riteniamo che tali risultati siano dovuti anche alla inadeguatezza dei dati di vendita dei carburanti utilizzati, che rilevano solo il primo passaggio della catena di comando della variazione dei prezzi: dal Platt's alle compagnie e dalle compagnie ai gestori con i prezzi consigliati. Al momento non è rilevato l'ultimo passaggio, che è demandato ai singoli gestori delle stazioni di servizio nella fissazione del prezzo finale ai consumatori. È proprio in questa fase che si deve verificare con puntualità un'eventuale disomogeneità nella variazione dei prezzi in salita e in discesa.

L'articolo 51 della legge n. 99 del 2009 prevede proprio di rilevare questi prezzi praticati ed il Governo, pur con le difficoltà derivanti dal

fatto che per tale iniziativa non è prevista alcuna copertura finanziaria, sta predisponendo lo strumento operativo per darvi attuazione, quello dei prezzi effettivamente praticati alle pompe, che è stato oggetto di un intervento legislativo anche da parte vostra. In questo modo, i consumatori potranno scegliere il punto di rifornimento più conveniente nella propria area.

Circa le iniziative adottate, il Ministero dello sviluppo economico ha istituito preso il Dicastero un tavolo permanente di confronto sul mercato petrolifero, al fine di trovare soluzioni in grado di incidere sulla struttura del settore e ridurre la distanza dal costo industriale dei prodotti petroliferi tra l'Italia e gli altri Paesi europei. L'attività di questo tavolo è stata inizialmente orientata a promuovere il provvedimento di legge per rimuovere alcuni vincoli concorrenziali e commerciali all'apertura di nuovi distributori e a definire una nuova metodologia di analisi dell'andamento dei prezzi dei carburanti.

Fin dalle sue fasi iniziali, il tavolo ha dato un forte impulso alla liberalizzazione attuata in particolare a partire dalla manovra estiva 2008. Già da quell'anno, infatti, sta calando il numero dei punti vendita di proprietà delle compagnie mentre crescono i retisti convenzionati e soprattutto le «pompe bianche», dove rifornirsi a prezzi minori.

Più recentemente sempre il tavolo permanente di confronto sul mercato petrolifero, in data 19 gennaio 2010, ha proseguito l'esame delle proposte di strumenti attuativi per la riforma del mercato dei prodotti petroliferi, a cui si sono aggiunte la logistica e la rete di distribuzione carburanti.

La metodologia proposta dal tavolo è stata poi di procedere con l'elaborazione di una riforma condivisa attraverso la consultazione del tavolo stesso, le cui attività di dettaglio sono state ripartite in gruppi di lavoro ristretti riguardanti: «mercato al dettaglio», la cui tematica è incentrata sulla ristrutturazione della rete carburanti, sull'aumento dell'offerta tramite *self-service* e sul piano di riduzione dei punti vendita; «mercato all'ingrosso e logistica», la cui tematica è incentrata sulla riforma del mercato all'ingrosso e dei mercati organizzati per servizi di stoccaggio e di trasporto; «raffinazione ed industria», la cui tematica è incentrata sugli interventi sul sistema della raffinazione nazionale anche in relazione all'approvvigionamento dei prodotti petroliferi e dei biocarburanti; «qualità del servizio», la cui tematica è incentrata sugli elementi di flessibilità nel servizio (contrattualistica tra gestori e compagnia, informazione sui prezzi, *royalties*, orari, modalità di pagamento).

In data 21 aprile 2010, al termine di una prima fase di lavoro, è stato condiviso dal Ministero dello sviluppo economico, dagli operatori e dai consumatori (quindi da tutti gli attori della filiera) il piano di azione per la riforma del settore carburanti che di fatto rappresenta un protocollo di lavoro che prevede l'attuazione delle seguenti misure. Incentivare la chiusura volontaria di impianti mediante il fondo di indennizzi esistente presso il Ministero, anche attraverso modifiche regolamentari del fondo che ne consentano una più ampia portata. Prevedere che gli operatori

che forniscono carburanti ai punti vendita non adottino variazioni in aumento dei propri listini prezzi consigliati, di cui al decreto ministeriale 7 maggio 1994, prima di sette giorni dall'ultimo aumento. Prevedere che il prezzo effettivamente praticato, esposto all'esterno di ogni distributore ai sensi del decreto ministeriale del 30 settembre 1999, non sia variato in aumento per almeno sette giorni. Predisporre tutte le iniziative possibili, di natura normativa regolamentare e di politica concertativa, con le Regioni e gli Enti locali al fine di arrivare alla rimozione dei vincoli per l'estensione delle attività non *oil* nei distributori e per l'estensione degli orari di apertura dei distributori, in armonia con quanto disposto dal decreto-legge n. 112 del 2008. Permettere nei rapporti commerciali l'adozione di nuove forme contrattuali negoziate tra le Associazioni dei gestori ed i singoli operatori, valorizzando il ruolo delle singole componenti. Proseguire l'attività dei tavoli di concertazione istituiti dal Ministero al fine di monitorare gli effetti delle misure adottate per ridurre il divario tra il mercato italiano e quello europeo. Concertare con le Regioni e le compagnie petrolifere la promozione degli investimenti per la selfizzazione degli impianti e per la diffusione di carburanti ecocompatibili. Al fine di accrescere la sicurezza dei gestori degli impianti di distribuzione carburanti, prevedere misure per favorire l'installazione di sistemi di pagamento elettronico con carte precaricate a costo zero per i consumatori, anche mediante protocolli d'intesa tra Associazione banche italiane (ABI), rappresentanti delle industrie petrolifere, rappresentanti dei gestori e Ministero. Prevedere, quanto alla logistica, che gli operatori comunichino al Ministero dello sviluppo economico (Mise), con cadenza mensile, la disponibilità di stoccaggio e transito sul territorio nazionale e le relative tariffe e che il Mise, anche tramite il costituendo Organismo centrale di stoccaggio, organizzi un'apposita piattaforma di informazione. Promuovere lo sviluppo di consorzi di acquisto tra gli operatori attivi nel mercato all'ingrosso dei prodotti petroliferi, privi di infrastrutture logistiche di transito e stoccaggio proprie, sia per facilitare la creazione di nuove infrastrutture, sia per favorire l'utilizzo delle capacità logistiche disponibili esistenti. Infine, promuovere misure per ridurre i costi di allacciamento alla rete di trasporto e di distribuzione dei distributori di metano per autotrazione per nuovi impianti in aree ancora scarsamente dotate di tale tipo di carburante.

Tali azioni, che troveranno attuazione secondo specifiche modalità e tempistiche, rappresentano le prime conclusioni del lavoro svolto negli specifici tavoli, ma non esauriscono le esigenze di riforma del settore. Siamo fortemente convinti che per raggiungere l'importante obiettivo di ridurre l'entità dello stacco dei prezzi italiani da quelli europei servano anche altre misure, in particolare nel mercato all'ingrosso, che non possono essere introdotte con un atto di indirizzo, ma che richiedono una forma concordata di condivisione tra le parti. Il nostro impegno adesso va da un lato verso l'attuazione del piano di azioni condiviso, e dall'altro verso l'individuazione delle ulteriori misure necessarie per una revisione organica del settore petrolifero e per un suo sviluppo in senso concorrenziale.

Resta inteso che il piano, ad oggi condiviso da operatori e consumatori, dovrà essere sottoposto all'attenzione dell'Autorità garante delle concorrenza e del mercato, nonché delle Regioni per quanto di loro competenza.

Come dicevo all'inizio, la complessità delle misure che dobbiamo adottare ovviamente richiede determinati tempi. Inoltre, per superare anche questa barriera psicologica e questo dubbio che abbiamo rispetto all'andamento dei prezzi, è necessario adottare al più presto – e il Ministero è già pronto a farlo, da un punto di vista normativo – il decreto attuativo della legge n. 99 del 2009 con il prezzo effettivamente praticato. Queste misure dovranno però poi essere avvertite dal Paese come necessarie affinché possano essere condivise da un lato con Regioni ed Enti locali e dall'altro con l'Antitrust, con cui stiamo peraltro avendo un rapporto proficuo e con cui ci stiamo confrontando soprattutto per quanto riguarda i prezzi settimanali, che non intendiamo come qualcosa che mini la concorrenza, ma che anzi la rilanci.

Per queste ragioni spero che anche questa indagine conoscitiva possa concludersi con degli stimoli importanti che possano poi essere fatti propri dal Governo.

BUBBICO *(PD).* Signor Presidente, credo che questo nostro lavoro possa concludersi. Non dobbiamo acquisire ulteriori elementi, infatti mi pare che le questioni siano abbastanza chiare ed evidenti dinanzi a noi. Permane una differenza ancora significativa tra il nostro Paese e la media europea e lo stacco diventa ancora più significativo in relazione ad alcuni Paesi dell'Unione, anche se il signor Sottosegretario (che ringraziamo per le comunicazioni che ci ha fornito) non ci ha detto alcunché sul gas e sull'elettricità, questioni sulle quali i divari rispetto alla media europea e rispetto ai Paesi nostri diretti competitori sono particolarmente significativi.

C'è però una questione che francamente non si riesce a comprendere. Il signor Sottosegretario ha riferito che è stato definito un piano d'azione, ma non risulta che al tavolo fossero presenti le Regioni, delle quali si segnala la competenza in relazione agli adempimenti connessi alla realizzazione delle priorità indicate nel piano d'azione, quindi non si capisce perché non siano state chiamate a partecipare direttamente alla definizione di quel piano.

Al di là di questo, tuttavia, e considerato che le indicazioni emerse sono piuttosto note ed evidenti già da tempo, l'annuncio circa la promozione di un orientamento da parte dei cittadini sui provvedimenti da adottare potrebbe rappresentare una novità assoluta dal punto di vista del metodo di Governo. Ci si vuole dire che le leggi devono essere promosse dal popolo? In sostanza, il Governo, rispetto a criticità evidenti emerse dalle indagini, dagli approfondimenti operati sui tavoli tecnici, si rimette alla volontà che emerge dagli orientamenti espressi dal Paese? In che termini misuriamo questi orientamenti, dal momento che esiste un extra costo insopportabile per i cittadini e per le imprese nella comparazione con gli altri Paesi europei?

Si tratta dunque di capire se il Governo rinuncia ad esercitare la propria iniziativa e a mettere in campo la propria azione per rimuovere ostacoli perfettamente individuati, molti dei quali appartengono all'esclusiva competenza dello Stato mentre altri riguardano la competenza delle Regioni, con le quali peraltro occorrerà promuovere un'azione condivisa. In buona sostanza, non vogliamo che su questa materia si continui a studiare quando le diagnosi sono già state fatte, convalidate e hanno trovato conferma da esami e approfondimenti successivi: per cui si rende ora necessario avviare il trattamento terapeutico.

Il Governo dica se ha voglia di adottare le misure necessarie o se, viceversa, intende affidarsi all'iniziativa di altri soggetti: è importante per noi conoscere questo orientamento anche ai fini di poter organizzare il nostro lavoro in Commissione e nelle Aule parlamentari.

FIORONI *(PD)*. Intervengo per chiarire alcuni punti e rafforzare taluni contenuti presenti nella relazione del Sottosegretario.

Innanzi tutto occorre sottolineare l'assoluta urgenza di intervenire e non soltanto con protocolli d'intesa, peraltro non sottoscritti dagli attori protagonisti della distribuzione dei prodotti petroliferi e dei carburanti ma dal solo Ministero: a tal fine appare infatti auspicabile che vi sia un intervento legislativo, a breve e medio termine, capace di dare attuazione alle linee programmatiche individuate in maniera piuttosto generica dal signor Sottosegretario.

L'unico dato di fatto è che in questo particolare momento assistiamo ad un costante rincaro dei prezzi della benzina e del gasolio che non sembrerebbe essere giustificato da motivi legati ad una speculazione a livello internazionale, come accaduto nel 2008. Occorre dunque far lavorare in modo approfondito ed efficiente organismi di cui questo Governo dispone, come il Garante per la sorveglianza dei prezzi, in particolar modo con riferimento ai prezzi dei prodotti petroliferi, per realizzare un monitoraggio efficace e capire quali sono i fattori che determinano lo «stacco» e comprendere le cause per cui i prezzi aumentano in maniera sproporzionata rispetto all'aumento del greggio a livello internazionale e diminuiscono in maniera non proporzionale rispetto alle diminuzioni che via via intervengono. Non si assiste ad una effettiva concomitanza tra la diminuzione del prezzo del prodotto finale rispetto alla diminuzione del prezzo del greggio nel mercato internazionale e, viceversa, si assiste ad un immediato aumento del prezzo del prodotto finale rispetto all'aumento del prezzo del greggio sui mercati internazionali.

Un'altra osservazione che intendo svolgere concerne l'esigenza di dare immediata attuazione al disposto di cui all'articolo 51 della legge sullo sviluppo 23 luglio 2009, n. 99, cui ha fatto riferimento lo stesso signor Sottosegretario. L'articolo 51 prevede l'obbligo per il Ministro dello sviluppo economico di adottare con decreto, entro sei mesi dalla data in vigore della legge, le misure per la conoscibilità dei prezzi dei carburanti alla pompa: i sei mesi previsti sono passati e questo non è ancora avvenuto. In più occasioni ci è stato detto, ed il signor Sottosegretario lo ha

ribadito anche oggi, che il Ministero e il Governo sono pronti ma non si ha ancora notizia di quali siano le modalità attraverso cui si intende dare attuazione alla norma. In realtà basterebbe semplicemente attuare quanto già indicato dalla stessa norma.

Per quanto concerne il citato piano di azione, si tratta di un semplice protocollo di lavoro senza alcuna intesa alla base che chiami in causa le Regioni (che peraltro non sono ancora state sentite). Pertanto, fino a questo momento non possiamo che parlare di linee programmatiche senza alcuna conseguenza pratica, quando sarebbe invece importante iniziare ad intervenire in maniera adeguata per dare una risposta al mondo dei consumatori e delle imprese che continuano a soffrire di questo svantaggio competitivo rispetto ai concorrenti a livello internazionale. Penso pure che un costante aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi per i consumatori agisca negativamente sulla domanda interna. È evidente che questa situazione, nell'attuale momento congiunturale, crea notevoli problemi; sarebbe invece necessario risollevare la domanda interna e quindi aumentare il potere d'acquisto. Si creano quindi problematiche congiunturali che è possibile superare, raggiungendo risultati importanti, solo con un intervento adeguato sul sistema di determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi e un monitoraggio serio e approfondito, fatto non solo di annunci.

SANGALLI *(PD).* Signor Presidente, per non incorrere nel rituale rimprovero sulla lunghezza dell'intervento, prendo atto di quanto detto dai miei colleghi e pongo brevemente soltanto alcune ulteriori questioni.

La prima attiene al tema delle liberalizzazioni. Abbiamo un mercato della distribuzione fortemente inefficiente rispetto ai nostri concorrenti europei. Il signor Sottosegretario ne ha giustamente analizzato le ragioni: una rete ridondante, composta di troppi punti vendita, piuttosto piccoli e poco efficienti, non resa remunerativa dalla vendita di prodotti non *oil* e che utilizza scarsamente il canale degli ipermercati. Tale meccanismo in parte deriva dalla conformazione storica di questo settore e di altri comparti commerciali del nostro Paese, ma certamente in parte anche da una difficoltà particolare a liberalizzare i mercati commerciali.

L'assenza delle Regioni al tavolo di concertazione può risultare preoccupante, perché esse sono i soggetti deputati alla programmazione territoriale ed anche alla concessione delle varie licenze.

La seconda questione che vorrei sollevare, e che non è stata ancora affacciata nel corso del dibattito, è che in un periodo di forte aumento dei prezzi come quello attuale accade che si cerchino ragioni organizzative e strutturali, ma in Italia vi è anche una ragione che dipende dal fatto che l'aumento delle accise va di pari passo con l'aumento dei prezzi dei carburanti. Mi chiedo, dunque, se in circostanze di forte aumento dei prezzi non sarebbe il caso di pensare a forme di sterilizzazione almeno dell'aumento dell'IVA sulla benzina, una metodologia già adottata in altri momenti che ha creato condizioni di risparmio di almeno 1-2 centesimi per ogni litro di carburante. Bisogna affrontare questo tema passando da una serie di auspici ad un programma in qualche modo praticabile.

Concordo, signor Sottosegretario, sul fatto che bisogna arrivare ad una ridefinizione della rete, con una riduzione da 24.000 a 16.000 punti vendita, ma mi sembra che sia molto difficile raggiungere un obiettivo di questo genere entro un termine così ristretto come quello fissato di un anno. Allo stesso modo, mi sembra che l'obiettivo della limitazione sui turni e sugli orari sia da conquistare in un arco di tempo realisticamente più lungo di quello fissato dal Ministero. Trovo che sia necessaria una maggiore dose di realismo affinché gli obiettivi del piano d'azione possano essere raggiunti.

Avverto anche io la necessità di affrontare anche i temi del gas e dell'energia elettrica, ma lo faremo successivamente, mentre sul tema dei carburanti credo che vi possa essere un'azione sinergica del Governo.

Osservo che sul prezzo del carburante agisce una forte componente speculativa a livello internazionale e vi è un differenziale, molto forte ma ormai noto, tra il prezzo di estrazione e il prezzo di raffinazione (tenendo conto che il sistema delle raffinerie nel nostro Paese è quasi in crisi, quindi non sono i raffinatori di petrolio coloro che stanno speculando sull'andamento del prezzo del petrolio): il differenziale di prezzo è dunque di natura finanziaria e si esplica sui mercati finanziari. Chiedo quindi al Sottosegretario, ma più in generale al Governo, se può esistere un'azione del Governo italiano, magari da esercitare insieme all'Unione europea, volta ad intervenire sui meccanismi di fissazione del prezzo e sull'andamento speculativo cui si assiste a livello internazionale.

Il prezzo dei carburanti è fissato sui *future*, quindi su un'attesa di domanda crescente, che si può alimentare in vari modi: la Goldman Sachs lavora assiduamente per la fissazione dell'attesa di domanda crescente. L'area euro, e l'Italia in particolare, hanno un interesse in più, a causa dell'aumento dei prezzi su cui hanno inciso diversi fattori correlati: l'aumento dovuto alla speculazione finanziaria, l'attesa di domanda crescente dovuta al periodo pasquale e il calo dell'euro sul dollaro.

Queste sono le considerazioni che raccoglieremo in una memoria conclusiva per l'analisi condotta dalla Commissione.

GRANAIOLA *(PD)*. Signor Presidente, farò alcune brevi considerazioni tese a rafforzare le osservazioni appena svolte dal senatore Sangalli.

Nella relazione del signor Sottosegretario, infatti, non ho sentito parlare delle accise, di tutte le tasse che gravano sul prezzo della benzina. Se il peso delle tasse sul prezzo della benzina è pari al 59,5 per cento e se il prezzo della benzina è di 1,316 euro al litro, le tasse pesano per 0,783 euro. Di questa frazione, il 38 per cento è dovuto ad alcune accise che sono state introdotte in via temporanea, ma che non sono state ancora rimosse nonostante il venir meno delle cause cui erano legate. Ne ricordo solo alcune, che peraltro sono ben note: la guerra in Abissinia, la crisi di Suez, il disastro del Vajont, l'alluvione di Firenze, il terremoto nel Belice e tante altre. Credo che si dovrebbe fare qualcosa anche rispetto a questo problema.

SAGLIA, *sottosegretario di Stato allo sviluppo economico*. Ringrazio tutti i senatori intervenuti per il contributo offerto.

Naturalmente sono disponibile, così come il ministro Scajola in prima persona, a tornare in Commissione per affrontare i temi del gas e dell'elettricità, sui quali non vi è alcun atteggiamento elusivo: sulla base dell'invito del signor Presidente abbiamo ritenuto di attenerci all'argomento dato, ma se gli onorevoli senatori dovessero ritenerlo opportuno nelle prossime settimane potremo sicuramente lavorare anche sugli altri due temi.

Cercherò intanto di chiarire gli aspetti della questione che sono stati sollevati in questa sede.

Per l'attuazione di questo piano d'azione le Regioni sono decisive, ma non sono state invitate perché – pur avendo lavorato a tutti i gruppi e al tavolo dei carburanti – oggi si è in attesa di una riconferma in quanto nella giornata di domani la Conferenza Stato-Regioni si ricostituirà dopo molti mesi. Quindi ci verrà indicato da parte delle Regioni il coordinatore in materia energetica, che verrà sicuramente coinvolto nell'implementazione del nostro piano: affinché possa essere attuata, questa riforma dovrà giovarsi di una forma di collaborazione tra Stato e Regioni.

Per quanto riguarda la battuta del senatore Bubbico sull'orientamento popolare, al di là del fatto che apparteniamo ad un partito che si chiama Popolo della libertà vorremmo trovare un equilibrio tra fare delle cose e delle riforme e al tempo stesso provare a condividerle con i corpi intermedi e con le associazioni di categoria. Come ho detto all'inizio del mio intervento, alcuni interventi strutturali – come, ad esempio, la riduzione dei punti vendita – non si possono attuare per decreto, ma solo concordandoli con tutti gli operatori stabilendo che c'è un fondo indennizzi, per il risarcimento di coloro che chiudono un punto vendita, per le spese relative – ad esempio – alla bonifica e per altre connesse alla chiusura.

Il problema principale, però, concernerà la programmazione nazionale, perché quando ci confronteremo con Regioni che negli anni hanno già operato delle razionalizzazioni e dispongono di una rete abbastanza efficiente (come ad esempio il Piemonte, tra l'altro allora amministrato dal centrosinistra) e con altre che invece non lo hanno fatto, dovremo stabilire quote per Regione perché purtroppo questo Paese non è tutto uguale.

Il Ministero ha fissato un obiettivo scadenzato in tre anni, perché ha ritenuto politicamente responsabile assumere un impegno corrispondente alla durata auspicata del mandato. L'obiettivo di un anno è riferito al *self*. Infatti, con l'impegno delle compagnie petrolifere il raddoppio dell'attuale «selfizzazione» è effettivamente conseguibile nell'arco di un anno.

Il motivo per cui non c'è stato un intervento legislativo si spiega con il fatto che la parte dell'accordo che prevede un intervento normativo rientrerà nel disegno di legge sulla concorrenza proposto nella citata legge n. 99, che sarà sottoposto alle Commissioni probabilmente prima della pausa estiva. Quindi, per maggio o giugno prossimo saremo in grado di sotto-

porre all'esame del Parlamento la legge sulla concorrenza, al cui interno sarà contenuta la parte normativa di questa riforma.

I prezzi, del resto, non si possono ridurre per decreto, così come in questo modo non si possono chiudere gli esercizi commerciali. È necessario realizzare un lavoro che se non viene condiviso dai vari pezzi della filiera non porta al conseguimento dell'obiettivo.

Il protocollo d'intesa ha fatto registrare una condivisione di tutti i rappresentanti delle varie realtà produttive e associative presenti al tavolo tecnico, ma non è stato sottoscritto dall'Unione petrolifera anche per un motivo di forma. Infatti, anche per una ragione di intesa che può rappresentare un rischio minimo ma esistente, avremmo dovuto far firmare il protocollo (e lo faremo) a tutte le singole compagnie e non all'Unione petrolifera, perché l'intesa potrebbe essere in qualche modo lesiva della concorrenza dal momento che si firmerebbe un accordo il cui contenuto però impegna tutti. Per carità, è più un problema di forma che di sostanza, ma posso senz'altro affermare che vi è stata ampia condivisione su questo piano d'azione.

Per quanto riguarda le accise, avete perfettamente ragione nel dire che il tema non è nuovo. Si è ormai giunti ad una quota di circa il 60 per cento ed è quindi la componente che grava maggiormente sul prezzo della benzina. Oggi però non ci sono le condizioni per toccare questo capitolo. Ho già detto e ripetuto che è necessario procedere alla sterilizzazione delle accise sui carburanti per autotrazione e spero di riuscire, insieme al ministro Scajola, ad aprire al riguardo un confronto forte con il Ministero dell'economia e delle finanze. La sterilizzazione dell'IVA è infatti uno strumento che esclude la possibilità che lo Stato possa avere un qualche interesse nella speculazione. L'IVA, infatti, deve seguire l'andamento del prezzo fino a quando non supera una certa soglia. Questo mi sembra uno strumento giusto che non pesa sulle casse dello Stato, nel senso che non riduce le entrate, semmai le stabilizza e impedisce che possano crescere oltre il dovuto.

Comunque, stante l'attuale situazione dei mercati internazionali, le notizie provenienti da altri Stati e la precarietà dei bilanci europei credo che oggi, giustamente, il Ministero dell'economia e delle finanze non sia disponibile a porre tale questione sul tavolo. Poiché noi crediamo in questo strumento, speriamo di riuscire a farlo al più presto.

Per quanto riguarda la raffinazione, non c'è motivo di nascondere alla Commissione industria che essa rappresenta per il Governo una preoccupazione. Oggi abbiamo una capacità di raffinazione superiore alla domanda nazionale. Non voglio fornire dati, come invece hanno fatto altri protagonisti del settore, ma deve farci riflettere la circostanza che oggi la raffinazione non è particolarmente remunerativa e che il 2009 è stato un anno di lacrime e sangue, con la conseguenza che il problema si potrebbe ripercuotere anche sul piano occupazionale: per questo abbiamo aperto un tavolo anche su questo tema. In passato l'Italia è stata una grande raffineria; oggi la domanda di prodotti raffinati è soddisfatta anche da Paesi che 20 anni fa non erano sul mercato. Per noi, oggi, da un punto

di vista politico e industriale, questo problema è divenuto davvero rilevante.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, con l'intento di raccogliere le istanze provenienti dai diversi Gruppi parlamentari, avanzerei la proposta di pervenire, ove fosse possibile, all'elaborazione di un unico schema di documento conclusivo.

Dagli interventi svolti dai colleghi mi sembra di aver capito che su alcuni temi vi sia la possibilità di trovare punti di condivisione mentre su altri l'accordo è da ricercare. Sarei pertanto grato ai Gruppi parlamentari se volessero far pervenire alla Presidenza i vari documenti che si intendono predisporre cosicché, sulla base di questi, io sia posto in grado di elaborare un documento che contenga tutte le proposte con la finalità di pervenire ad un unico schema di documento conclusivo condiviso da tutti i Gruppi. Ripeto, se fosse possibile ottenere spunti e proposte nell'arco di dieci giorni, insieme agli altri Gruppi parlamentari mi impegnerò a lavorare per tentare di predisporre un lavoro condiviso.

Ringrazio nuovamente il sottosegretario Saglia per le preziose informazioni fornite e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,30.

€ 1,00