SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE

(Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL FINANZIAMENTO DELLE IMPRESE INDUSTRIALI IN ITALIA

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

9ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 13 OTTOBRE 1977

Presidenza del Presidente COLAJANNI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 323, 326, 334
BACICCHI (*PCI*) 334
BASADONNA (*DN-CD*) 329
BOLLINI (*PCI*) 326, 327, 328
GIOVANNIELLO (*DC*) 332, 333, 334
POLLI (*PSI*) 332
SCUTARI (*PCI*) 323, 331
CELLETTI . . . . . *Pag.* 333
MOLINARI 327
PORTALLURI 334
ROASIO . . . . . 323, 327, 328 e *passim*

Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Lorenzo Roasio, presidente della SNAM, e l'ingegner Giovanni Molinari, vice Presidente, accompagnati dai signori Luigi Meanti, Salvatore Portalluri e Pietro Celletti.

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

S C U T A R I , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul finanziamento delle imprese industriali in Italia.

Ho il piacere di salutare e di ringraziare, anche a nome dei colleghi, il dottor Lorenzo Roasio, che gentilmente ha accolto il nostro invito. Quindi, procedendo come d'abitudine, daremo la parola prima al dottor Roasio per una breve esposizione introduttiva; successivamente apriremo la discussione ed i colleghi gli rivolgeranno le domande che riterranno opportune. Il Presidente della SNAM potrà rispondere partitamente ad ognuna di tali domande.

R O A S I O . Signor Presidente, onorevoli senatori, questa indagine conoscitiva, avviata in un momento di grande riflessione per i problemi che l'intero sistema economico italiano si trova ad affrontare, sviluppa un tema che, riguardando il finanziamento delle imprese, permetterà di analizzare compiutamente uno degli elementi più significativi dell'attuale crisi dell'apparato produttivo nazionale.

I fabbisogni finanziari delle imprese sono in costante aumento, sia per l'allargamento della base produttiva, sia per le necessarie sostituzioni di tecnologie in rapida evoluzione.

Per meglio comprendere e valutare i problemi finanziari della SNAM, che saranno oggetto di quest'intervento, consentitemi di esporvi prima brevemente alcuni dati sulla dinamica espansiva che ha caratterizzato l'attività della società e sui programmi che ci impegneranno per assicurare la copertura dei fabbisogni nazionali di gas naturale, secondo i compiti istituzionali che ci sono stati assegnati.

Come è noto la SNAM opera nel mercato dell'energia, assicurando l'approvvigionamento, il trasporto e la grande distribuzione del gas naturale, nonchè trasporti petroliferi marittimi e con oleodotti.

Si colloca nella linea principale dell'attività istitutiva dell'ente di gestione ENI che ne assicura il capitale di rischio. Pertanto occorre tenere presente che la politica finanziaria e la gestione delle risorse esterne vengono coordinate dall'ENI. Per i finanziamenti di particolari progetti finalizzati, la SNAM opera sui mercati finanziari nazionali ed internazionali.

La Società ha attraversato, dal 1972 al 1976, una fase di espansione particolarmente accentuata: il fatturato è passato dai 241 miliardi del 1972 ai 1189 miliardi del 1976; in questo arco di tempo sono stati costruiti in Italia 31117 chilometri di metanodotti e la rete nazionale è passata da 9734 chilometri del 1972 a 12.851 chilometri del 1976; nel 1981 si prevede che la rete raggiunga i 15.000 chilometri.

L'espansione della rete nazionale dei metanodotti ha permesso nel 1976 di rifornire di gas naturale 3.020 grandi e medie industrie nazionali e oltre 6 milioni e mezzo di famiglie in 1.374 comuni allacciati alla rete.

Il volume di gas trasportato e distribuito dalla SNAM è passato dai 14,7 miliardi di metri cubi del 1972 ai 26 miliardi del 1976 con un incremento del 76,5 per cento pari mediamente al 15,3 per cento all'anno.

Nel 1976, la SNAM ha assicurato una copertura del 16 per cento del fabbisogno globale di energia in Italia; questa copertura era del 9,5 per cento nel 1972.

Questo eccezionale impulso è stato possibile grazie all'avvio delle grandi importazioni dalla Libia, dalla Russia e dall'Olanda.

Nel 1976, le disponibilità di gas naturale per il mercato interno sono state assicurate per il 55 per cento con la produzione nazionale, per il 10 per cento con le importazioni dalla Libia, per il 21 per cento con le importazioni dall'Olanda e per il 14 per cento con le importazioni dalla Russia.

Per quanto riguarda le prospettive di lungo termine vorrei segnalare a questa onorevole Commissione che i programmi della SNAM prevedono per il 1985 una disponibilità di circa 42 miliardi di metri cubi di gas naturale (35 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio). Questa elevata disponibilità, resa possibile soprattutto dalla realizzazione del programma Algeria, consentirà di coprire, col gas naturale, il 18-19 per cento dei consumi globali di energia che, secondo le indicazioni del piano energetico e della Commissione industria della Camera, sono previsti per il 1985.

Vorrei inoltre fornire alcuni dati sulla grande espansione, nel quinquennio 1972-1976, dell'attività esercitata dalla SNAM nel settore dei trasporti petroliferi.

La flotta cisterniera di proprietà è passata da una capacità di trasporto di 780.000 tonnellate di portata lorda del 1972 ai 2.253.000 tonnellate di portata lorda del 1976, con un incremento di quasi il 200 per cento. La consistenza odierna della flotta è di 21 unità per una portata lorda di circa 2,5 milioni di tonnellate. Ciò in attuazione delle delibere CIPE per il piano petrolifero nazionale e per il piano energetico nazionale, che, sottolineando l'estrema importanza dell'approvvigionamento energetico attribuivano all'ENI preminenti responsabilità in ordine alla copertura del fabbisogno petrolifero nazionale in modo flessibile, autonomo e sicuro.

Pertanto, con dette delibere, fu disposto « il rafforzamento della posizione dell'ENI nel trasporto cisterniero del greggio e dei prodotti, al fine di assicurare una copertura, con navi proprie, di almeno il 50 per cento dei rifornimenti effettuati ».

Con la propria flotta e con navi noleggiate la SNAM ha trasportato, nel 1976, 42.800.000 tonnellate di petrolio che rispetto ai 23.980.000 del 1972 rappresentano un incremento complessivo del 78,5 per cento pari ad un aumento medio annuo del 15,6 per cento.

Con il sistema degli oleodotti che fanno capo alla SNAM sono stati trasportati, nel 1976, 23 milioni di tonnellate di petrolio.

Per la realizzazione dei programmi di sviluppo sia del trasporto e distribuzione del gas, sia dei trasporti petroliferi, la SNAM ha dovuto affrontare in Italia e all'estero investimenti complessivi per oltre 1300 miliardi di lire nel quinquennio 1972-1976.

Per il periodo 1977-1982 sono stati programmati investimenti in Italia e all'estero per oltre 2600 miliardi di lire.

Per quanto riguarda la struttura finanziaria ed economica della Società, lo sviluppo delle attività che vi ho appena descritto nelle sue linee generali ha comportato un impegno finanziario notevole, coperto per il 30 per cento dall'autofinanziamento, per il 50 per cento da debiti a medio e lungo termine e per il 16 per cento da mezzi propri.

Gli investimenti realizzati in Italia sono ammontati a 693 miliardi di lire, pari al 52 per cento del totale; quelli realizzati all'estero, tramite consociate, sono ammontati a 640 miliardi di lire pari al 48 per cento del totale.

I finanziamenti di scopo, a cui la SNAM ha dovuto recentemente ricorrere, hanno riguardato principalmente la costruzione dei gasdotti di importazione dall'Olanda e dall'URSS ed il potenziamento della propria flotta cisterniera.

Per i primi, attraverso un sistema di garanzie (*throghput agreement*) utilizzando la capacità di trasporto installato in Germania, in Austria ed in Svizzera, ha reperito sul mercato dell'euro dollaro, attraverso delle finanziarie estere, sue collegate, un totale di 26 prestiti, per un ammontare equivalente a circa 516 miliardi di lire in 3 anni e pari ad oltre il 90 per cento degli investimenti effettuati per le importazioni di gas dall'URSS e dall'Olanda.

Per il potenziamento della flotta la SNAM è ricorsa alle agevolazioni previste dal credito navale conseguendo finora peraltro scarsi risultati. Infatti il programma di spese per le navi consegnate tra il 1975 e il 1977 è ammontato a 216 miliardi ed i finanziamenti ottenibili sulla legge speciale del credito navale ammontano a 151 miliardi. Gli importi erogati dall'IMI a tutt'oggi ammontano a 26,9 miliardi di lire che riguardano solo le prime 3 navi di minor tonnellaggio su 8 in esercizio e con un ritardo di 17 mesi. Lo squilibrio finanziario risulta peraltro mitigato

da un prefinanziamento IMI accordatoci nel 1973, per l'importo di 75 miliardi di lire.

L'ENI, che possiede la quasi totalità del capitale sociale della SNAM, nel periodo 1972-76 è intervenuto sottoscrivendo l'aumento del capitale da 60 a 200 miliardi di lire (1973)· è pure intervenuto sia concedendo finanziamenti, il cui ammontare al 31 dicembre 1976 era di 165,5 miliardi di lire, sia rilasciando garanzie accessorie.

La struttura finanziaria della SNAM, come risulta dal bilancio al 31 dicembre 1976, può essere così riassunta.

Le immobilizzazioni tecniche, al netto degli ammortamenti, rappresentano l'83 per cento del capitale investito, le immobilizzazioni finanziarie il 10 per cento, mentre il capitale circolante, al netto dei debiti commerciali, rappresenta il 7 per cento.

A fronte di questi investimenti le coperture sono rappresentate per il 42 per cento circa da mezzi propri (capitale sociale, riserve, utili non distribuiti), per il 5 per cento dal fondo di liquidazione del personale, per il 6 per cento da debiti finanziari a breve e per il 47 per cento da debiti finanziari a medio-lungo, di cui circa un terzo verso l'ENI.

La Società ha quindi una struttura finanziaria sufficientemente equilibrata, che dovrà essere mantenuta per fare fronte ai grossi impegni connessi alle future importazioni di gas.

La struttura economica, come risulta dal bilancio al 31 dicembre 1976, mette in evidenza che i ricavi sono costituiti per l'87 per cento da vendite di metano e per il 13 per cento da prestazioni relative all'attività dei trasporti petroliferi per navi e per oleodotti e altri servizi.

I costi sono costituiti per il 64 per cento da acquisti di materie prime, per il 7 per cento dal lavoro, per il 9 per cento da materiali, prestazioni e costi diversi, per il 4 per cento da oneri finanziari e per il 16 per cento dagli ammortamenti.

Data la natura dell'impresa, ad alta intensità di capitale, una adeguata politica di ammortamenti è assolutamente necessaria per far fronte, almeno parzialmente, ai programmi di investimento che la Società dovrà affrontare nei prossimi anni, in particolare per la costruzione del metanodotto Algeria-Italia e per lo sviluppo della rete nazionale dei metanodotti.

Per poter attuare gli investimenti programmati è necessario che i prezzi di vendita del metano siano adeguati ai prezzi dei combustibili alternativi, in relazione anche alle condizioni di acquisto del gas dall'estero la cui incidenza sui volumi disponibili acquista sempre più importanza: oggi è del 50 per cento ed al 1985 sarà di oltre il 65 per cento.

Occorre inoltre considerare che i costi specifici degli investimenti, sia per l'approvvigionamento dall'estero, da aree sempre più lontane, sia per il trasporto e la distribuzione verso aree a minore densità di consumo, sono strutturalmente crescenti ed aggravati dai fenomeni inflazionistici che li hanno fatti quadruplicare nell'arco degli ultimi anni.

L'importanza che riveste oggi il rifornimento energetico del Paese impone alla SNAM un alto livello di efficienza dell'attività per garantire, nel lungo periodo, il pieno assolvimento dei suoi compiti istituzionali.

Vorrei ora soffermarmi brevemente sui problemi del finanziamento nell'attuale congiuntura economica.

L'attuale congiuntura presenta alcuni aspetti di grande interesse per il futuro del Paese, quali l'aumento dell'*export*, il miglioramento della bilancia dei pagamenti, il rallentamento del tasso di inflazione e relativa stabilità della lira sul mercato dei cambi.

Ha però in sè elementi di preoccupazione per il presente e futuro molto prossimo.

Gli indicatori economici segnalano un sensibile calo nella produzione industriale, un aumento della disoccupazione, dissesti economici e finanziari di interi settori industriali, accompagnati dalla persistenza di un elevato costo del denaro.

La SNAM, in tale situazione, sta registrando un preoccupante ritardo nell'incasso di crediti dalla clientela che la obbligherà ad un maggior ricorso al credito a breve.

Nonostante l'attuale sufficiente liquidità del sistema bancario, il costo del denaro a breve si mantiene ad un livello elevato (dal 1° settembre il *prime rate* è fissato al 17 per cento).

Il mercato a medio termine (quello a lungo di fatto non è disponibile) comporta costi tra il 15.50 per cento ed il 16 per cento, che rendono perplessi sui nuovi investimenti. Il ricorso a questo mercato dovrebbe di conseguenza avvenire solo per il finanziamento di investimenti ad alta redditività.

In questo contesto è concepibile portare avanti i programmi stabiliti solo ed in quanto non intervengano fattori turbativi che ostacolino il perseguimento di un adeguato autofinanziamento.

Lo sforzo finanziario che la SNAM dovrà affrontare nei prossimi anni sarà concentrato, come già detto, sulla copertura dell'elevato fabbisogno per la realizzazione del gasdotto Algeria-Italia e per il conseguente sviluppo della rete nazionale dei metanodotti.

Quest'opera di avanguardia per il suo elevato contenuto tecnologico, assicurerà al mercato italiano dell'energia la fornitura per 25 anni di oltre 12 miliardi di metri cubi di gas naturale all'anno.

Il gasdotto sarà lungo complessivamente, da Hassi R'Mel a Minerbio (Bologna), 2500 chilometri: necessiterà, tra l'altro, per la sua costruzione di 1.600.000 tonnellate di tubo di acciaio di grande diametro e richiederà un investimento globale di oltre 3000 miliardi di lire.

L'investimento verrà realizzato con materiali e tecnologie di produzione prevalentemente italiane e la messa in opera, anche all'estero, sarà assicurata da imprese italiane.

Vorrei segnalare a questa Commissione l'importanza degli effetti che saranno generati da questa realizzazione nel nostro sistema economico.

Il progetto consentirà di attivare, sull'arco di 25 anni, un interscambio con l'Algeria di non meno di 12.000 miliardi di lire a valori attuali, di cui finirà con l'avvantaggiarsi l'intero sistema produttivo nazionale, similmente a quanto accaduto con i contratti che l'ENI ha stipulato per l'importazione di petrolio e di gas naturale dall'Unione Sovietica negli anni passati.

Non meno importante da sottolineare è la fase di realizzazione del metanodotto Algeria-Italia a fronte della quale si determinerà una creazione di maggiore valore aggiunto in Italia ed un allargamento delle disponibilità di lavoro e del *know-how* nazionali.

Il progetto Algeria-Italia, che la SNAM si accinge a realizzare, rappresenta nel campo del trasporto internazionale del gas naturale un'opera che pone il nostro Paese in posizione molto avanzata.

L'investimento in Italia sarà di circa 1350 miliardi di lire; per la restante parte l'investimento sarà all'estero.

Per reperire le somme necessarie al finanziamento del progetto la SNAM dovrà affrontare, assieme all'ENI, i mercati finanziari nazionali ed internazionali.

Per gli investimenti da realizzare in Italia, e considerato che oltre i 2/3 sono localizzati nel Mezzogiorno, sarà quindi molto importante la politica degli incentivi che verrà attuata.

Auspico quindi, a conclusione di questo intervento, che la vostra indagine conoscitiva pervenga, mediante un'approfondita conoscenza della situazione, all'individuazione di possibili forme di intervento che consentano anche ai programmi di sviluppo della nostra attività di realizzarsi compiutamente e senza ritardi.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il dottor Roasio per l'esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione.

B O L L I N I . Desidererei tre chiarimenti: il primo riguarda una vecchia polemica sulla cosiddetta rendita metanifera. In proposito erano stati chiesti dei dati anche al Ministro dell'industria, che però sono risultati imprecisi. Ad essere sinceri, non ho mai capito l'origine di una tale questione, nè che fondamento avesse. Gradirei quindi un chiarimento su di essa.

Secondo chiarimento. Risulta dalla relazione che, attraverso reti particolari, è stato fornito metano a 1.375 comuni. Quale criterio è stato adottato nella scelta dei comuni? Ci si è basati su una logica razionale, oppure no?

Terzo chiarimento. La società che stampa il quotidiano « Il Giorno » è emanazione del-

la SNAM: come è nata l'idea di una casa editrice per un quotidiano? E che senso ha dal punto di vista imprenditoriale (essendo ovvio quello politico)?

R O A S I O . Quanto alla sua prima domanda, chiarisco che qui stiamo parlando di SNAM, mentre quella che lei chiama rendita metanifera appartiene all'AGIP mineraria, che è la detentrice dei giacimenti petroliferi e metaniferi.

B O L L I N I . Poichè siete, in un certo senso vicini di casa, pensavo foste in grado di fornire qualche chiarimento!

R O A S I O . Mi risulta comunque che una precisa delibera del CIPE, che assoggettò il prezzo del metano al sistema della sorveglianza, impose al Ministro delle partecipazioni statali di riferire annualmente su questa rendita metanifera e su come venga utilizzata dall'ENI. Circa poi i criteri usati nel distribuire il gas ai comuni, l'ingegner Molinari potrà fornirle i necessari chiarimenti

M O L I N A R I . Il senatore Bollini si riferisce evidentemente alle polemiche recentemente sorte sui criteri di distribuzione del metano ai comuni. Questo problema non esisteva prima del 1973 o aveva delle dimensioni diverse da quelle assunte successivamente.

In sostanza, la situazione precedente era basata su una distribuzione che, tenendo conto delle indicazioni fornite dal Ministero dell'industria, allacciava i comuni per gli usi prioritari (uso di cucina e riscaldamento individuale), per cui in pratica la politica di distribuzione del metano nelle città era condizionata dalla disponibilita nazionale, dalla situazione della rete dei metanodotti e dalla volontà e capacità dei Comuni di costruirsi una rete di distribuzione. A seguito della guerra del *Kippur* e della crisi del 1973, i prezzi dei prodotti petroliferi subirono un rialzo nel giro di pochi mesi, con una dinamica molto accentuata. Tuttavia, per una serie di vincoli esistenti nel rapporto tra la SNAM e le aziende e fra queste ultime e le autorità preposte al controllo dei prezzi (il CIP e l'autorità periferica del Comitato provinciale prezzi), il prezzo del gas non ha seguito l'andamento di quello dei prodotti petroliferi, che sono l'immediata e diretta alternativa all'utilizzo del gas.

Il bollettino dell'Istituto di statistica del mese di febbraio 1977 indicava a livello 120 — fatto 100 il prezzo del 1970 — il prezzo al consumo del gas distribuito per rete, con un aumento quindi del 20 per cento; mentre nello stesso periodo di tempo il prezzo del gasolio da riscaldamento è aumentato di oltre quattro volte, passando da 25 a 120 lire al litro. Devo dire per la verità che il bollettino dell'Istituto di statistica si riferisce al mese di febbraio, e che proprio in quel mese è intervenuta, per decisione parlamentare, l'istituzione di un'imposta di consumo sul metano venduto agli utenti domestici.

Questa divaricazione di prezzi tra il metano e gli altri prodotti petroliferi ha generato una grossa domanda, che è, in certo senso, all'origine del contrasto fra i comuni che non erano allacciati alla rete dei metanodotti e quelli che, in maggiore o minore quantità, il metano invece lo avevano. Questa polemica ha costretto la SNAM a sospendere il proprio programma ordinato di ampliamento delle reti di distribuzione civile. A titolo esemplificativo dirò che prima della crisi del 1973 i consumi domestici di gas naturale si sviluppavano con tassi di incremento piuttosto modesti, non superiori al 10-12 per cento anno Dal 1973 in poi, invece, l'incremento annuo è stato in media del 25 per cento, con un'erogazione che ha raggiunto i circa nove miliardi di metri cubi di metano nel 1976, mentre in venticinque anni di sviluppo del settore civile le vendite avevano raggiunto, alla vigilia della crisi del '73, circa quattro miliardi di metri cubi all'anno!

Certo, la SNAM si trova adesso di fronte a un mercato civile un po' più calmo, dato che alcuni provvedimenti stabilizzanti sono stati presi. La SNAM intende comunque sviluppare ordinatamente anche questo settore, soprattutto nelle regioni, come quelle centromeridionali, dove esso è ancora inesistente, dato che praticamente la maggioranza delle aziende di distribuzione di metano si trovano al di sopra della linea degli Appennini.

B O L L I N I . Relativamente ai comuni, la spiegazione in generale mi convince. Il fatto è, però, che la SNAM è l'unica e la sola in grado di distribuire il metano. Quindi, si tratta di vedere se gli interessi della società coincidono con un razionale utilizzo delle materie prime rispetto alle esigenze dell'economia nazionale. Ora, può accadere che anche in una società a partecipazione statale questo obiettivo sia posposto agli interessi della società stessa. La SNAM deve rispettare certe esigenze proprie di carattere economico e quindi può nascere un conflitto fra la convenienza della società a distribuire il metano al nord invece che al sud; mentre ci può essere una convenienza opposta a livello nazionale. Chi risolve, allora, questo contrasto? Su quali parametri e su quali possibilità sono stati ragiunti i criteri di distribuzione del metano? Se tali criteri rispondono alla logica dell'azienda, allora il sud sarà penalizzato; se rispondono a una logica nazionale, ci saranno dei costi per l'azienda e allora c'è da definire chi li paga.

Quello che mi interessa è sapere se qualcuno ha discusso, se ci sono state decisioni, e se ci sono criteri e direttive che regolamentano la materia.

R O A S I O . La SNAM ha sempre seguito quei criteri che in passato ed anche oggi sono stabiliti dal Ministero dell'industria. Se il Ministero, nell'ambito delle scelte di politica energetica, darà indirizzi diversi ci adegueremo, nel limite, ovviamente, delle disponibilità di gas naturale.

Per quanto riguarda il maggior sviluppo della distribuzione del gas naturale nel nord Italia, ciò si spiega facilmente e con molta chiarezza con l'esistenza nel nord dei giacimenti. Nonostante gli elevati costi di trasporto la SNAM ha in programma lo sviluppo del mercato del gas anche nelle importazioni dall'Algeria, consentendo di programmare un grosso sviluppo della metanizzazione civile nelle regioni del centro-sud, sviluppo finora impedito dai costi di trasporto molto elevati. Va però tenuto presente che esiste un limite alla distribuzione del gas per uso civile, dovuto al fatto che durante il periodo invernale si raggiungono punte di consumo molto elevate che non possono essere ulteriormente aumentate. Quindi, esiste il problema di contenere il consumo di gas per usi di riscaldamento per lasciare spazio all'uso domestico vero e proprio.

È facile comprendere come questo squilibrio incida nella pianificazione della distribuzione del metano; da qui scaturisce per la SNAM la necessità di avere un diagramma di distribuzione abbastanza equilibrato. Ora, a parte il fatto che la SNAM e l'AGIP stanno incrementando i sistemi di stoccaggio che utilizzano giacimenti esausti, è stato dato indirizzo alla SNAM di fornire gas alle centrali termoelettriche, la qual cosa, rappresentando sicuramente un cattivo impiego del gas si rende necessaria proprio per equilibrare stagionalmente quel diagramma di distribuzione cui ho accennato.

Riconfermo quindi che nei prossimi anni, con l'importazione dall'Algeria, la distribuzione del gas per uso civile, specialmente nel centro-sud, subirà un notevole incremento e ciò comporterà anche sostanziali investimenti.

Per quanto riguarda l'attività editoriale della SNAM, dico subito — con la massima franchezza — che la SNAM non ha vocazione nè a fare l'editore, nè il giornalista! Ne farebbe a meno come azienda in sè e per sè. Però la SNAM è una delle società capo-settore dell'ENI (come, ad esempio, l'ANIC, l'AGIP, eccetera); e l'ENI svolge le attività attraverso, appunto, le aziende capo-settore.

A suo tempo, mi pare nel 1968, l'ENI — che partecipava già al « Giorno » dal 1959, avendolo rilevato dall'IRI — affidò alla SNAM questo settore in gestione. Dal 1968 sino al novembre dell'anno scorso, è stato gestito, come divisione della SNAM: la SEGISA. Dal primo dicembre dell'anno scorso è stata costituita una società apposita, scorporata dalla SNAM — la quale ne è rimasta tuttavia la maggiore azionista — appunto per dare più responsabilità ad un consiglio di amministrazione creato proprio per risolvere i problemi gestionali del giornale che, come sappiamo, sono rilevanti.

Le perdite, infatti, sono notevoli come, del resto, è per tutta l'editoria italiana.

Quindi, è proprio nell'intento di diminuire le perdite che si è voluta questa nuova struttura.

B A S A D O N N A . Se ho ben capito, il gasodotto Algeria-Italia verrà realizzato, mentre sapevamo — fin dal febbraio scorso quando venne in questa Commissione l'avvocato Sette — che si era rinunciato all'impresa a causa delle pretese eccessive della Tunisia. Improvvisamente veniamo a sapere, invece, che si realizzerà, che sarà un'opera colossale e che invece degli otto miliardi di metri cubi di metano all'anno, potremo averne dodici. Non solo, ma che in conseguenza di ciò, si avranno grossi investimenti e la possibilità per la Sicilia — estremamente abbisognevole di metano — di poter rispondere a certe esigenze.

Ora, dall'andamento del collocamento da lei illustrato, si ha un incremento del 15 per cento medio annuo. Però, in rapporto agli ultimi dati relativi agli anni 1974, 1975 e 1976, questo incremento ha superato anche il 20 per cento. Ma che cosa accadrà, allora, fra quattro-cinque anni, allorchè ci saranno occorrenze doppie delle attuali e invece di 25 miliardi di metri cubi arriveremo a 42? Nell'ottanta, avremo questi 12 miliardi di metri cubi di metano ma non riusciranno a far fronte al fabbisogno che, stando al ritmo attuale, occorrerà a quell'epoca. A meno che non ci sia un contenimento predisposto per ragioni programmatiche. Conseguentemente, si tratterà o di aumentare l'importazione delle forniture russe, olandesi e libiche o di sviluppare le partecipazioni nello sfruttamento dei giacimenti esteri dal momento che, stando almeno ad alcuni dati ufficiali, quanto viene dall'estero è un quantitativo molto modesto.

Nella sua introduzione lei ha detto anche che usufruiamo di un prezzo molto conveniente per gli acquisti esteri che nel 1980 avranno una incidenza del 65 per cento.

R O A S I O . Nel 1985 per la precisione.

B A S A D O N N A . Ma nell'80 il fabbisogno di metano raggiungerà i 42 miliardi di metri cubi. Quindi, verosimilmente, nel 1985, stando anche alle indicazioni del piano energetico nazionale, se il metano dovrà svolgere la funzione che gli viene affidata, tale fabbisogno sarà maggiore. Oggi, comunque, tanto per riprendere il discorso, si acquista a prezzi convenienti. Solo che queste favorevoli condizioni di prezzo per l'approvvigionamento, cesseranno nell'80. A quell'epoca, perciò, vi troverete in difficoltà, dovendo acquistare ad un prezzo più alto, con probabili conseguenze negative su quello che, fino ad oggi, è il buon andamento dell'azienda.

Cosa accadrà in quel momento? Le tariffe verranno adeguate tempestivamente a questo maggior onere che si determinerà?

Infine, visto che loro sono soddisfatti di come viene erogato il credito speciale a medio termine agevolato, vorrei avere precisazioni in materia, nonchè sulla utilità di richiedere la certificazione dei bilanci. Ciò potrebbe sollevare gli istituti di credito dal compito di richiedere i documenti contabili per la verifica delle partite di bilancio, sveltire di molto le istruttorie e ridurre i tempi di concessione che tutti reputano eccessivi.

R O A S I O . Come ho detto nella relazione, la SNAM sta incrementando gli acquisti di gas dall'estero e, quindi, svilupperà la rete di trasporto e distribuzione. Ciò in conformità alle direttive del piano energetico nazionale, il quale prevede per il 1985 che il 18 per cento dei consumi energetici siano coperti da gas naturale. Questi 42 miliardi di metri cubi che pensiamo di aver disponibili all'epoca, corrispondono alla suddetta indicazione. Non è escluso, tuttavia, che la SNAM continui ad esplorare altre possibilità di acquisto di gas dall'estero, naturalmente se queste continueranno ad essere convenienti in relazione agli elevati costi di trasporto. Ciò anche perchè i paesi che hanno disponibilità di gas sono sempre più lontani: si parla della Nigeria, Siberia, Persia, Arabia Saudita e, ovviamente, più si parte da lontano e più i costi di importazione aumentano.

A proposito di cifre, devo dire che i 42 miliardi di metri cubi di gas disponibili nel 1985, corrispondono a 35 milioni di tonnellate di petrolio. Visto che nell'85 si prevede un consumo globale di energia di circa 200 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio, i 42 miliardi di metri cubi di gas naturale equivalgono appunto a quel circa 18 per cento cui ho accennato precedentemente.

I quantitativi di gas importati dall'estero sono in progressivo aumento. È da sottolineare che quando si inizia una importazione di gas da un paese, non si importa immediatamente tutto il quantitativo annuo previsto, sia per esigenze tecniche del venditore che per motivi di assorbimento e di distribuzione dell'acquirente. Quando nell'aprile del 1975 abbiamo rinegoziato l'accordo sul prezzo con l'Unione Sovietica, abbiamo ottenuto, in contropartita, l'incremento di un altro miliardo di metri cubi di gas di cui dovremmo cominciare ad averne la disponibilità a partire dal 1978. Quindi nell'80 dovremmo avere una disponibilità nominale di circa 6 miliardi di metri cubi di gas all'anno dall'Olanda, di 7 miliardi dalla Russia, di circa 3 miliardi dalla Libia e intorno ai 14 miliardi dai giacimenti nazionali. Per ora l'AGIP-mineraria è riuscita ogni anno a ricostituire le riserve che oggi sono stimate nell'ordine di 200 miliardi di metri cubi. Per poterle sfruttare in un arco di tempo ritenuto tecnicamente ottimo, cioè 15 anni, l'erogazione dovrà essere di circa 14 miliardi l'anno. Nell'80, pertanto, potremo disporre di circa 300 miliardi di metri cubi di gas che, aggiunti ai 12 miliardi di metri cubi dell'Algeria, che cominceranno ad affluire con gradualità verso la fine del 1981, ci permetteranno di raggiungere, a metà degli anni '80, i 42 miliardi di metri cubi di cui ho detto.

Circa il discorso che è stato fatto sul gasdotto Algeria-Italia, cioè se si farà oppure no, presumo che lei sia al corrente di ciò che hanno detto i giornali. Con l'Algeria fu raggiunto un accordo per il gasdotto verso la fine del 1973. Tale accordo, fatto su basi economiche valide in quel momento, prevedeva, espressamente, una forma di rinegoziazione, cosa che si è regolarmente verificata nel 1974 in seguito alla crisi petrolifera; conseguentemente nel 1974 è stato rinegoziato il prezzo del gas con gli algerini. Subito dopo anche i tunisini hanno chiesto di rinegoziare l'accordo, invocando la nuova situazione che si era venuta a creare nel mercato delle fonti energetiche. Inizialmente le richieste tunisine da noi furono considerate eccessive, per cui, in base ad una opzione che avevamo precedentemente concordato con l'Algeria, fu deciso di acquistare gas sotto forma liquefatta. Quindi fu materialmente interrotto il vecchio contratto e ne fu stipulato uno nuovo. Successivamente i tunisini, attraverso i canali diplomatici, ci fecero sapere che erano disposti a rivedere le loro posizioni, per cui procedemmo ad una nuova rinegoziazione concordando condizioni ragionevoli. Il discorso con i tunisini, quindi, è stato ripreso.

Il fatto poi che col secondo contratto i quantitativi si riducessero da 12 a 8 miliardi di metri cubi l'anno dipende anche dalla circostanza che nel processo di liquefazione si ha un elevato consumo di gas.

Qui si è accennato poi al problema dei finanziamenti. La SNAM per il momento non ha avuto grossi problemi nell'ottenere finanziamenti a medio e lungo termine, per i gasdotti costruiti in Italia; e per i tratti all'estero dei gasdotti nord-europei essa è ricorsa al mercato internazionale. Ha invece avuto problemi per i finanziamenti del programma navale: a fronte dei 251 miliardi che la SNAM avrebbe potuto incassare per le disposizioni di legge, ne ha ricevuti solo 27-26. Ha avuto un prefinanziamento dall'IMI per il 1975 e continua ad insistere perchè il programma vada in porto.

Comunque, nella risposta al questionario abbiamo messo in evidenza che per ottenere i finanziamenti a medio e lungo termine, specie se agevolati, e poi per l'erogazione, si devono seguire procedure che risultano lunghe e complesse. Ciò è dovuto al fatto che gli istituti richiedono garanzie reali, dirette e indirette; cercano di avere le più ampie fideiussioni, se è possibile anche dallo Stato. Per questo motivo noi pensiamo che se anche in Italia si sviluppasse il criterio della certificazione dei bilanci, così come avviene al-

l'estero, gli istituti bancari sarebbero certamente in grado di concedere crediti alle aziende insistendo un po' meno sulle garanzie accessorie.

S C U T A R I . Io pongo una domanda che praticamente è già stata posta, in parte, dal collega che mi ha preceduto. La domanda è la seguente: dalla relazione del presidente Roasio abbiamo avuto informazione di uno sviluppo positivo della SNAM in questi anni, specialmente dal 1972 al 1976, in tutti i settori; però non per questo non possiamo non riconoscere che l'uso del metano, alla data attuale, è localizzato praticamente nel Centro-Nord. La SNAM nel corso di questi anni ha seguito un po' la domanda, non ha programmato l'uso del metano in tutto il Paese, non collegandosi quindi anche ad un certo indirizzo che era stato indicato dalle forze politiche ed anche dal Parlamento per l'utilizzazione del metano nel Mezzogiorno come strumento, come stimolo, allo sviluppo economico. Dico questo perchè già nelle precedenti leggi riguardanti la Cassa per il Mezzogiorno erano previsti degli incentivi per il metano, perfino per i comuni, i quali potevano ottenere dei contributi fino al 40-50 per cento per gli allacciamenti. Questi incentivi non sono stati utilizzati nella forma dovuta. Si è fatta una rete di metanodotti dove è stato trovato il metano (a Pisticci, per esempio), con gli incentivi avuti nel Mezzogiorno da parte della Cassa, con dei metanodotti che sono stati costruiti proprio perchè si è trovato il metano; ma nonostante questo non abbiamo, nel Mezzogiorno, comuni che abbiano potuto fruire dell'uso civile del metano e non ci sono industrie, tranne qualcuna collegata con la SNAM, che abbiano potuto utilizzare il metano; tutto questo tenendo conto soprattutto del fatto che nel Mezzogiorno sono state sempre fatte richieste per poter fruire dell'uso del metano. Questo prima della guerra del *Kippur*! È ovvio che dopo la guerra del *Kippur* la situazione è diventata ancora più rigida. Voglio dire, cioè, che da parte della SNAM non c'è stata una attenzione adeguata allo svilupo del Mezzogiorno e quindi all'utilizzazione del metano nell'Italia meridionale.

Ora, la domanda che si pone è questa: con il metanodotto Algeria-Italia, il Mezzogiorno come viene considerato? Nella relazione si è detto praticamente che gli investimenti da realizzare in Italia riguardano il Mezzogiorno per i due terzi. Questo, però, si può riferire solo alla costruzione del metanodotto. Collegata alla costruzione del metanodotto, che politica si ritiene di attuare nel Mezzogiorno? Quale parte di metano potrà essere utilizzata per le industrie del Mezzogiorno e per gli usi civili? Una risposta in questo senso, per avere maggiori garanzie sulla politica nazionale della SNAM, è giusto averla.

R O A S I O . Come dicevo prima, per poter sviluppare la distribuzione di gas occorre avere la disponibilità. La disponibilità di metano, prima delle importazioni dall'estero, era di 14 miliardi di metri cubi all'anno. Era quindi impossibile pensare di poter distribuire metano su tutto il territorio italiano, perchè sarebbe stata una distribuzione estremamente onerosa e la disponibilità per i singoli utenti sarebbe stata estremamente esigua. Ogni qualvolta, però, sono stati scoperti giacimenti di gas nel Sud, questi sono stati utilizzati nel Sud (vedi Sicilia, Puglia, eccetera), cioè se la disponibilità è localizzata nel Sud, il gas viene preferibilmente utilizzato *in loco*.

S C U T A R I . Non mi riferisco solo al metano che è stato trovato nel Mezzogiorno!

R O A S I O . Cercavo di chiarire solo la fisolofia che si segue. Il costo di trasporto del metano tra Nord e Sud è notevolissimo ed è giustificato solo se ci sono grossi quantitativi di metano da trasportare e dove ci sono certi metanodotti dorsali.

Per quanto riguarda l'Algeria, come lei sa, esistono per queste importazioni anche accordi con la Regione siciliana. La Regione siciliana partecipò con noi, insieme agli algerini, agli studi sulla possibilità di trasporto di gas dall'Algeria attraverso il canale di Sicilia. Questi studi hanno richiesto parec-

chi anni perchè il canale non era attraversabile con metanodotti e nessuno al mondo aveva mai posato tubazioni a oltre cinquecento metri di profondità. Solo l'anno scorso la SNAM è riuscita a effettuare prove con esito positivo. Quindi la Regione siciliana si è riservata di partecipare, insieme a noi, alla società che realizzerà il gasdotto attraverso il canale di Sicilia e si è riservata anche un certo quantitativo di gas per l'Isola. Noi abbiamo dato l'opzione fino al 30 per cento del gas che sarà importato. Abbiamo detto « fino » perchè bisogna vedere se effettivamente la Sicilia, tenuto conto delle fonti energetiche alternative, dei costi, del potenziale di raffinazione (la Sicilia è la regione che ha la maggiore capacità di raffinazione in Italia) riuscirà ad assorbirlo. Comunque l'opzione alla Regione siciliana è stata data. Poi, risalendo la Penisola sarà interesse della SNAM trasportare il gas il meno possibile e quindi venderlo lungo la strada. Il gasdotto arriverà a Sergano per collegarsi con i metanodotti che arrivano dalla Russia e dall'Olanda. Una interconnessione è assolutamente necessaria e avviene nel punto dove stiamo già approntando un grosso giacimento di stoccaggio, al fine anche di poter fronteggiare in futuro le eventuali interruzioni in caso di incidenti su queste grandi linee. Una grave interruzione si è già verificata sul gasdotto proveniente dalla Russia a causa del terremoto nel Friuli. Ultimamente c'è stata una interruzione di fornitura di gas sovietico per lavori in Cecoslovacchia e in Russia. In questi giorni abbiamo dovuto sospendere. per qualche giorno, l'importazione di gas dall'Olanda perchè, in seguito ad alluvioni, il gasdotto lungo il Toce è stato scalzato e per ragioni di sicurezza abbiamo dovuto sospendere l'erogazione del gas.

Quindi, c'è la necessità di collegare fra di loro le tre, anzi le quattro grosse importazioni, in modo da creare un sistema di sicurezza che consenta, in caso di cessazione della erogazione, di sostituire una fonte all'altra.

P O L L I . A proposito del gasdotto dell'Algeria, si parla insistentemente di un grosso investimento FIAT in Algeria, che dovrebbe essere garantito dal Governo in quanto la compensazione del pagamento avverrebbe solo in gas. Vorrei sapere se la SNAM ha un ruolo nei confronti di questi accordi e, in caso affermativo, qual è questo ruolo.

R O A S I O . La SNAM non ha un ruolo diretto nell'operazione relativa al contratto FIAT-Algeria. Come dicevo prima, con l'importazione di gas dall'Algeria noi attiveremo un esborso verso gli algerini dell'entità di circa 12.000 miliardi di lire, al valore attuale, in 25 anni, che consentirà non solo agli algerini stessi di ripagare il debito che accenderanno nei confronti dell'Italia per il finanziamento delle esportazioni della FIAT, ma anche ad altri esportatori italiani di vendere prodotti in Algeria. Col gas naturale creiamo la base dell'interscambio. Noi dovremo anche ripagarci dei finanziamenti che faremo all'Algeria, che peraltro sono abbastanza limitati nell'insieme del contratto. Gli altri esportatori italiani però potranno vendere in quanto gli algerini saranno in grado di ripagare. Insomma non è un rapporto diretto, è un rapporto finanziario compensativo.

G I O V A N N I E L L O . Vorrei porre due domande. La prima riguarda i trasporti per nave; al riguardo mi rendo conto che il CIPE bene ha deliberato quando ha autorizzato per l'approvvigionamento energetico, proprio per la preminente responsabilità dell'ENI in relazione alla copertura del fabbisogno petrolifero, la costruzione di navi, di modo che il quantitativo necessario fosse assicurato — come è detto nell'esposizione del presidente Roasio — « in modo flessibile, autonomo e sicuro ».

Ora, con questi trasporti in economia, la SNAM copre il 50 per cento dei trasporti per nave; al riguardo vorrei sapere se avete fatto dei raffronti economici tra i due tipi di trasporto (in economia o per commessa a terzi) e qual è l'economicità dei trasporti in economia, se c'è.

La seconda domanda che vorrei porre è invece la seguente. La vostra è una impresa ad alta intensità di capitale, quindi con una

incidenza di manodopera inferiore a quella delle industrie manufatturiere e meccaniche: è forse per questo che i vostri conti economici non sono così disastrati come quelli di altre imprese e che, quindi, le vostre difficoltà finanziarie sono inferiori a quelle di altre aziende di cui abbiamo già avuto modo di ascoltare i rappresentanti?

ROASIO. Lei esprime un dubbio sull'economicità dei trasporti in proprio rispetto a quella dei trasporti affidati a terzi. Nel giudizio, però, è necessario tenere conto della sicurezza dei trasporti stessi. Questa sicurezza potrebbe comportare, in linea di principio, anche un certo costo. La valutazione dei noli va inoltre riferita al lungo termine. Le navi durano venti anni, per cui quello che oggi non può apparire economico lo diventa sul lungo termine.

GIOVANNIELLO. C'è una massima eterna — se mi consente — secondo la quale però tutti i lavori in economia sono antieconomici.

ROASIO. Forse la parola « economia » non è molto appropriata, perchè in definitiva noi facciamo con nostre navi ciò che fanno gli armatori. Noi compriamo delle navi sul mercato come le comprano altri armatori italiani. Le armiamo come le armano gli altri armatori e quindi abbiamo i loro stessi costi. Le nostre navi non costano più delle altre: le gestiamo in proprio attraverso una organizzazione armatoriale come quella di un qualsiasi armatore.

GIOVANNIELLO. Questo vi porta dei benefici finanziari?

ROASIO. Le nostre navi praticamente sono noleggiate a *time charter* dalla SNAM all'AGIP che le utilizza; noi quindi ci troviamo nella stessa posizione dell'armatore che noleggia una nave a *time charter* per 15-20 anni. Ai trasporti *spot* ricorriamo solo in misura minima, 8-10 per cento, per avere una certa flessibilità a seconda delle stagioni o nel caso in cui qualche nostra nave vada in avaria. Ma — ripeto — per oltre il 50 per cento del fabbisogno di trasporto ricorriamo al *time charter* da armatori privati. Noi sappiamo peraltro che oggi i noli per trasporti *spot* coprono soltanto i costi dell'equipaggio, dei *bunker*, le spese vive e niente altro: non consentono alcun ammortamento della nave e tanto meno pagamenti di interessi. Ma questa è una situazione anomala che certamente dovrà cessare. In caso contrario tutte le compagnie armatoriali dovrebbero, per così dire, chiudere i battenti.

GIOVANNIELLO. Torno a ripetere: usando il trasporto in proprio, i conti economici trovano un beneficio o no? E in caso negativo — come appunto appare chiaro — a quanto ammonta il non beneficio?

ROASIO. Il ricorso a terzi avviene in due forme: a *time charter* cioè noleggiando navi su lungo termine, o a *spot*, cioè noleggiando le navi di volta in volta. Per quanto riguarda le navi commissionate nel 1973 e consegnate negli anni successivi, la SNAM le ha noleggiate a *time charter* all'AGIP come gli altri armatori. Perciò il costo è uguale a quello che avrebbe sostenuto se avesse stipulato contratti *time charter* con altri armatori. Noi infatti abbiamo anche delle navi noleggiate a *time charter* da altri armatori e posso dire che i costi sono pressochè uguali.

Diversa è la situazione del trasporto *spot*, al quale si ricorre di volta in volta, ed il cui mercato peraltro in questo momento è notevolmente depresso. Allo *spot* comunque lasciamo soltanto — ripeto — un 10 per cento dei trasporti.

CELLETTI. Desidero aggiungere che il vantaggio dell'integrazione in questo caso tra l'AGIP e la SNAM (l'AGIP che deve trasportare petrolio e la SNAM che lo trasporta) sta nel fatto che da un lato la SNAM ha la sicurezza di avere sempre ad un certo prezzo l'utilizzazione della nave e l'AGIP viceversa ha la sicurezza che il 50 per cento del suo petrolio viene sempre trasportato a certe condizioni e prioritariamente sugli altri.

R O A S I O . Dirò ancora che oggi il costo complessivo dei trasporti effettuati dalla SNAM per conto dell'AGIP è mediamente uguale a qullo sostenuto dalle grosse compagnie internazionali.

G I O V A N N I E L L O . Avevo chiesto un chiarimento anche in ordine ai conti economici e quindi alle difficoltà finanziarie minime per la vostra società.

R O A S I O . La nostra impresa è effettivamente un po' diversa dalle altre grosse aziende manufatturiere di cui la Commissione si è già occupata. La nostra è una tipica società a capitale intensivo e quindi, naturalmente, ha una bassa incidenza di costi di manodopera.

Quindi, quando noi riusciamo a coprire gli investimenti intrapresi, vuoi con autofinanziamento, vuoi con finanziamenti a medio e lungo termine a condizioni normali, e se riusciamo inoltre a vendere il gas in concorrenza con le altre fonti energetiche, evidentemente possiamo mantenere la situazione attuale.

B A C I C C H I . Sempre nell'ambito dei problemi della flotta cisterniera, vorrei chiedere se con 2.253.000 tonnellate l'obiettivo del 50 per cento del trasporto di petrolio è stato raggiunto, o se siamo ancora al di sotto. Desidererei inoltre avere notizie in merito al progetto contenuto nella legge per la ristrutturazione della flotta mercantile italiana, relativamente a quella società in compartecipazione che avrebbe dovuto sorgere fra ENI o SNAM e FINMARE. A che punto è la questione?

In relazione invece ai problemi finanziari della SNAM, preso atto dei dati preoccupanti sul ritardo con il quale giunge il credito navale, vorrei sapere se e in che modo tale ritardo viene dall'IMI giustificato. E comunque a parer suo, signor Presidente, cosa si dovrebbe fare per rimuovere questi ritardi, che evidentemente mettono l'impresa in seria difficoltà?

R O A S I O . L'incidenza del trasporto effettuato con navi aziendali sul totale trasportato dalla SNAM, è stato, nel 1976, del 34 per cento; percentuale che quest'anno, con l'entrata in esercizio delle altre navi, si è elevata, nei primi sette mesi, al 52 per cento.

Per quanto riguarda l'IMI, fra finanziamenti concessi in via definitiva e prefinanziamenti, abbiamo ricevuto circa il 50 per cento del nostro impegno finanziario. Quanto ai ritardi, questi vengono giustificati dall'Istituto con una mancanza di fondi.

P O R T A L L U R I . I fondi stanziati dalla legge sono insufficienti rispetto alle richieste già passate in istruttoria, come nel nostro caso. Il Ministero della marina mercantile ha già determinato il valore delle nostre navi ai fini del finanziamento. Finora abbiamo ottenuto soltanto 27 miliardi su 151. L'IMI dichiara di non aver fondi, e proprio ieri abbiamo indirizzato nuove richieste anche al Ministero della marina mercantile, perchè solleciti il finanziamento della legge.

B A C I C C H I . Circa la società in compartecipazione?

R O A S I O . Esiste un nostro impegno a costituirla non appena si manifesteranno nuove necessità di trasporto; necessità che al momento non esistono. Molto dipenderà dallo sviluppo dei consumi di prodotti petroliferi, che per la verità si prevede sarà piuttosto modesto. Si ritiene che soltanto verso la metà del prossimo decennio si presenterà la necessità di disporre di nuove navi, ed in previsione di ciò si dovrà dar vita a queste società miste, di cui appunto si parla.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, ringrazio il Presidente della SNAM e i suoi collaboratori e dichiaro chiusa la seduta.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

La seduta termina alle ore 11,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA

ALLEGATO

PREMESSA AL QUESTIONARIO

Le principali attività della SNAM riguardano:

— l'acquisto (in Italia ed all'estero), il trasporto e la vendita di gas naturale, la costruzione e la gestione della rete dei metanodotti;

— il trasporto di prodotti petroliferi per conto delle Società del Gruppo ENI sia con navi che con oleodotti;

— la gestione di servizi vari nell'interesse delle Società del Gruppo ENI.

Fino al 31 novembre 1976 la Società ha anche svolto attività editoriali tramite la Divisione Segisa, costituitasi poi in Società.

a) *Attività Metano.*

Rappresenta, in termini di ricavi, il 90 per cento dell'attività complessiva della Società.

Questa attività è quella che maggiormente avvicina la SNAM alle grandi problematiche energetiche del Paese.

Nel 1976 la SNAM, attraverso il sistema approvvigionamento-trasporto e grande distribuzione, ha assicurato, col gas naturale, una copertura di circa il 16 per cento dei fabbisogni globali di energia in Italia.

La rete nazionale dei metanodotti si estende per circa 13.000 Km. e raggiunge tutte le regioni del Paese, esclusa la Sardegna. Nel 1976 la SNAM ha trasportato ed avviato al consumo 26 miliardi di metri cubi di gas naturale.

Alla fine del 1976, la SNAM approvvigionava col gas naturale 4.217 grandi utenze di cui:

— 3.014 industrie dei principali settori merceologici;

— 1.203 reti cittadine al servizio di 1.375 Comuni che hanno assicurato l'erogazione del metano a circa 6,5 milioni di famiglie.

b) *Attività trasporti petroliferi.*

Questa attività riguarda i trasporti marittimi e quelli terrestri a mezzo oleodotti.

I trasporti marittimi vengono effettuati sia con una flotta cisterniera di proprietà della SNAM composta da 21 unità per una portata lorda complessiva di 2,5 milioni di tonnellate, sia a mezzo navi di terzi noleggiate. Nel 1976 questa flotta ha trasportato 42,8 milioni di tonnellate di petrolio grezzo e prodotti finiti.

I trasporti a mezzo oleodotti vengono effettuati con un sistema che fa capo all'Oleodotto dell'Europa Centrale il quale collega Genova con le principali raffinerie del Nord-Italia e utilizzatori di petrolio in Svizzera e Germania.

Con questo sistema nel 1976 ha movimentato oltre 20 milioni di tonnellate di petrolio greggio. La SNAM gestisce anche altri oleodotti minori di collegamento tra raffinerie e depositi per il trasporto di prodotti finiti.

c) *Attività di Servizi.*

Riguarda principalmente: l'attività immobiliare connessa alla costruzione e manutenzione dei complessi industriali di Metanopoli e di Roma EUR; l'attività di telecomunicazioni svolta con una propria rete che collega in ponte radio oltre 310 località, i mezzi mobili ed i punti di telemisura e telecomando sui sistemi di trasporto (nazionale ed internazionale), del gas naturale e del petrolio; l'attività dei trasporti aerei per conto delle Società del Gruppo ENI.

A — AUTOFINANZIAMENTO.

a-1) *Quale è l'influenza dei diversi elementi del costo nella formazione degli utili (costo del lavoro, delle materie prime, delle forniture e dei servizi, degli oneri finanziari, altri)?*

Essendo la SNAM principalmente impegnata nell'acquisto e distribuzione di metano, la voce di costo più consistente, come si può qui di seguito rilevare, è quella relativa all'acquisto delle materie prime.

Struttura dei costi di gestione (1)	1972	1973	1974	1975	1976
Materie prime	58,0%	53,0%	62,2%	68,8%	64,3%
Lavoro	13,5%	13,5%	11,6%	9,4%	7,0%
Materiali, prestazioni e costi diversi	9,4%	12,4%	9,4%	7,2%	9,2%
Oneri finanziari	8,4%	6.3%	4,8%	4,8%	3,9%
Ammortamenti	10,4%	14,3%	12.0%	9,8%	15,6%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) Esclusi i costi afferenti le immobilizzazioni.

Il costo delle materie prime assume dei valori in costante crescita perchè legato in parte all'importazione del gas dalla Libia, Olanda e Russia, a prezzi soggetti a revisione contrattuale (introdotta a seguito dello sconvolgimento provocato dalla crisi petrolifera iniziata nel novembre 1973), nonchè alla variazione nei rapporti di cambio della lira che hanno registrato percentuali di deprezzamento dal 1972 al 1° settembre 1977 del seguente valore:

US $ 50, 6%, Fr. Sv. 138, 3%, D.M. 108, 8%, OS 111, 9%, Fol. 99, 4%

che sono le principali valute utilizzate dalla SNAM sia per il pagamento del gas naturale che per le tariffe di trasporto.

Per quanto concerne gli ammortamenti, gli stessi, come si rileva dal conto economico sintentico, hanno un andamento crescente e riflettono la politica aziendale costantemente orientata verso un elevato autofinanziamento che consenta la realizzazione degli investimenti che, nel caso specifico della SNAM, assumono man mano livelli sempre maggiori, anche per effetto del processo inflazionistico, essendo strutturalmente la nostra Società una tipica « Capital intensive ».

Per effetto dell'aumento del costo delle materie prime e degli ammortamenti la struttura dei costi si è fortemente modificata nel quinquennio in esame.

Le voci del costo del lavoro ed oneri finanziari pur subendo una riduzione percentuale nella struttura dei costi hanno avuto un notevole incremento in termini assoluti.

	Lavoro in milioni di lire	Variaz. % rispetto anno precedente	Oneri finanziari in milioni di lire	Variaz. % rispetto anno precedente
1972	36.445	+ 17	25.437	+ 15
1973	45.644	+ 25	25.130	— 1
1974	59.105	+ 29	31.283	+ 24
1975	75.989	+ 29	49.835	+ 59
1976	91.821	+ 21	62.239	+ 25

a-2) *Si riesce a trasferire sui prezzi e in quale misura l'aumento dei costi?*

Il prezzo di cessione del gas naturale dalla SNAM agli utilizzatori industriali ed alle aziende distributrici per usi civili è sempre stato assoggettato a forti pressioni di ordine politico e sociale per contenerne il valore a livelli molto bassi.

Negli anni precedenti la crisi energetica i prezzi erano tali da non consentire dal 1971 al 1973 lo stanziamento degli ammortamenti alle aliquote ordinarie.

Successivamente, alle richieste di revisione prezzi da parte dei fornitori esteri di gas, ha fatto seguito un discreto recupero dei prezzi di vendita in Italia, tali da consentire il calcolo degli ammortamenti ad aliquota piena nel 1975 e ai massimi fiscali nel 1976.

Ciò è stato possibile per la condizione di particolare favore in cui la SNAM si è venuta a trovare per il gas di importazione i cui contratti furono stipulati in epoca antecedente la crisi energetica; la revisione del prezzo è intervenuta con una gradualità che ha consentito di godere di costi d'acquisto più bassi di quelli internazionali.

Tale condizione di favore si viene man mano riducendo e verrà a cessare del tutto entro il 1980 quando i prezzi revisionati raggiungeranno il livello del mercato internazionale.

È quindi previsto che il margine fra prezzo di acquisto e prezzo di vendita sul mercato interno italiano subisca una riduzione che potrebbe essere anche notevole, con evidenti riflessi negativi sui conti economici della Società, se i vincoli all'allineamento del prezzo gas a quello dei combustibili competitivi continueranno ad esercitare azione frenante e compressiva sul prezzo del metano. Va infatti considerato che, mentre il mercato dell'approvvigionamento estero del gas, a cui la SNAM ricorre oggi per il 50 per cento e che in prospettiva raggiungerà oltre il 65 per cento del suo fabbisogno, si svolge in aperta concorrenza con altre imprese gasiere e, per la situazione della contrattazione internazionale, si collega strettamente ai prezzi dei prodotti petroliferi, i prezzi di cessione del gas metano da parte della SNAM sono « sorvegliati » e quelli al consumatore per l'uso civile sono « amministrati ».

Data la veloce dinamica dei prezzi dell'energia, di cui il metano è parte, è auspicabile che i meccanismi e le procedure di revisione dei prezzi sul mercato interno siano più tempestivi ed adeguati, al fine di consentire la realizzazione degli impegnativi programmi assunti dalla SNAM per l'approvvigionamento di ulteriori quantitativi di gas naturale, in adempimento degli indirizzi formulati dal piano energetico nazionale.

a-3) *Quale è stata la politica seguita nella distribuzione dei dividendi?*

La SNAM ha distribuito l'ultimo dividendo nel 1969. La politica della Società è stata quella della massimizzazione dell'autofinanziamento necessario per far fronte all'enorme sviluppo dell'attività aziendale.

a-4) *Quale la politica degli ammortamenti: in particolare sono stati applicati i massimi fiscali?*

La necessità di realizzare le infrastrutture di trasporto a grande distanza del gas ha sempre consigliato una politica di elevati ammortamenti, come si può desumere dalla seguente tabella:

	In milioni di lire	
1969	28 300 massimi fiscali di cui anticipati	1.998
1970	34.290 massimi fiscali di cui anticipati	3.410
1971	21.824 = 64,7% degli ordinari	
1972	26.857 = 71 % degli ordinari	
1973	41.130 = 95,6% degli ordinari	
1974	57.293 = 99,5% degli ordinari	
1975	74.019 = 100% degli ordinari	
1976	192 374 massimi fiscali di cui anticipati	76.841

a-5) *Quali i criteri adottati per il passaggio a riserve di utili non distribuiti?*

Gli utili non distribuiti sono stati portati a riserve straordinarie in coerenza con la politica di consolidamento delle risorse interne.

Esercizio	Risultati milioni di lire	Destinazione
1969	1.308	65 riserva legale - 1.200 agli azionisti, 15 fondo assistenziale, 22 a riserve facoltative
1970	pareggio	
1971	41	22 riserva legale - 15 fondo assistenziale
1972	60	40 riserva legale - 15 fondo assistenziale
1973	301	15 riserva legale - 273 riporto a nuovo
1974	pareggio	
1975	411	20 riserva legale - 376 a riserve facoltative
1976	2.640	132 riserva legale - 2.508 a riserve facoltative.

B — ALTRE FONTI INTERNE DI FINANZIAMENTO.

b-1) *Che tipo di rapporti finanziari e operativi ha l'impresa con la finanziaria di settore e con l'ente di gestione?*

I rapporti finanziari tra la SNAM e la finanziaria di Gruppo « SOFID » sono esclusivamente per finanziamenti di tesoreria; i rapporti operativi sono quelli di una vera e propria « stanza di compensazione » per il riconoscimento di partite fra le Società del Gruppo.

L'ENI coordina la politica finanziaria delle Società del Gruppo e interviene con aumenti di capitale sociale, con finanziamenti e rilasciando garanzie accessorie.

In particolare nel 1973 l'ENI è intervenuto sottoscrivendo l'aumento di Capitale da 60 a 200 miliardi.

I finanziamenti a medio e lungo termine hanno avuto il seguente andamento:

Esercizio	Finanziamenti ENI in essere a fine anno in milioni di lire
1972	69.862
1973	52.200
1974	34.537
1975	145.200
1976	165.500

b-2) *Che ruolo hanno i fondi di liquidazione?*

Tenuto conto della relativa incidenza del costo del lavoro della SNAM, i fondi di liquidazione assumono una rilevanza modesta (circa 5 per cento delle fonti di finanziamento totali).

Il fondo ha avuto il seguente andamento:

Esercizio	Ammontare del fondo in milioni di lire	Variazione % rispetto all'anno precedente
1972	19.360	+ 24
1973	25.785	+ 33
1974	34.252	+ 33
1975	44.491	+ 30
1976	49.932	+ 12

b-3) *Quali sono le condizioni di pagamento che si fanno per la produzione e quali quelle che si fanno ai fornitori?*

I termini di pagamento contrattualmente stabiliti nei confronti dei clienti sono mediamente a 30 giorni data fattura. In effetti, però, si verificano notevoli ritardi di pagamento, specialmente da parte di Aziende Municipalizzate del gas e da parte di Enti pubblici ed in questi ultimi tempi anche da grandi aziende industriali.

L'esposizione verso i fornitori è mediamente compresa tra i 30 e i 40 giorni.

C — CAPITALE SOCIALE.

c-1) *Nel periodo 1968-1976 vi sono state variazioni nel capitale sociale e in quale misura? È stato facile collocare le emissioni azionarie?*

Nel 1973 il capitale sociale è stato portato da 60 a 200 miliardi; l'azionista ENI ha sottoscritto le azioni.

Il capitale proprio al 31 dicembre 1976 risulta così costituito:

— capitale sociale	L. 200.000.000.000
— riserva legale	» 1.646.573.383
— riserve facoltative	» 3.796.413.858
— fondo adeguamento monetario L. 576 del 2 dicembre 1975 .	» 135.473.166.620
— riserve tassate	» 38.756.816.512
TOTALE . . .	L. 379.672.970.373

c-2) *Si ritiene che il costo dell'emissione del capitale sia superiore o inferiore a quello del ricorso al credito?*

Il problema non si è mai posto per la SNAM data la sua integrale appartenenza all'ENI che ha sempre provveduto direttamente alle necessità di capitale.

c-3) *Come sono state collocate le azioni, tramite banca o altrimenti?*

Mediante sottoscrizione diretta degli azionisti ENI e AGIP.

D — CREDITO A MEDIO E LUNGO TERMINE.

d-1) *Le garanzie richieste vengono considerate onerose o eque?*

Gli istituti finanziatori sono portati a sovragarantirsi con garanzie indiscriminate quali ipoteche, privilegi immobiliari, fidejussioni, ecc., che nel sistema finanziario italiano concorrono a limitare le capacità di credito globale delle imprese.

Si auspica che una maggiore attenzione sia rivolta alle capacità reddituali dell'impresa finanziata, come accade in quasi tutti i Paesi.

Va però detto che nella quasi totalità degli altri Paesi esiste l'obbligo della « Certificazione dei Bilanci », che dà maggiore serenità all'Istituto finanziatore nel valutare la « sostanza » del richiedente.

È auspicabile che l'introduzione della « certificazione dei bilanci » sia estesa a tutte le Società Commerciali.

d-2) *Le erogazioni sono tempestive in relazione ai tempi programmati per la realizzazione degli investimenti? In particolare ci sono oneri per il prefinanziamento?*

Mentre per i finanziamenti a tasso ordinario si possono programmare i tempi di erogazione correlativamente agli impegni assunti per gli investimenti, quando trattasi di finanziamenti agevolati si registrano, a volte, sensibili ritardi.

La nostra Società ha riscontrato ritardi tra la fine dei lavori e l'erogazione di finanziamenti agevolati compresi tra un minimo di 8 mesi ed un massimo di 3 anni.

In particolare, per il finanziamento di otto navi tutte già in esercizio, il cui costo complessivo è di 216 miliardi a fronte di un importo finanziabile di 151 miliardi, ai sensi della legge sul Credito Navale, la SNAM ha ricevuto ad oggi 26,9 miliardi con un ritardo di 17 mesi. Il versamento del contributo ministeriale sugli interessi avviene con un ritardo di circa 7 mesi.

Per quanto concerne il prefinanziamento si rende necessario formalizzare un contratto preliminare a tasso ordinario che comporta evidenti maggiori oneri.

d-3) *Come giudicate le procedure per la definizione del mutuo?*

Le procedure connesse alla definizione di mutui ordinari sono agevoli e vengono esperite in tempi brevi.

Quando si tratta di finanziamenti agevolati le procedure risultano lunghe e complesse sia per l'*iter* previsto dalla normativa vigente in proposito, sia per la definizione degli aspetti riguardanti le garanzie richieste e degli altri documenti richiesti per il completamento dell'istruttoria.

d-4) *In caso di ricorso al credito agevolato, considerate l'agevolazione determinante ai fini della decisione di investimento?*

La politica della SNAM, tesa allo sviluppo della rete nazionale dei metanodotti, si è realizzata in un contesto economico e sociale diverso nelle varie aree del Paese.

Al Nord ha comportato allacciamenti di aree densamente industrializzate o fortemente urbanizzate consentendo investimenti economicamente validi, nel Centro-Sud lo sviluppo delle reti, oltre ad essere più recente, ha dovuto costituire anche il supporto di natura infrastrutturale per lo sviluppo industriale.

In questo secondo caso la possibilità di poter ricorrere al credito agevolato è stata determinante ai fini dell'investimento.

Per i nuovi investimenti sarà quindi molto importante la politica degli incentivi che verrà attuata nel Mezzogiorno.

d-5) *Che tipo di valutazione fanno gli istituti autorizzati al credito agevolato, e « con quali capacità tecniche » sulla redditività degli investimenti proposti?*

Le istruttorie sono accurate ed approfondite e le capacità tecniche sufficientemente adeguate alle indagini da esperire.

La documentazione richiesta è pertinente.

Esistono difficoltà oggettive nella valutazione di certi tipi di investimento specialmente per i metanodotti in aree in via di sviluppo.

Normalmente la valutazione è risultata congrua.

d-6) *Gli istituti hanno mai in qualche modo interferito nella gestione imprenditoriale?*

La SNAM non ha mai avuto interferenze nella gestione da parte degli istituti finanziatori. Questi si sono limitati, ottenute le garanzie richieste, a chiedere periodicamente informazioni sull'andamento aziendale.

d-7) *Esiste qualche istituto con il quale intrattenere un rapporto preferenziale?*

L'attività della SNAM è estesa su tutto il territorio nazionale per cui non esistono rapporti preferenziali e la Società lavora con tutti gli istituti.

E — CREDITO A BREVE TERMINE.

e-1) *Quale è la forma di credito a breve cui ricorrete con maggiore frequenza?*

Generalmente si ricorre allo scoperto di conto corrente di corrispondenza per elasticità di cassa nel limite dei fidi concessi.

In via particolare si ricorre a finanziamenti in valuta su operazioni di import-export, quando queste risultano concorrenti con il costo delle lire interne.

Operazioni su denaro caldo sono eccezionali, come lo sono lo sconto di carta commerciale e le operazioni di anticipazione e di riporto.

e-2) *In generale, quali sono le condizioni alle quali viene concesso il credito a breve?*

L'affidamento viene concesso sulla base della situazione patrimoniale della Società; alcune Casse di Risparmio richiedono garanzie fidejussorie,

Il tasso è quello corrente di mercato (prime rate) per gli utilizzi su c/c e qualcosa di più del tasso interbancario per il *call money*. Le operazioni in valuta vengono stipulate al tasso internazionale della divisa trattata.

e-3) *Nell'ipotesi di restrizioni creditizie, quali effetti e secondo quali tempi si registrano nella situazione finanziaria dell'impresa?*

La SNAM, data la struttura della sua esposizione finanziaria, non ha avuto rilevanti effetti diretti ed immediati in conseguenza delle restrizioni poste in essere.

Molto più importanti e gravi sono gli effetti indiretti.

Infatti la più evidente e consistente manifestazione è un repentino aumento della morosità dei clienti che determina maggiori esigenze di tesoreria e quindi maggiori necessità di ricorso al credito.

Per l'avvenire, tenuto conto delle difficoltà di ottenere tempestivamente i finanziamenti di medio e lungo termine, la SNAM potrebbe trovarsi esposta sul breve per il prefinanziamento degli investimenti.

Provvedimenti di restrizione creditizia che dovessero manifestarsi in tale momento potrebbero ritardare, se non bloccare, gli investimenti stessi.

e-4) *Col ricorso al credito a breve si finanziano solo attività correnti o anche investimenti?*

Il ricorso al credito a breve viene normalmente utilizzato per il finanziamento delle attività correnti.

e-5) *La posizione debitoria dell'impresa è ripartita fra diverse banche o risulta concentrata in particolare su qualcuna di esse?*

La SNAM opera con oltre 40 banche di credito ordinario e con quasi tutti gli istituti di credito a medio termine. Intrattiene rapporti con alcuni istituti di credito estero.

F — FORME DIVERSE DI FINANZIAMENTO.

f-1) *Ritenete vi siano forme di intermediazione finanziaria, adottate in altri ordinamenti, che potrebbero essere utilmente introdotte nel nostro Paese?*

Tutte le forme che tendono ad avvicinare il risparmio privato alle imprese sono auspicabili ma occorre innanzitutto ristabilire un clima di fiducia nel risparmiatore. Potrebbero essere utilmente sfruttati i finan-

ziamenti di scopo relativi a progetti di sicuro affidamento e redditività per creare un mercato secondario che funziona con successo in molti Paesi.

f-2) *Nel quadro di un indirizzo di politica creditizia volto alla creazione di un mercato monetario cui abbiano accesso diretto le imprese, ritenete sia utile incentivare (anche attraverso opportuni ritocchi all'imposta di bollo) la negoziazione della carta commerciale e delle accettazioni bancarie a breve?*

È da ritenere senz'altro utile lo sviluppo, anche in Italia, di un mercato ad accesso diretto per le imprese per il finanziamento delle stesse attraverso accettazioni bancarie.

Il ripristino della fiducia e la ricapitalizzazione delle imprese sono condizioni necessarie per lo sviluppo di un tale mercato monetario.