

SENATO DELLA REPUBBLICA
VIII LEGISLATURA

10^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Industria, commercio, turismo)

**INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE DEL MERCATO
DEGLI IDROCARBURI**

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI VENERDÌ 4 DICEMBRE 1981

Presidenza del Presidente GUALTIERI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	pag. 47, 50, 52 e <i>passim</i>	BENUCCI	pag. 57, 58, 60
ROMANÒ (Sin. Ind.)	59	CALVETTI	47, 52, 54 e <i>passim</i>
URBANI (PCI)	51, 54, 58 e <i>passim</i>	CORRADO	57, 58
VETTORI (DC)	50, 51, 52 e <i>passim</i>	GRACCEVA	59
		PALADINI	56, 57, 58 e <i>passim</i>
		SUSSI	47, 48, 49 e <i>passim</i>

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Silvano Calvetti e il signor Pietro Sussi rispettivamente vice presidente e segretario generale dell'Associazione nazionale commercio petroli; il dottor Paolo Paladini, presidente della Federazione nazionale commercio petroli; il dottor Raffaele Benucci, il signor Arturo Corrado e il signor Bruno Gracceva consiglieri della stessa Federazione.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione Nazionale Commercio Petroli-Asso-petroli

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione del mercato degli idrocarburi.

Ringrazio innanzitutto i rappresentanti dell'Associazione nazionale commercio petroli che hanno accettato il nostro invito. Stiamo operando, nel quadro di un'indagine conoscitiva, per approfondire gli aspetti del mercato degli idrocarburi, con particolare riferimento al problema del rifornimento del gasolio e di una distribuzione equilibrata nelle varie regioni. Ovviamente, la questione della determinazione dei prezzi è una delle cause per cui qualche volta manca il rifornimento nel nostro Paese. Anche ora che il Governo ha proceduto ad adeguare, secondo la richiesta, il prezzo del gasolio per auto-trazione e riscaldamento, questo non vuol dire che non rimangano problemi strutturali di mercato, nel rifornimento, nella distribuzione e nella formazione dei prezzi. Vi sono già state due audizioni ed abbiamo acquisito importanti elementi di valutazione su questo problema e ci accingiamo a discuterne con il Ministro dell'industria in una prossima riunione. In seguito, prepareremo un documento conclusivo dell'indagine.

Oggi vorremmo conoscere la vostra opinione. Voi siete elementi importanti del settore della distribuzione, ma non credo che vi siano sconosciuti o che siano per voi irri-

levanti i problemi del rifornimento e dei prezzi. Vorremmo pertanto ascoltarvi, lasciandovi inizialmente liberi di fare la vostra valutazione del problema. Successivamente, i commissari vi rivolgeranno alcune domande alle quali, se vorrete, potrete rispondere. Devo solo dolermi che, poichè stiamo esaminando il disegno di legge finanziaria, abbiamo poco tempo per svolgere questa udienza. Quindi, i senatori cercheranno di autolimitarsi per quanto riguarda le domande ed io sono costretto a pregarvi di essere il più possibile sintetici nell'esposizione del vostro punto di vista.

CALVETTI. Vi ringrazio innanzitutto per il cortese invito. Il Presidente dell'Asso-petroli si scusa per non essere intervenuto ma motivi di salute gli hanno impedito di partecipare alla seduta. Il vostro invito ci è giunto improvviso; se lo avessimo saputo qualche giorno prima, avremmo potuto preparare una relazione. Siamo comunque a disposizione per eventuali domande.

SUSSI. La nostra è una associazione che ha trent'anni di vita, è l'Associazione nazionale commercio per i prodotti petroliferi che si è trasformata in Federazione esattamente nel mese di novembre, il 18 novembre. Ha 716 associati in regola con le quote associative; è l'unica organizzazione rappresentativa dei commercianti di prodotti petroliferi in seno alla Confederazione generale italiana del commercio e del turismo, è associata all'Associazione europea con sede a Parigi. I 716 associati sono fra loro differenziati perchè si parte dai costieristi che possono importare dall'estero prodotti petroliferi finiti fino ad arrivare ad aziende che hanno depositi in territorio nazionale collegati a raffinerie con oleodotti, ad aziende che hanno depositi interni che vengono riforniti con trasporti primari, ad aziende di tipo lubrificantista che trattano prodotti lubrificanti. In questo gruppo di aziende i nostri 716 associati nello scorso anno hanno immesso nel mercato 12 milioni e 500 mila tonnellate di prodotti di cui 9 milioni sono per il riscaldamento domestico, pari al 57 per cento dell'immissione totale per riscaldamento.

Il gruppo aderente all'Assopetroli ha una rete di punti di vendita stradali che ammonta a circa 4 mila impianti; lo stoccaggio dei depositi è di circa 2 milioni di metri cubi che comporta una scorta obbligatoria, con la nuova legge, di 600 mila tonnellate, per la precisione di 600 mila metri cubi.

Abbiamo sindacati presenti in tutte le grandi città, soprattutto a Milano, Roma, Torino, Genova, Venezia, Trento e Bolzano. Siamo un po' meno presenti in Toscana, in Umbria, nelle Marche. Le nostre aziende che si occupano di riscaldamento sono piuttosto complesse: vi sono grandi aziende che fanno impianti di riscaldamento, si interessano di energia alternativa solare: abbiamo aziende che si occupano di pannelli solari ed aziende che provvedono alla vendita di prodotti con la gestione degli impianti; vi è poi la piccola azienda che vende solo combustibili liquidi da riscaldamento al condominio, allo stabile, all'artigiano che ne ha bisogno.

Per quanto concerne la situazione attuale dei prodotti in Italia, posso dire che per le benzine non esiste nessun problema sia nel mercato nazionale che internazionale: oggi si trovano benzine anche a buon prezzo nei mercati internazionali di ottima qualità. D'altra parte, nessuno di l'orsignori ha sentito parlare di scarsità di benzine anche perchè sono remunerative.

Per i distillati medi, cioè il petrolio ed il gasolio, il problema è diverso: abbiamo una situazione che è piuttosto tesa e tende a diventare difficile nei prossimi giorni per il mercato nazionale soprattutto per il gasolio. I mercati esteri non hanno problemi in questo momento; ci sono ancora forti stoccaggi.

Non mi risulta che ci siano problemi per quanto concerne gli oli combustibili. C'è una grossa disponibilità in Italia, dovuta purtroppo al ridotto andamento industriale, anche in parte alla sostituzione del carbone che è già in corso, e anche al fatto che non viene consegnato, se non da parte delle aziende di stato, olio combustibile all'ENEL perchè non paga. Quindi, le aziende private tendono a non consegnare fino a quando non si chiarisce la situazione dei pagamenti. Queste disponibilità nei mercati europei che potrebbero costituire un tampone per le crisi che

si ripetono nel nostro Paese, non sono sfruttabili in Italia perchè abbiamo, come ho segnalato, una categoria di costieristi che è modestissima: cioè, non esiste in Italia il grande indipendente costierista con depositi da 2 o 3 milioni di tonnellate come nell'Europa del Nord o in Francia. Queste grandi aziende commerciali costituiscono in certi casi un contraltare per le raffinerie, riescono cioè ad equilibrare le carenze delle raffinerie in quanto accumulano grossi quantitativi di prodotti nei periodi di non consumo (per esempio, il gasolio d'estate e la benzina d'inverno), per poi immetterli nel mercato nei momenti di largo consumo. In Italia questa categoria non si è potuta sviluppare, infatti non esiste, perchè il nostro Paese ha sempre avuto come obiettivo la raffinazione, convinti che l'Italia fosse la base di raffinazione per mezza Europa, programma evidentemente non ben valutato, sbagliato, che oggi fa vedere le crepe in quanto le raffinerie italiane hanno un impegno sì e no per poco più del 50 per cento del loro potenziale.

I prezzi sul mercato italiano sono fissati dal CIP e pertanto sono noti: sul mercato europeo per le benzine vi sono prezzi decisamente più favorevoli rispetto al nostro Paese. Oggi il gasolio ha un prezzo che si equilibrerebbe con quello del mercato italiano: mi riferisco a quei prezzi che praticamente si chiamano prezzi di Rotterdam e che servono più che come indicazione di valori assoluti, come indicazione di un andamento del mercato in quanto si tratta in genere di un mercato marginale che copre il 10 per cento del mercato totale. Oggi il gasolio, che è praticamente quotato a 320 dollari, se non ci fosse tutto sommato un deposito previo, se fosse un prodotto CEE, potrebbe arrivare quasi ad un equilibrio con il prezzo che abbiamo.

Naturalmente, a questo prezzo sono da aggiungere le spese costiere, che lo elevano. Oggi, grosso modo, importare gasolio costa 6-7 lire in più del prezzo autorizzato amministrato in Italia.

Per dare un brevissimo cenno della situazione geografica in Italia delle scorte, posso dire che nel triangolo industriale Piemonte, Lombardia e Liguria, dove sono concentrate grandi raffinerie, non vi sono per il

momento delle carenze a livello di consumatori. Vale a dire che in questa zona il consumatore ancora oggi trova il prodotto, è servito. Nel Veneto la situazione comincia ad essere diversa. Particolarmente, il Friuli-Venezia Giulia, il Trentino-Alto Adige, il Veneto orientale, la provincia di Belluno, presentano carenze a livello di consumatori. Già in qualche caso, specialmente nella zona di Bolzano, non è possibile riscaldarsi (ad esempio per qualche albergo). Questo è un grosso problema, in previsione anche della stagione turistica che si deve affrontare. Nel Centro Italia non si può dire che vi siano carenze a livello di consumatori; però si denunciano già mancanze in certe zone interne di montagna, che hanno problemi di rifornimento, attualmente, anche a causa della neve. Nel Sud Italia, vi è una grossa mancanza in Puglia. La Puglia, anche se sta al Sud, ha a volte un clima peggiore di quello di Milano; ha attraversato periodi di grandi consumi, ed ora si trova in difficoltà. Nelle isole non vi sono problemi. Questa è in generale la situazione dal punto di vista geografico.

Entrando nei dettagli, per quanto riguarda più direttamente i venditori, vi sono grossi vuoti, creati da alcune società, vuoti che riguardano particolarmente le società a capitale privato, in quanto le società di Stato mantengono le quote dello scorso anno. Mantenere le quote di mercato dello scorso anno significa però dare ai propri venditori meno di quello che hanno ritirato lo scorso anno, perchè i consumi si sono abbassati, quindi le quote di mercato nel valore relativo restano, ma nel valore assoluto si riducono di quantità. Un grosso disastro lo ha creato la Total con i suoi rivenditori. Praticamente, ha disdetto tutti i contratti, lasciandone parecchi completamente vuoti, e per altri dando quantità ridottissime (20-30 per cento). Infatti nel Veneto vi sono quelle carenze che ho denunciato prima, perchè era una zona della Total (come il Friuli-Venezia Giulia). La Gulf, poi, come è noto, ha fermato la produzione a Bertinico, ed ha disdetto più della metà dei rivenditori, servendo gli altri con quantitativo ridotto; la Esso, infine, ha richiamato i contratti in

atto ed ha chiesto ai propri commissionari, nostri associati, di ridurre i quantitativi contrattuali del 30-40-50 per cento; se questi non accettano, il contratto viene considerato nullo.

Questa situazione ancora oggi non si riflette decisamente sul consumatore in quanto le nostre aziende razionano molto le consegne. Invece di dare, ad esempio, 10.000 litri, ne anticipano 4.000, in modo da poter accontentare, con i quantitativi disponibili, un maggior numero di clienti. Però, le nostre aziende si sono « mangiate » le scorte, anche perchè c'è stato uno sciopero degli Utif che ha bloccato le uscite dalle raffinerie. Le nostre aziende, quindi, sono andate avanti con le scorte che avevano; pertanto, ora hanno le scorte d'obbligo, ma quelle operative sono praticamente ridotte a zero. Dato l'andamento della stagione, in questo momento le scorte dovrebbero essere al massimo, in quanto si dovrebbero cominciare ad intaccare in gennaio, febbraio e marzo.

Tutto questo caos nel mercato provoca, oltretutto, una lievitazione paurosa dei costi, perchè per servire un cliente che ha bisogno, ad esempio, di 6.000 litri, bisogna andarci tre volte con 2.000 litri per volta. Il che comporta costi, malcontento da parte dell'utente, che pensa a speculazioni o ad aggio di merce, e comporta, soprattutto, gravi difficoltà per le aziende che sono state abbandonate dal loro fornitore; e non sono poche. Qui a Roma, ad esempio, tutti i rivenditori della Total non hanno più un chilo di prodotto. Non hanno avuto una riduzione: la Total proprio non consegna più. Di fronte a questa situazione, la nostra preoccupazione non può che essere evidente, ed è una preoccupazione per il presente ma, ancor più, una preoccupazione per quanto accadrà tra 15-20 giorni. Se poi, auguriamoci di no, l'inverno fosse particolarmente rigido, sentiremmo la gravità della situazione a fine febbraio e a marzo.

Ho letto quanto è stato esposto qui a proposito del « buco » di gasolio di circa un milione e 200.000 tonnellate per dicembre, gennaio e febbraio. Non so a cosa è stata riferita questa mancanza: se ai consumi dell'anno scorso o a una previsione dei consu-

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

mi di quest'anno, è un grosso *deficit*; se invece è sui consumi dell'anno scorso, il *deficit* si attenua, in quanto vi è un notevole calo nei consumi di gasolio per riscaldamento. Da gennaio a tutto ottobre, infatti, c'è stato un calo di quasi il 12 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso; quindi, una riduzione di un milione di tonnellate. Per ottobre, addirittura, si registra un calo del 18 per cento, se non vado errato, rispetto a ottobre dello scorso anno. Questo dipende in parte dalla stagione, in parte dal fatto che il prodotto costa talmente tanto che la gente comincia a calcolare seriamente i consumi. Anni fa nessuno faceva molto caso alla voce « riscaldamento » nella bolletta del condominio. Oggi che riscaldare un appartamento di 100 metri quadrati costa circa 600.000 lire all'anno, il problema diventa preoccupante per tutti. Quindi, una certa tendenza alla riduzione dei consumi è dovuta proprio a questo risparmio, non programmato ma, per così dire, monetario. Un'altra fonte di risparmio è la larga espansione del metano, espansione che ha una giustificazione (ma questa è una considerazione prettamente personale) molto discutibile. Infatti, non siamo grandi produttori di metano; lo dobbiamo importare, a mezzo oleodotti che hanno il rubinetto dalla parte opposta alla nostra! Quindi, il metano non è un « toccasana » rispetto al gasolio. E arriverà anche il momento che costerà quanto il gasolio. È uno spostamento di tendenza che non dà sicurezza nè darà un effettivo risparmio, anche se è molto più pulito, molto più comodo, molto più facile da usare.

Io debbo esprimere la nostra viva preoccupazione per l'attuale andamento, che abbiamo cercato di far capire fin da settembre. Abbiamo inviato telegrammi, lettere a Ministri, siamo andati a parlare con Sottosegretari, direttori generali. Per la verità, siamo stati presi un po' alla leggera. Ci è stato detto a settembre che eravamo « uccelli del malaugurio », che le nostre preoccupazioni erano esagerate. Invece questo fenomeno si delineava chiaramente, perchè le aziende petrolifere produttrici in Italia avevano un loro programma, avevano precisa-

to i loro obiettivi ed il modo per raggiungerli. Quindi, non era poi da grande indovino prevedere cosa doveva succedere, e cosa effettivamente sta succedendo. Io lascio a voi i suggerimenti per come sistemare questa situazione, ringraziandovi per la vostra attenzione.

P R E S I D E N T E . La ringraziamo per aver esposto in modo chiaro la situazione dal punto di vista della sua associazione. Passiamo ora alle domande.

V E T T O R I . Cercherò di essere sintetico, anche per l'economia dei nostri lavori. Ringrazio anzitutto i nostri interlocutori per averci esposto una situazione che potrebbe essere diversa — ma non lo è — da quella prospettataci dalle altre due associazioni che abbiamo sentito in precedenza. In effetti, le componenti che abbiamo sentito nei giorni scorsi — come avete potuto rilevare dai resoconti sommari — hanno lamentato un problema di prezzi, di ricavi sul mercato italiano, e quindi di condizionamento agli effetti della raffinazione e della importazione di materiale già semilavorato, piuttosto che di pieno utilizzo delle raffinerie. A me sembrava che la vostra posizione potesse essere lievemente diversa, in quanto per voi il problema dei ricavi non dovrebbe esistere, poichè siete intermediari distributori di materiale che acquistate. Dico questo solo come annotazione, per un eventuale vostro chiarimento.

Vorrei rivolgervi poi alcune domande. Comincio da quella più delicata. A vostro giudizio e per vostra conoscenza come associazione, qual è la situazione media effettiva delle scorte d'obbligo e delle scorte strategiche, nel caso che qualcuna delle vostre aziende sia obbligata a vendere?

Vorrei inoltre avere una vostra valutazione sulla rete di distribuzione per autotrazione, della quale ci siamo occupati anche in occasione della discussione del Piano energetico nazionale; è una domanda che è stata praticamente introdotta dal segretario generale, che ha espresso il concetto che le benzine sarebbero remunerative.

10ª COMMISSIONE

2º RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

Vorrei poi conoscere la vostra esperienza pratica, o avere una vostra documentazione scritta, sull'effettiva efficacia dei numerosi decreti (poi diventati leggi) contenenti le norme sugli impianti di riscaldamento (le fasce orarie e le fasce geografiche) che hanno cercato di ridurre i consumi e di utilizzare gli impianti di riscaldamento nella maniera più economica.

Vorrei poi porre una domanda sulla distribuzione dei prodotti per l'autotrazione e su ciò che pensano i nostri interlocutori circa la necessità di mandare finalmente avanti una legge che regoli soprattutto i rapporti dei distributori in questo settore. Vorrei anche avere un parere circa il trattamento forfettario ragguagliato alla distribuzione e all'orario imposto ai distributori per il settore dell'autotrazione.

U R B A N I . Vorrei precisare che nel predisporre queste udienze conoscitive abbiamo tenuto conto delle richieste avanzate dalle varie categorie interessate e quindi anche della vostra ed abbiamo stabilito il calendario dei lavori con una certa fretta, della quale in qualche misura ci scusiamo.

Nel ringraziare comunque gli intervenuti vorrei ora svolgere alcune considerazioni.

Ci troviamo in un momento di emergenza dovuto a molte ragioni; per far fronte a tale situazione, tuttavia, una reale conoscenza dei dati è decisiva e, da questo punto di vista, mi pare che alcune cose siano emerse chiaramente dalla nostra indagine.

È emerso innanzitutto che se è vero che esiste il problema del divario tra il prezzo del gasolio italiano e quello internazionale, è anche vero che questo non sembra così incisivo come invece da talune parti è stato prospettato. Poichè le richieste in proposito si concentrano sul problema della liberalizzazione dei prezzi (per la quale esprimiamo — per parte nostra — un dissenso di fondo in quanto il problema deve essere riconsiderato nel quadro generale delle normative sui prezzi) mi pare che su questo punto i nostri interlocutori potrebbero fornirci qualche indicazione. Poichè le compagnie, in momenti migliori, hanno guadagnato molto ed hanno riconosciuto di essere

disponibili — in via di principio — ad affrontare la necessità di eventuali perdite, mi pare di poter concludere che la nostra impressione che il divario tra il prezzo del gasolio nazionale e quello internazionale non sia così forte da giustificare una strategia da parte delle compagnie. Comunque, quale sarebbe poi, questa strategia?

Si è parlato della eventualità che venga abbandonato il mercato italiano, ma si è ipotizzato anche che tale ipotesi sia solo una forma di pressione nei momenti di congiuntura e di difficoltà, sulle autorità per ottenere condizioni più favorevoli tenuto conto che, dopo tutto, il mercato italiano rimane comunque positivo in relazione alle prospettive future del consumo petrolifero e tenuto anche conto di altre sue peculiari caratteristiche.

A questo punto, dunque, è importante capire se il disimpegno delle compagnie è strategico o tattico.

Un'altra questione è la seguente; dalle notizie avute emerge che esiste una rigidità non solo produttiva (cioè non solo nei rifornimenti, nella produzione e nella raffinazione) ma anche nell'andamento commerciale. Ne avete fatto cenno dicendo che in altri paesi gioca di più, a compenso di certe oscillazioni, il commercio all'ingrosso e quindi la possibilità di intervento delle riserve con la conseguenza che tale meccanismo è redditizio per quanti lo mettono in essere specie se si considera che, oggi, in Italia il divario tra costi iniziali e prezzi finali è addebitabile in larga misura al dollaro ed alla sofferenza nei cambi. In proposito si potrebbe ritenere che mettendo in atto un sistema per acquisire in anticipo, in una fase in cui il cambio è più favorevole alla lira nei confronti del dollaro, i quantitativi necessari di prodotto, si potrebbe determinare una congiuntura più favorevole.

Come mai però questa operazione non va avanti in nessun caso? Penso si tratti di una questione di strutture, ma è anche vero che ci sono strutture che, anche per i depositi, non sono del tutto utilizzate; vi è da dire, per esempio, che l'ENI ha acquistato raffinerie che ha poi usato come depositi!

10ª COMMISSIONE

2º RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

Ora è possibile, sia pure in un momento di emergenza, incrementare in qualche modo queste disponibilità?

In ultimo vorrei chiedere in quale misura la produzione dei consumi per il riscaldamento può essere addebitata alle varie fasce orarie e alla regolamentazione che da due anni esiste in Italia e che ora dovrebbe essere di nuovo operante dal momento che la Camera ha approvato un provvedimento in questo senso.

S U S S I . Per quanto riguarda l'importazione dei vari prodotti devo dire che questa offre margini di profitto diversi, che sono particolarmente favorevoli per la benzina; il semilavorato viene infatti importato al fine di produrre soprattutto benzina perchè, oggi come oggi, il prodotto che come ricavo rende maggiormente è proprio la benzina che offre ricavi maggiori alle società.

Indubbiamente, la tendenza delle nostre fornitrici è quella di equilibrare la loro produzione rispetto ai fabbisogni di benzina in modo da coprire sempre le reti di distribuzione e questo è un concetto sano facilmente intuibile perchè, ripeto, tiene conto non solo della necessità di coprire la rete di distribuzione ma anche della possibilità di ottenere una remunerazione maggiore.

Sul tema delle scorte d'obbligo posso dire che queste esistono in quanto, per legge, ogni deposito deve avere una percentuale di scorta; quelle che invece sono state praticamente ridotte in modo notevole sono le scorte operative.

P R E S I D E N T E . Un'associazione chiede, addirittura, la riduzione delle scorte d'obbligo sostenendo che è eccessivamente oneroso mantenere il vincolo del 30 per cento.

V E T T O R I . La ragione della mia domanda sta nel fatto che abbiamo il grosso sospetto che le scorte non ci siano affatto!

C A L V E T T I . Su questo non saprei come risponderle!

S U S S I . In linea di massima, però, le scorte d'obbligo ci sono soprattutto con ri-

ferimento ai depositi medi; ripeto, queste scorte ci devono essere non solo perchè la legge lo impone ma anche perchè le ditte sanno che se c'è una visita della finanza e le scorte non ci sono interviene la sospensione della licenza.

P R E S I D E N T E . Se non sbaglio, poc'anzi abbiamo sentito la frase: « si sono mangiate le scorte »!

S U S S I . Le scorte d'obbligo le impone il Governo per legge e non devono essere intaccate; si deve avere una scorta del 30 per cento della capacità di un deposito e, quindi, un deposito di 100 metri cubi deve avere una scorta di 30 metri cubi di prodotto.

Quando arriva a questa quota la compagnia deve sospendere le consegne o, per meglio dire, « dovrebbe » sospendere le consegne. Nella generalità i depositi medi lo fanno perchè hanno paura dei controlli anche se può avvenire che qualcuno, in attesa dell'autotreno di rifornimento, scenda un po' sotto.

P R E S I D E N T E . Le scorte operative sono una vostra scelta?

S U S S I . Sì.

P R E S I D E N T E . A noi interessano le scorte d'obbligo ed in proposito abbiamo chiesto al Ministro una relazione da consegnare al Parlamento ogni tre mesi.

È un problema sul quale vogliamo essere particolarmente vigilianti. Ora quando dite che vi siete « mangiati » le scorte, intendete le scorte operative?

V E T T O R I . È un problema funzionale e di garanzia.

P R E S I D E N T E . Non ne nasce un problema penale o giuridico di vincolo. È problema commerciale.

Le vostre scorte operative hanno una dimensione?

C A L V E T T I . Certo, sono in rapporto al potenziale del deposito e al volume del movimento commerciale.

10ª COMMISSIONE

2º RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

P R E S I D E N T E . Se le scorte d'obbligo possono essere fissate nel 30 per cento, un deposito cosa tiene in genere di scorte operative?

S U S S I . Un altro 40 per cento all'inizio della stagione. Naturalmente, a fine marzo, sarà restato solo il 30 per cento perchè è nell'abilità dell'operatore vendere tutta la scorta operativa.

Preciso, però, che la scorta operativa ha valore per noi ed anche per tutti perchè, essendoci, si possono logicamente affrontare i cosiddetti buchi di produzione che altrimenti resterebbero tali.

Riferendomi ai ricavi, noi possiamo applicare sui prezzi che le società produttrici ci praticano (fissati dal CIP) dei sovraccarichi pure fissati dal CIP. Molto obiettivamente, non è che il CIP abbondi in questi sovraccarichi, anzi, direi che combattiamo una strenua battaglia con lo stesso e loro signori lo sanno.

Oggi, siamo nell'ordine medio di 28.000 lire la tonnellata (il nostro margine).

P R E S I D E N T E . 28.000 su circa 350 mila lire.

S U S S I . No, 28 su 390 quando il prodotto viene consegnato al consumo; una cifra veramente modesta.

Noi abbiamo presentato ai Ministeri competenti uno studio di azienda-tipo, che opera cioè in condizioni ottimali. Non vorrei neanche dire il costo: è più del doppio di quello riconosciuto dal CIP. Non è che il problema si senta subito, ma investe l'avvenire perchè non si rinnova il parco macchine, non si fanno investimenti, si va avanti alla meglio. Abbiamo macchine che hanno già decenni di lavoro e questo comporta ovviamente che si operi lo stesso, ma non bene. Inoltre, le nostre aziende avrebbero bisogno di progredire, di ristrutturarsi, e di occuparsi di energie alternative. Solo quelle grosse riescono a farlo.

V E T T O R I . La mia distinzione fra la posizione degli importatori e raffinatori e la vostra sta nel fatto che abbiamo com-

pagnie straniere che vendono sul mercato italiano se hanno convenienza, mentre le compagnie dell'ENI sono costrette a comperare quello che la politica generale del paese fa acquistare loro, perdendo magari pesantemente rispetto ad una possibilità potenziale di mercato. Invece, voi sapete quanto fa pagare la raffineria e quanto dovete cercare di recuperare alla fine del vostro ciclo. È un normale rischio commerciale.

S U S S I . Esclusi certi fenomeni che si verificano già adesso quando c'è scarsità di prodotto (il mercato nero). Ad un certo momento, per ottenere ciò che si vuole, bisogna pagare, direttamente o indirettamente, sotto voci diverse, qualcosa di più rispetto al prezzo fissato dal CIP.

P R E S I D E N T E . Il fatto che alcune regioni entrino in crisi di rifornimento più di altre può dipendere dalla vostra rete di distribuzione capillare che non è eguale per tutte o dai maggiori vuoti organizzativi delle regioni medesime? Oppure, dipende dalle compagnie che sono entrate in crisi ed hanno abbandonato il settore di mercato lasciando dei buchi nei vostri contratti di distribuzione? In altre parole, tale fenomeno è dovuto ad una carenza strutturale della rete o ad una carenza congiunturale, in seguito a crisi di mercato?

S U S S I . È una questione strutturale di mercato. La nostra organizzazione è capillare, diffusa in tutta Italia e attrezzata. Certamente, se ad esempio la raffineria di Trieste non consegna il prodotto o ne consegna il 50 per cento rispetto ai tempi normali, tenendo conto che è la raffineria del Friuli-Venezia Giulia che occupa il 70 per cento del mercato, va tutto in crisi. Si può anche andare a prendere il gasolio a Milano o a Livorno — sempre che ce ne sia — ma con un allungamento del trasporto, e quindi un aggravio di costi non sopportabile.

P R E S I D E N T E . Queste crisi di rifornimento vengono più dal settore pubblico o dal settore privato?

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

S U S S I. Dal settore privato. Sul settore pubblico non abbiamo niente da dire.

P R E S I D E N T E. Il settore pubblico non ha una organizzazione capillare da fronteggiare eventuali necessità?

S U S S I. Non è possibile. Per distribuire ci vogliono attrezzature, automezzi, autobotti dotate di contatore volumetrico.

P R E S I D E N T E. Ci sono regioni che sono più servite dal settore pubblico ed altre che lo sono più dal settore privato.

S U S S I. Questo si verifica a causa delle ubicazioni delle raffinerie.

P R E S I D E N T E. Insomma, dal punto di vista dell'utente si sta peggio sotto il privato e si corrono più rischi.

S U S S I. In questo momento, si corrono più rischi e si sta peggio perchè il privato ha i problemi che dichiara di avere e costi che non sono compensati dai ricavi. Praticamente, riduce i quantitativi e crea, di conseguenza, le situazioni di cui abbiamo parlato. L'Azienda di Stato va avanti in quanto ha una sua funzione e, probabilmente, alle volte, va oltre i costi. Non sta a me giudicare.

Un'altra domanda è stata posta sull'effettiva efficacia delle norme sugli impianti di riscaldamento. Come lor signori sanno, oggi vi è solo la norma dei 20 gradi stabilita dalla legge n. 373 rimasta in vigore. Fasce non ce ne sono. Ho saputo che la Camera dei deputati ha approvato un articolo unico per ripristinarle. Noi siamo favorevolissimi alle fasce in quanto si riducono i consumi.

U R B A N I. Si dice che la riduzione dei consumi che si è verificata sia dovuta essenzialmente ad altre cause che avete pure sottolineate (costo economico). Pensate che ci sia una percentuale dovuta anche a questo e quale ritenete che potrà essere?

S U S S I. Nei condomini, di solito composti di persone con diverse capacità finanziarie, chi può spendere di più tende a far te-

nere acceso al riscaldamento al massimo, chi non può pagare protesta, ma tutto sommato accetta. Ad un certo momento, la fascia dà lo spunto a chi vuole spendere di meno di appellarsi alla legge. Ora, quantizzare tutto questo è un po' difficile.

U R B A N I. Anche perchè ci sono sprechi dovuti all'accensione.

S U S S I. Sì, però c'è da dire che viene sempre ripetuta una legge con dei difetti di origine e noi avevamo suggerito dei miglioramenti riguardo al fatto che conviene fermare i piccoli impianti, ma i grandi è opportuno, invece, farli andare al minimo tecnico. Purtroppo, nonostante l'esistenza di una nuova legge, si è prorogata per la seconda volta la vecchia con questi inconvenienti.

C A L V E T T I. In relazione al parere che ci avete chiesto sulla ristrutturazione della rete distributiva in discussione da tanti anni, noi dovremmo togliere gli impianti al di sotto di 100.000 litri e pare che si arrivi alla conclusione di fare questa operazione. Praticamente, i risultati non esistono perchè nei confronti dell'assorbimento nazionale su un totale di 15-16 miliardi di litri, non so se si arriverà a togliere 150-200 milioni di litri l'anno. E tutto questo costa.

Facciamo questo discorso perchè noi, grossisti e titolari di reti, siamo coloro che togliendo gli impianti al di sotto di 100.000 litri, sopportiamo l'onere maggiore (circa il 62 per cento degli impianti è di nostra competenza). Pertanto, eravamo favorevoli ad una ristrutturazione più seria insieme ai sindacati di categoria.

Il nostro parere, così come è stato fatto in Europa, è di operare sull'erogato e non di togliere gli impianti a fascia (100.000/150.000/200.000) perchè in questo modo si penalizza il settore senza alcun ricavo economico.

Da tanto tempo, ci domandiamo quanto si può economizzare sulla benzina che costa 995 lire al litro ristrutturando la rete. È bene che l'uomo della strada sappia, se mandiamo a spasso tante persone e dobbiamo spendere decine di miliardi per rimuovere gli impianti, quanto ricaviamo. Vogliamo

quantificare il discorso e farlo sul serio? Probabilmente, verrebbero fuori una o due lire al litro sui suddetti 100-150-200 litri ristrutturati.

Il discorso potrebbe invece essere diverso se facessimo la ristrutturazione sull'erogato. Ciascuno farebbe i conti nella propria azienda. Al limite, posso avere un impianto da 200.000 litri, ammortizzato, vicino al centro di rifornimento che mi va bene, costa poco di trasporto; e magari di contro un impianto da 800.000 litri per cui pago un plateatico, un affitto di 3-5 milioni l'anno che sono diventati correnti.

Fatti i conti, mi conviene togliere quello di 800 mila e lasciare l'altro di 200 mila. Praticamente, cioè, la ristrutturazione ognuno la deve fare nell'ambito della propria azienda, non per legge, per imposizione coattiva. Vogliamo economizzare? Economizziamo, ma ognuno i conti deve farseli da sé.

Ecco perchè noi chiediamo, come hanno fatto all'estero, di attuare la ristrutturazione sull'erogato, per cui ognuno elimina gli impianti che non gli convengono. Allora si potrà fare un conto economico, valido; ma non chiedeteci di farlo a fasce, perchè sulla questione delle fasce siamo nettamente contrari. Infatti, noi paghiamo fior di miliardi senza ottenere nulla. Questo mi premeva dire.

PRESIDENTE. Questo sarà anche oggetto di approfondimento perchè la disciplina della rete dovremo esaminarla. Se nel frattempo vorrete farci pervenire il vostro punto di vista per iscritto, noi lo metteremo volentieri allo studio.

SUSSEI. Il senatore Urbani ha toccato uno dei problemi più importanti, quello della liberalizzazione. Ora, a noi non fa paura il prezzo libero, anzi riteniamo che il prezzo libero attiri il commercio. Ma in un settore di prodotti di base, quali sono quelli energetici, una sorveglianza, una liberalizzazione deve essere studiata e organizzata molto bene, perchè comporta una serie di problemi operativi e tecnici di difficile soluzione. In parole povere, oggi milioni di consumatori sono abituati a comprare il gasolio sapendo quale è il prezzo. Centinaia di migliaia di con-

tratti vengono fatti dicendo: il prezzo oggi è questo, domani sarà questo, e via dicendo. Le forniture, quindi, tengono conto del prezzo.

Ad un certo momento, mentre l'olio combustibile quando è stato liberalizzato era un prodotto che arrivava ad una industria attrezzata per comprare, qui invece ci rivolgiamo a milioni di consumatori che forse non sono altrettanto attrezzati. Come concetto generale io dico che il prezzo dei prodotti di base può essere tanto più libero quanto più autorevole e prestigioso è il Governo, perchè il prezzo libero deve essere tale ma il Governo deve essere in condizione di ritoccare e farsi ascoltare da chi esce dal seminato, altrimenti significa il caos, perchè significa far mancare la merce a fronte di un prezzo non soddisfacente.

Quindi, io dico: più sorveglianza sì, ma ben programmata e purchè ci sia sempre qualcosa che ufficializzi il prezzo di base in modo che il consumatore sappia quello che deve pagare.

CALVETTI. È stato chiesto perchè non si sono sviluppate le grosse aziende. Le grosse aziende non si sono sviluppate perchè in Italia non hanno mai potuto operare, proprio per il controllo costretto dei prezzi che non dà margine per fare i programmi.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Associazione nazionale commercio petroli.

Vengono introdotti: il dottor Paolo Paladini, presidente della Federazione nazionale commercio petroli, il dottor Raffaele Benucci, il signor Arturo Corrado e il signor Bruno Gracceva consiglieri della stessa Federazione.

PRESIDENTE. Ringraziamo i rappresentanti della Federpetroli che hanno accettato l'invito della nostra Commissione e che sono intervenuti per uno scambio di opinioni, all'interno dell'indagine conoscitiva che stiamo conducendo sulla situazione del mercato degli idrocarburi in Italia e su

alcune condizioni della distribuzione, del rifornimento e del prezzo.

Sono costretto a chiedere scusa se la votazione che comincerà tra poco in Aula ci obbliga purtroppo a rivoluzionare i nostri programmi, per cui dovremo limitarci a fare delle rapide domande e a chiedere a voi una rapida sintesi nelle risposte. Sarei però grato se uscendo da questa sede voi poteste consegnarci o spedirci memorie contenenti il vostro punto di vista, che distribuiremo a tutti i membri della Commissione e che ci serviranno per stendere il documento conclusivo.

Se non erro, sono qui presenti il presidente della Federpetroli dottor Paladini e i consiglieri dottor Corrado, dottor Benucci e dottor Graceva. Mi pare che voi rappresentiate una Federazione « neonata », che raggruppa un certo numero di operatori commerciali, e che opera da poco nel mercato. So che di recente siete stati anche ascoltati dal direttore delle fonti di energia del Ministero dell'Industria, al quale avete fatto conoscere il vostro punto di vista.

Allora, i problemi sui quali sinteticamente desideriamo conoscere il vostro punto di vista attraverso questa indagine sono i seguenti: problemi della distribuzione e problemi del prezzo. I problemi della distribuzione sono quelli relativi alla uniformità e continuità del rifornimento di rete, cioè al fatto di avere un meccanismo tale che consenta di rifornire contemporaneamente e continuamente tutte le parti del Paese, cosicché non si creino dei vuoti in alcune regioni. Partì del Paese si trovano più in crisi rispetto ad altre quando arrivano certe strette di rifornimento, strette che arrivano non tanto per carenza di materia prima, quanto perchè si vogliono forzare certi problemi di prezzo.

Essendo voi operatori con un numero rilevante di punti operativi, desideriamo conoscere quali sono le condizioni della rete. Vogliamo anche sapere se il problema delle scorte è un problema che voi considerate per ora risolto nei termini di legge, che le fissa al 30 per cento. Ho visto che secondo il vostro parere il limite delle scorte deve essere abbassato. Ora, noi non siamo qui cer-

tamente per discutere le vostre opinioni, ma per conoscerle. Per questo vi dobbiamo chiedere se le scorte d'obbligo esistono, perchè queste sono le condizioni previste dalla legge che bisogna valutare. Le vostre scorte operative sono una cosa diversa.

Alcuni senatori vi rivolgeranno altre domande. Io vorrei precederli chiedendo la vostra opinione sul problema della liberalizzazione del prezzo dei prodotti, problema che viene dibattuto ormai non soltanto teoricamente ma anche sostanzialmente; problema che investe il passaggio dal prezzo amministrato al prezzo sorvegliato.

Vi sarei grato se poteste risponderci sinteticamente (di questo chiedo scusa), lasciandovi la facoltà di esprimere poi la vostra opinione anche in documenti scritti.

PALADINI. Ringrazio la Commissione e premetto che sarò sintetico, in omaggio a quanto il Presidente ha chiesto.

Ci presentiamo come Federpetroli; anche le nostre cariche sono provvisorie perchè ci siamo costituiti, dopo trent'anni di lotte, il 21 ottobre. Questa è la posizione della Federpetroli venuta alla luce in un tempo di crisi gravissima, crisi alla quale altre più gravi ne seguiranno. Speriamo di fare a tempo per svolgere la nostra funzione perchè probabilmente saremo noi chiamati a trovare la soluzione.

Rispondo alla prima domanda: se tutte le parti dello Stato possono essere alimentate in maniera sufficiente. Qui il problema non è tanto di ordine quantitativo, perchè in questo senso abbiamo avuto occasione di discuterne anche a livello periferico. I prefetti, cioè, chiedono, quando manca il prodotto in provincia o quando qualche utente lo richiede, alle compagnie se hanno dato lo stesso quantitativo dell'anno precedente; e a volte, magari in caso di crisi, viene risposto che il quantitativo è superiore, magari il 20 per cento in più. Quindi, sembrerebbe quasi che le nostre lamentele presso l'organo prefettizio fossero ingiustificate.

Ecco pertanto che bisogna chiedere non « quanto », ma « quando e come » il petrolio dalle raffinerie prende canali che sono canali commerciali. Quindi, la crisi è soprat-

10ª COMMISSIONE

2º RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

tutto sentita a livello periferico, cioè in regioni, comuni e province, nel senso che l'alimentazione dei vari rivenditori non è mai uguale. C'è uno scollamento tra l'autorità concedente che al momento di concedere richiede una serie di prescrizioni ed osservanze a chi poi dovrebbe esercitare il commercio, svolgere la capillare distribuzione al consumo; l'autorità concedente che si è disinteressata di cosa è successo al concessionario, e la realtà commerciale che invece ha preso altre strade.

Quindi, troviamo cittadini che fanno il nostro mestiere i quali in questi giorni, ad esempio, si ritrovano fermi da 30 giorni, con costi inimmaginabili; e altri cittadini che magari hanno sempre lavorato, altri ancora che hanno una certa esuberanza di prodotto.

Quindi è una questione delicatissima e assai importante perchè credo che rientri nei compiti specifici dello Stato, in relazione anche alla legge del 1934 che regola la materia.

Gli effetti di queste crisi (io parlo sempre di crisi di approvvigionamento non nel senso del greggio) sono devastanti per una categoria che non ha margine; la nostra è l'ultimo anello, dopo i petrolieri, gli sceicchi, eccetera, e deve operare con poco più del 5 per cento lordo.

Ora noi siamo commercianti ma non di banco, cioè non vendiamo il petrolio al banco ma dobbiamo andare a prenderlo lontano, immagazzinarlo, avere delle scorte, che sono in aumento; il che fa aumentare naturalmente i costi e, di conseguenza, il prezzo contribuendo a far callare i consumi (scusate l'accavallarsi delle cose che dico, ma lo faccio per poter dire tutto). Dopodichè, come approvvigionamento secondario, bisogna caricare di nuovo il prodotto (il più comune è il gasolio) e portarlo alla capillare distribuzione (i mille litri in montagna, eccetera).

La situazione è particolarmente drammatica anche perchè stare fermi del tempo fa aumentare a dismisura i costi. E la segreteria del CIP non accetta mai di tenere conto del fatto che una ditta è stata ferma mediamente 10-20 giorni all'anno. Quindi, la

manca di approvvigionamenti ha effetti devastanti sulla categoria.

Per quanto concerne le scorte, vorrei accennare una cosa...

P R E S I D E N T E . Ma questa disuguaglianza del rifornimento da parte delle compagnie dipende soprattutto dal rifornitore privato o dal rifornitore di Stato?

B E N U C C I . In questo momento dipende un po' da tutti perchè esistono talune società private che hanno completamente abbandonato il mercato, ed altre società, sempre private, che lo hanno abbandonato in parte. Pertanto ci troviamo in una situazione, almeno per quel che mi risulta, in cui le aziende di Stato non sono in grado o perlomeno non hanno il desiderio di aumentare la loro quota di mercato, così come si è verificato nelle crisi del 1973, del 1975 e del 1977.

P R E S I D E N T E . Però è sempre il privato che abbandona il mercato e l'azienda di Stato non subentra perchè...

B E N U C C I . No, anzi in questo momento anche le aziende di Stato stanno cercando di ridurre il loro quantitativo che nello scorso anno avevano immesso sul mercato.

Ora, quello che si era verificato durante le altre crisi danneggiava la categoria; avveniva — come diceva il Presidente — che certi rivenditori si trovavano bene ed altri si trovavano male. In questo momento invece, oltre a trovarsi male un po' tutti quanti, è proprio l'utente che viene ad essere privato del prodotto, in quanto non esiste, fino ad oggi perlomeno, un'azienda di Stato che sopperisca alle deficienze degli altri e quindi aumenti la sua quota di mercato.

C O R R A D O . Vorrei aggiungere due parole in merito a questo discorso dell'approvvigionamento e della canalizzazione, diciamo, che interviene da parte delle società petrolifere, pubbliche o private, nei confronti di noi rivenditori e poi, attraverso noi, nei confronti del consumatore.

10ª COMMISSIONE

2º RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

Le crisi normalmente intervengono all'indomani di una abbondanza di prodotto: cosa che è avvenuta nel 1973, nel 1978 ed anche in questo ultimo periodo, tant'è che questa estate avevamo condizioni di prezzo e di pagamento che, per qualche aspetto, ci sono sembrate venire dal cielo dopo due anni di strettoie!

B E N U C C I . Non le aziende di Stato!

C O R R A D O . Non le aziende di Stato, però anche esse hanno cercato altri canali di vendita.

Ad un certo punto è intervenuta la crisi, ma io dico — e questo è il problema di noi rivenditori — che se siamo buoni per certe stagioni, dovremmo esserlo per tutte; e se è vero che interviene sul mercato una carenza di prodotto, è giusto — e questa è la richiesta della categoria — che quel prodotto venga ridotto per tutti quanti nella stessa percentuale; cosa che invece non avviene.

P R E S I D E N T E . Presidente, passiamo al problema delle scorte.

P A L A D I N I . Per quanto concerne le scorte, devo dire che abbiamo già fatto rilevare anche al direttore delle fonti di energia che l'aumento previsto dalla legge n. 22 del 10 febbraio 1981 è una cosa insostenibile per tre motivi: finanziario, economico e operativo. Le scorte obbligatorie che noi teniamo da innumerevoli anni ovviamente ci pesano enormemente, nè vale il discorso che ci viene fatto: « Sì, è vero; ma il prezzo del prodotto aumenta e quindi questo comporta un aumento del valore ». D'accordo, però questo è un discorso patrimoniale che non entra nell'anello commerciale; rimane sempre all'esterno.

Il motivo operativo che rende insostenibile l'aumento delle scorte è il seguente: portare la quota delle scorte al 30 per cento vuol dire ridurre enormemente la quantità di operatività dei nostri depositi. In queste condizioni parlare di fare nuovi serbatoi è impensabile. Prova ne sia il fatto che i nostri automezzi sono i più vecchi d'Italia; il

nostro è il parco macchine più antiquato, e ciò avviene perchè siamo senza margini.

Ora è veramente difficile in questo regime operare onestamente! È incredibile che lo dica io.

Per quanto riguarda le scorte quindi, e con questo termine, noi chiediamo che quanto meno ci sia una defiscalizzazione o, comunque, che lo Stato si accolli le spese dell'affitto dei nostri serbatoi, come succede per gli alcoli. Anche per questi esiste una scorta, però per essi è lo Stato che affitta i serbatoi. Questo riuscirebbe almeno a far diminuire i costi. Nella manifestazione che ci accingiamo a fare in questi giorni chiediamo che la percentuale della scorta sia inferiore.

Ora, oltre a sottolineare la questione dello scollamento fra attività concedente e realtà commerciale, c'è una viva richiesta da parte della nostra categoria, cioè che il Ministero dell'industria si interessi di questo anello che sta a valle delle raffinerie. Infatti, si parla sempre di arabi, di pozzi petroliferi, eccetera, ma ci si dimentica, poi, di dove va questo prodotto. Esso va al consumatore, il quale, appunto, viene rifornito da noi: quando noi siamo senza prodotto, è senza anche il consumatore.

Allo stato attuale ci troviamo nella condizione di non poter operare o di operare malissimo. E quindi noi chiediamo che ritorni quell'anello di congiunzione fra attività prefettizia e realtà commerciale che sicuramente all'inizio c'era. Nel 1934 sicuramente questo collegamento doveva esserci, cioè che l'autorità concedente vegliava su ciò che concedeva. Nel momento in cui concedeva e imponeva al depositario una serie di oneri, se ne accollava almeno uno: di assicurargli il prodotto, l'oggetto del suo mercato. È una raccomandazione, questa, che ho già fatto due volte, ma che mi preme ripetere.

P R E S I D E N T E . Le interruzioni, le carenze, le difficoltà di rifornimento provengono da alcune delle compagnie o sono da addebitarsi ai problemi del prezzo?

U R B A N I . Ma qui mi pare si ponga la questione che la stessa compagnia che

10ª COMMISSIONE

2º RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

lascia il mercato rifornisce in modo diverso i vari settori di distribuzione!

P R E S I D E N T E . La compagnia che rimane, non quella che lascia il mercato!

U R B A N I . Voglio dire che la compagnia che diminuisce il rifornimento non distribuisce questa diminuzione a tutti nello stesso modo.

P A L A D I N I . Lo fa in modo non equo.

P R E S I D E N T E . Quando un sistema è misto, statale e pubblico, e quando il settore pubblico sostiene di essere in difficoltà per il prezzo e chiede la liberalizzazione del prezzo, si potrebbe dire che la garanzia della continuità del flusso potrebbe essere data dall'adeguamento continuo del prezzo all'aumento del costo. Questa è la richiesta di fondo che fanno le compagnie. Loro sostengono che il distributore e quindi il consumatore non dovrebbe soffrire da questa vertenza perchè essa dovrebbe risolversi a monte e non a valle, per cui la garanzia contrattuale di concessione dello Stato anche per il privato dovrebbe quanto meno prevedere che il flusso non dovrebbe essere interrotto.

R O M A N O ' . Dal momento che si sta parlando di scorte, vorrei sapere se ve ne sono e chi le controlla.

P A L A D I N I . Il controllo deve essere fatto dalle prefetture, ma se non viene fatto è molto meglio perchè, evidentemente, la scorta d'obbligo in qualche caso non c'è.

G R A C C E V A . Il problema delle scorte d'obbligo, cioè le scorte che da 90 giorni devono essere portate ai famosi 100 giorni, per noi piccoli operatori non esiste proprio. Io faccio parte della provincia di Salerno e vi posso dire che i nostri depositi sono di piccole dimensioni, per cui con le nostre scorte obbligatorie siamo in condizio-

ne di rifornire i vari settori (riscaldamento, agricoltura, industria), a seconda dei tipi di prodotti che abbiamo, da uno a tre giorni. Le nostre scorte d'obbligo, cioè l'attuale 20 per cento ed il 30 per cento previsto dalla legge 10 febbraio 1981, n. 22, del nostro stoccaggio complessivo ci mette nella condizione, almeno per quanto concerne la mia azienda, di far fronte ai rifornimenti per tre giorni, ma non in piena attività, cioè riducendo le consegne.

V E T T O R I . I depositi sono piccoli?

G R A C C E V A . Sì, per quanto riguarda la mia provincia sono tutti piccoli e quindi le nostre scorte non possono sopperire alle esigenze di mercato. Le scorte di 100 giorni le hanno i vari costieri e le varie raffinerie; noi abbiamo scorte sufficienti per due, tre giorni. Se non ci giungono i rifornimenti dai depositi di Napoli, dopo due, tre giorni siamo a terra. Oggi siamo ai limiti, cioè abbiamo i rifornimenti il giorno e durante la giornata facciamo le consegne.

Un altro aspetto da sottolineare è che noi siamo costretti a pagare le società petrolifere per contanti, se non addirittura anticipato, e poi ci andiamo a bisticciare con i vari comuni, con gli enti ospedalieri, eccetera, i quali intendono pagare a 90 giorni e senza interessi, quando noi paghiamo il 25 per cento di interessi alle banche. Questo è il problema delle scorte vero e proprio.

Quello delle società petrolifere in materia di rifornimento è un problema che alcune società si sono poste: parlo del famoso problema delle permutate tra società e società.

P R E S I D E N T E . Voi dite di avere un numero rilevante di operatori, oltre 3.000 che operano sul mercato internazionale; poi ci fate capire che in gran parte si tratta di piccole o piccolissime aziende e che, quindi, le scorte sono proporzionate alle dimensioni delle aziende e pertanto non sufficienti. Allora io mi domando, anche di fronte al problema che il piccolo è sempre indifeso rispetto al grosso, chiunque sia il grosso, sta-

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (4 dicembre 1981)

tale o privato, se non vi potrebbero essere forme di consorzio, di cooperazione, che possano consentire di avere un collegamento per l'acquisto collettivo del prodotto, dei depositi collettivi.

Avete qualcosa del genere?

PALADINI. Vi sono attualmente in Italia tre tipi di consorzio: uno a Modene, uno a Savona, uno a Udine e credo uno a Foggia. Comunque, è nella logica della Federpetroli, date le difficoltà immense, costituire consorzi di vendita o di acquisto all'interno, non all'estero.

BENUCCI. Dipende da zona a zona. Ci sono zone dove i rivenditori sono quasi tutti coperti da società petrolifere, sono colorati, e zone dove per la maggior parte i rivenditori non sono colorati. Questa azione del consorzio è possibile nelle zone dove le maggioranze non sono colorate. Cioè, esiste questo grave problema: le società petrolifere pubbliche o private non li vedono di buon occhio, hanno sempre tentato di dividere qualsiasi forma di associazionismo, anche nell'ambito delle associazioni locali come possono essere quelle dei commercianti; hanno sempre impedito questo accordo, anche accordi di semplici iscritti alle varie associazioni! Pertanto, esiste il problema soprattutto nelle zone dove i colorati costituiscono la maggioranza.

Ritengo che il Piano energetico nazionale dovrebbe far cadere questa pregiudiziale nei nostri confronti perchè il nostro associazionismo è utile, potremmo far fronte meglio ai nostri impegni!

PALADINI. È necessario per il nostro settore un maggiore interessamento che vuole dire non essere più soli di fronte alle compagnie petrolifere di cui voi ben conoscete il potere. Vi sono contratti inesistenti, che sono ad un verso solo, non si può parlare di contratti, solo loro li chiamano così. Sarebbe interessante se il pubblico potere seguisse ciò che avviene a valle della raffinazione. Ovviamente, questo ci gioverebbe ma, intendiamoci, come rappresentanti dei

consumatori in materia energetica perchè ogni nostra azienda abbraccia decine di migliaia di persone che si riscaldano, migliaia di clienti.

Mi preme, altresì, sottolineare che mi sembra ci sia quasi un disegno di riduzione dei nostri depositi. La Federpetroli è nata da poco, non esisteva nulla che tutelasse la nostra categoria; vedremo quel che saremo in grado di fare nonostante le difficoltà. In ogni caso sembrerebbe che non ci daranno margini, di scorte d'obbligo è la prima volta che se ne parla. Sono stati presentati disegni di legge sui depositi: per quanto riguarda la proposta n. 1206, suggeriremo emendamenti perchè all'interno di essa ci sono norme inaccettabili. La fatturazione a volume deriva dal decreto 9 ottobre 1979, n. 282.

Per quanto riguarda la liberalizzazione dei prezzi petroliferi, devo riconoscere che il problema è di fondamentale importanza. Non possiamo però darvi una risposta perchè sarebbe arbitraria dato che dobbiamo ancora riunire il Consiglio nazionale per esaminare tale questione.

URBANI. Potete inviarci una risposta scritta?

PALADINI. Sicuramente.

PRESDENTE. Vi ringraziamo e vi invitiamo a farci pervenire osservazioni scritte. Mi dispiace che l'audizione sia stata così breve e non abbia consentito di fare approfondimenti che sarebbero stati utili per un settore così poco conosciuto. In genere sui giornali non si parla dei problemi della base ma della vete dell'*iceberg*.

PALADINI. Che spesso non riguardano la collettività.

PRESDENTE. Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

DOCT. RENATO BELLARBA