

SENATO DELLA REPUBBLICA
VIII LEGISLATURA

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

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

3° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 GENNAIO 1982

Presidenza del Presidente GUALTIERI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	<i>pag.</i> 63, 67, 69 e <i>passim</i>	ANGELINI	<i>pag.</i> 79, 80, 81
URBANI (PCI)	68, 69, 77 e <i>passim</i>	CIARLI	67
		CONTU	74, 75
		FRANDI	71, 72, 74 e <i>passim</i>
		GALBUSERA	74
		LEGNARI	63, 64, 65 e <i>passim</i>
		PIVA	65, 66, 67 e <i>passim</i>
		SASSANO	72, 73, 78 e <i>passim</i>
		TATINI	67, 68, 69

10^a COMMISSIONE

3° RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, i rappresentanti della COMPETROL-Confesercenti Ennio Ciarli, Enrico Legnari, Paolo Piva e Renzo Tatini; i rappresentanti della FLERICA-CISL Gianfranco Angelini, Mariano Ceccarelli, Roberto De Vincenzo e Vittorio Frandi; i rappresentanti della FILCEA-CGIL Franco Chiriacco e Piero Contu; i rappresentanti della UILPEM Cristoforo Braggio e Cesare Sassano, accompagnati dal segretario confederale della UIL Walter Galbusera.

I lavori hanno inizio alle ore 16,15.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione di commercianti petroliferi COMPETROL-Confesercenti, nonché dei sindacati confederali del settore (FILCEA-CGIL, FLERICA-CISL, UILPEM).

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione del mercato degli idrocarburi.

Onorevoli senatori, riprendiamo i lavori dopo la seduta del 4 dicembre, continuando la nostra indagine sui problemi del rifornimento e dei prezzi del gasolio e del petrolio nelle connessioni sia nazionali sia internazionali. Alcuni di questi temi li abbiamo già affrontati con le udienze dedicate alle Compagnie che, di fatto, attuano i rifornimenti e siamo poi passati al settore della distribuzione; oggi dobbiamo completare gli elementi che ancora ci mancano sentendo, per l'appunto, i rappresentanti dell'Associazione di commercianti di prodotti petroliferi per il riscaldamento COMPETROL-Confesercenti. Tale delegazione esporrà anche il punto di vista della Federazione autonoma italiana dei benzinai (FAIB), aderente alla stessa Confesercenti.

Fino a questo momento la nostra attenzione si è soprattutto soffermata sulla formazione del prezzo, considerato uno dei nodi da risolvere per trattenerne in sede le compagnie che, in questo momento, non si con-

siderano sufficientemente remunerate dal prezzo del gasolio.

Per quel che riguarda i vostri problemi, nel ringraziarvi per aver accettato l'invito che vi era stato rivolto dalla Commissione, siamo pronti ad ascoltare tutto quello che intendete dire sull'argomento. Non pongo limiti ai vostri interventi, dichiarando che terremo conto delle valutazioni che emergeranno.

Invito ora il primo dei nostri interlocutori a prendere la parola.

L E G N A R I . Signor Presidente, cercherò di essere molto breve e mi dichiaro quindi a disposizione degli onorevoli senatori per tutti i chiarimenti che volessero avere; preannuncio comunque che lascerò a disposizione della Commissione un documento che permetterà un maggiore approfondimento dei temi trattati.

Pur facendo riferimento nel nostro documento in modo specifico al problema del settore della distribuzione, e quindi anche riferendoci in modo preciso all'utenza, vorrei toccare alcuni problemi riguardanti il rifornimento e la politica dei prezzi passando quindi ad esporre, secondo il nostro punto di vista, le vere cause che oggi impediscono di avere nel nostro paese maggiori garanzie per quel che concerne il rifornimento dei prodotti finiti nonché del greggio.

Comincio con il dire, in premessa, che la chiusura delle raffinerie (una delle minacce — per così dire — uno degli avvertimenti fatti pervenire dalle società petrolifere) è un fenomeno non solo italiano; recentemente è apparsa sulla stampa la notizia che la BP sta per chiudere la raffineria di Dunquerque ed altre raffinerie si stanno chiudendo in Germania ed in Francia dove il problema non è quello del prezzo amministrato e dove l'obiettivo del prezzo sorvegliato o liberalizzato non costituisce un elemento determinante.

Basti qui ricordare che l'ENEL, recentemente, ha acquistato forti quantitativi di olio combustibile all'estero perchè il mercato presenta prezzi inferiori nonostante che da anni il prezzo dell'olio combustibile sia sorvegliato; non si tratta infatti di un prezzo

10^a COMMISSIONE

3° RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

amministrato sottoposto a controlli da parte del CIP.

Noi riteniamo dunque che il problema di fondo vada ricercato in altre cause; indubbiamente, sulle difficoltà presenti pesano anche la politica economica dei paesi produttori i quali forse, non soddisfatti di offrire soltanto prodotto grezzo, stanno organizzandosi e stanno già fornendo prodotti finiti immettendoli sul mercato a prezzi inferiori rispetto a quelli che sono i prezzi attuali.

Le quotazioni di questa settimana mettono in evidenza una differenza di ricavo, una delle basi sulle quali il CIP dovrebbe intervenire per determinare il prezzo del gasolio, di 3,30 per cento rispetto al prezzo nazionale; cioè, il prezzo nazionale è superiore di 3,30 per cento rispetto al ricavo medio europeo.

Pertanto non vi sono condizioni di insufficiente remunerazione o, per lo meno, questo è il nostro parere.

Riteniamo che una delle cause delle difficoltà nelle quali ci troviamo sia facilitata dal fatto che da parte degli organi competenti — direzione generale fondi di energia — non si fanno rispettare alle società petrolifere gli obblighi derivanti dall'aver avuto dallo Stato italiano la concessione per la importazione e la lavorazione del greggio.

D'altra parte, purtroppo, abbiamo abituato tutte le società che sono volute uscire dal mercato ripagandole piuttosto bene per le attrezzature lasciate nel nostro Paese; molto probabilmente, se fossero state tenute presenti le norme che prevedono il diritto di concessione, avremmo potuto imporre alle compagnie non solo dei diritti, ma anche degli obblighi.

Abbiamo delle leggi che, purtroppo, non vengono fatte rispettare mentre potremmo, a fianco del riconoscimento di diritti inequivocabili (nessuno può chiedere di lavorare in perdita), fare valere anche gli obblighi previsti dalla legge.

Chiarite le idee su questo punto ritengo sia facile identificare la ragione per cui abbiamo espresso la nostra opposizione al passaggio dal regime del prezzo amministrato, per quanto concerne il gasolio, al regime del prezzo sorvegliato; ad ulteriore chiarifica-

zione dobbiamo dire che occorrerebbe, ammesso che ci si muovesse nella direzione del regime di sorveglianza, stabilire quali sono le penalità a carico di chi non si attiene ai limiti della sorveglianza stessa. Non potremmo infatti contentarci di dire a chi non tiene conto di questo regime di non farlo più: si dovrebbe, ovviamente, prevedere tutta una serie di penalità rapportate a quelli che potranno essere i vantaggi di un regime dei prezzi sorvegliati per le compagnie.

Riteniamo dunque che da tale sistema non possa venire, in generale, una maggiore garanzia rispetto al sistema attuale perchè, per l'appunto, mancherebbe, nei confronti della politica messa in atto dalle società, un corrispettivo di obblighi che invece dovrebbero coesistere. Senza questi obblighi, in qualsiasi momento, qualora il mercato si dimostrasse diverso da quello attuale, le compagnie potrebbero indirizzare i propri interessi verso altre parti dell'Europa a tutto svantaggio dell'utente italiano.

Per quanto riguarda il settore della distribuzione dobbiamo dire che oggi come oggi anche in questa direzione manca, per quanto attiene le società produttrici, qualsiasi obbligo: esistono infatti soltanto diritti. Ripeto, attualmente il rapporto delle società petrolifere con i distributori di prodotti per riscaldamento è unilaterale: non c'è nessun obbligo e ci sono soltanto diritti. L'operatore convenzionato con una determinata società non può, in carenza di prodotto, approvvigionarsi altrove senza incorrere in numerose penalità; non può neanche, se il prodotto viene diminuito del 30 o 40 per cento, fare reclami perchè questo punto è previsto in apposite clausole indipendentemente da calamità o altre situazioni che potrebbero creare alle società impossibilità nelle importazioni o nell'approvvigionamento.

Direi che anche per quanto riguarda il passaggio del prodotto dalla società petrolifera a quella distributrice possono intervenire fattori che, al momento attuale, non sono considerati; il fatto stesso di avere il prodotto a « contagocce » obbliga l'operatore a provvedere al rifornimento all'utenza in misura razionata aumentando quindi i costi perchè i rifornimenti vanno fatti non a 10

mila litri alla volta, per esempio, ma a mille litri alla volta ripetendo operazioni che addossano all'impresa distributrice oneri tutt'altro che irrilevanti.

Si verifica anche di sovente che la stessa società petrolifera, anziché operare il rifornimento all'impresa dall'aeroporto o dal porto più vicino, obbliga a lunghe percorrenze con costi a carico dell'impresa distributrice. Ovviamente, in un sistema a regime di sorveglianza, il cosiddetto accordo interprofessionale, che dovrebbe intercorrere tra l'industria petrolifera e quella distributrice, sfocerebbe nel solito rapporto unilaterale perché all'impresa distributrice verrebbe sottoposto il solito piatto con la solita minestra, per cui come si usa dire: o mangi la minestra o salti dalla finestra.

Si verificherebbero dunque numerose situazioni in cui le imprese si vedrebbero costrette a chiudere i battenti con conseguenti problemi occupazionali e dispendio degli investimenti fatti.

A conclusione di questo breve intervento voglio aggiungere che noi rappresentiamo prevalentemente le medie imprese, imprese che hanno una distribuzione annuale di 6-7 mila tonnellate; non si tratta certo di imprese familiari ma, comunque di imprese costituite nel corso degli anni che — anche se non vogliono ricercare grandi guadagni — intendono comunque contare su una remunerazione soddisfacente e corretta.

P I V A. Onorevole Presidente, intervengo per esporre il punto di vista della FAIB.

Prenderei le mosse dal documento che è stato firmato in sede di Ministero dell'industria in data 18 dicembre ultimo scorso da parte delle società petrolifere e di alcune organizzazioni sindacali in una riunione alla quale eravamo stati invitati anche noi non sapendo, tuttavia, come si sarebbe svolta la riunione stessa tanto è vero che, invece di discutere del problema, ci siamo trovati di fronte alla richiesta immediata di sottoscrizione di un documento che, nella sostanza, non è entrato nel merito del problema ma ha semplicemente auspicato il passaggio

dal metodo amministrato a quello sorvegliato per il prezzo del gasolio.

Non abbiamo firmato quel documento, anche se eravamo presenti, per due ragioni: per un problema di metodo riguardante l'andamento della riunione, ma soprattutto per un fatto di sostanza, perché già da tempo abbiamo illustrato e documentato le nostre forti preoccupazioni per un eventuale passaggio al metodo sorvegliato.

I motivi della nostra opposizione sono molteplici e sono conseguenti a caratteristiche dirette della nostra attività e dei nostri rapporti con le stesse società, ma sono anche di ordine più generale ed a questi vorremmo brevemente accennare.

Innanzitutto, certamente da più parti vi è stata una sollecitazione al passaggio a sorveglianza del gasolio, in conseguenza ad una critica non tanto sul metodo CIP quanto sulla sua puntuale applicazione, la quale, secondo le compagnie, non garantirebbe il mutamento del prezzo in tempi brevi, secondo le proprie esigenze di bilancio. Questo per noi non è motivo di fondo per sostenere il passaggio al regime sorvegliato. Un motivo sostanziale di opposizione è quello per cui non abbiamo con questo metodo, e tanto meno nella situazione nuova che si determina, una garanzia sui rifornimenti del Paese, ricordando in proposito la crisi del 1979. Poi, le perplessità che abbiamo già oggi, tanto più aumentano con un regime di sorveglianza soprattutto riguardo al controllo dei prezzi dei prodotti petroliferi. A questo proposito ricordo il noto « Rapporto Cassese » sulle gravi lacune del funzionamento del CIP, che risultano anche da documenti ufficiali di fonte parlamentare. Tenendo conto di ciò mi chiedo a chi dovrebbe essere affidata la sorveglianza che, allo stato attuale, rappresenterebbe soltanto una surrettizia liberalizzazione priva di strumenti idonei di controllo. Certamente noi siamo disposti ad approfondire l'argomento anche in relazione alla Risoluzione approvata l'anno scorso dalla Commissione industria della Camera, così come all'altra Risoluzione approvata dalle Commissioni congiunte della Camera e del Senato; nell'una e nell'altra Risoluzione si

afferma la possibilità di affrontare il problema una volta riformato il CIP. Lo stesso principio è stato richiamato anche nella delibera del CIPE del 4 dicembre con la quale si invita il CIP a far proprie le Risoluzioni parlamentari per offrire quelle garanzie che sono subordinate alla riforma del CIP stesso.

Altre perplessità di ordine tecnico riguardano, poi, soprattutto il passaggio al prezzo sorvegliato del gasolio che consideriamo come premessa al passaggio al prezzo sorvegliato anche della benzina. I motivi di tali perplessità riguardano sia l'impossibilità di condurre, nei fatti, la sorveglianza su un prodotto, come il gasolio, distribuito da oltre 3.000 operatori con una situazione di totale inefficienza delle strutture amministrative di controllo dello Stato, della quale ho già detto, sia l'impossibilità di compensare le eventuali differenze fra ricavi italiani e quelli medi europei degli operatori solo sulla benzina che, a quel punto, sarebbe l'unico prodotto soggetto a regime amministrato e sul quale si dovrebbe andare ad effettuare tutta una serie di operazioni di compensazione.

Oltre alle perplessità ora esposte, abbiamo, poi, vere e proprie preoccupazioni per quanto riguarda le caratteristiche della nostra attività. Innanzitutto per i gestori degli impianti di distribuzione di carburanti si potrebbe venire a determinare un mercato quanto mai squilibrato, per differenziazioni tra i prezzi da impianto a impianto, da zona a zona, con la conseguenza di confusione e disorientamento nell'utenza e quindi di difficoltà per la categoria stessa. Tali difficoltà, dal momento che i costi industriali delle compagnie sarebbero difficilmente comprimibili, potrebbero comportare il forte rischio che il gestore si veda costretto a comprimere il suo margine pur di far fronte alla situazione e mantenersi al livello dei prezzi all'interno del mercato. Da ciò deriverebbe il conseguente, notevole rafforzamento della posizione contrattuale delle società nei confronti dei gestori. Anche se si parla di trattativa tra le parti, per quanto riguarda i margini, indubbiamente si creerebbe una situazione sbilanciata nei confronti delle compagnie petrolifere che, in qualche occasione,

potrebbe anche farci trovare di fronte a fatti compiuti, così come già fanno per i gestori delle aree autostradali.

Dobbiamo anche considerare, proprio riguardo a questo concetto, che il gestore di un impianto di distribuzione di carburanti lavora con le società secondo un rapporto contrattuale comodatario che ha una scadenza novennale, per cui è evidente che i ritardi su accettazioni, o nelle trattative con la compagnia sui margini, possono influire al momento di scadenza del contratto di gestione stesso. Pertanto, la posizione dei distributori sarebbe chiaramente di debolezza nei confronti delle compagnie, qualora il passaggio al regime di sorveglianza dovesse aver luogo.

Un'ultima osservazione, riguarda la paventata ipotesi di passaggio dal regime amministrato a quello sorvegliato per il gasolio, è quella per cui si creerebbero conseguenti seri riflessi sul processo di ristrutturazione della rete distributiva. Sono in corso d'esame presso il Ministero dell'industria norme legislative, previste anche dalla risoluzione parlamentare a cui ho accennato prima, riguardanti la rete distributiva italiana che attualmente risulta quanto mai eccessiva e richiede una razionalizzazione necessaria ai fini di una sua maggiore produttività. Così stando le cose, ci preoccupa fortemente il fatto che il passaggio al regime sorvegliato, prima del gasolio e poi della benzina, potrebbe portare ad un sostanziale disimpegno delle società petrolifere nei confronti della richiesta opera di ristrutturazione e riqualificazione della rete distributiva, in quanto i loro margini di profitti e guadagni potrebbero essere comunque assicurati e il colpire eventuali diseconomie rappresenterebbe per loro un interesse del tutto secondario. Infine la sorveglianza sul gasolio avrebbe una conseguenza diretta sull'inflazione e quindi sulla collettività nel suo insieme, poichè il gasolio da riscaldamento è contenuto nel paniere della scala mobile: ogni suo aumento di 30 lire al kg. fa scattare 1 punto di contingenza. Inoltre occorre ricordare che, nel nostro paese, l'80 per cento delle merci viaggia su gomma per

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

cui continui aumenti del gasolio avrebbero seri riflessi sul prezzo finale di tutte le merci.

P R E S I D E N T E . Vorrei rilevare, prima di passare alle domande, che la FAIB e la COMPETROL si sono dissociate dal protocollo della riunione del 18 dicembre avvenuta presso il Ministero dell'industria e che in seguito anche la Federpetroli, la quale aveva sottoscritto, ha fatto sapere di aver riveduto la sua posizione e di voler a sua volta ritirare la propria firma.

Per quel che mi riguarda, le domande che desidero rivolgere riguardano in particolare il settore della distribuzione, senza voler trascurare gli altri gravi problemi, quali quello del rifornimento estero, della ricerca e via dicendo. Vorrei rifarmi ad una osservazione fatta all'inizio dal signor Legnari, rappresentante della COMPETROL, il quale ha detto che bisognerebbe obbligare le grandi società a rispettare le condizioni di concessione. Per noi è importante sapere quali obblighi non vengono mantenuti dalle compagnie, oltre ai casi più o meno giustificabili di abbandono di posizioni e quindi di impianti non più utilizzabili.

L E G N A R I . Nell'anno di concessione, che viene dato in base alla legge del 1933, la società che richiede la concessione per la importazione e la lavorazione del greggio è anche obbligata ad assicurare i rifornimenti al Paese nel quale svolge l'attività. È una norma per la quale purtroppo, dal punto di vista pratico, anche per la carenza riscontrabile presso il Ministero dell'industria del settore dell'energia, esiste una insufficiente osservanza.

P R E S I D E N T E . Trovate una differenza tra il rifornimento del settore pubblico e il rifornimento del settore privato?

T A T I N I . Nei mesi scorsi, settembre-ottobre, il prodotto era abbondante. Secondo i contratti con le compagnie petrolifere, noi nel periodo estivo possiamo ritirare il 7, 8 o 10 per cento a seconda della potenzialità dell'impianto. Poichè si tratta di quan-

titativi che vanno al riscaldamento per noi è antieconomico ritirarli nel periodo estivo. Nel novembre scorso, improvvisamente, è stata fatta la richiesta da parte delle compagnie della sorveglianza e le disponibilità, che prima erano abbondanti, si sono ristrette anche per noi ai venditori delle aziende di Stato a causa dei buchi praticati dalle compagnie multinazionali. Alla testa di questa restrizione si sono messe le compagnie, le quali a gennaio hanno leggermente modificato la loro posizione, ma a dicembre si sono attenute ai contratti unilaterali che prevedono, a loro discrezione, un minor gettito sul mercato fino al 20 per cento per i « colorati » e fino al 50 per cento i « contrattisti », alimentando così un mercato parallelo che è poi quello del mercato nero. Le compagnie di Stato si sono comportate diversamente dalle compagnie internazionali: in qualche caso hanno sopperito alle compagnie estere o private ed hanno tamponato le falle, però se si sono scoperte da una parte si sono, poi, coperte da un'altra perchè sono state costrette a non concedere molto la quota per i « colorati ».

P R E S I D E N T E . Una recente sentenza della Corte di cassazione ha negato che i benzinai possano essere considerati lavoratori dipendenti. Questa decisione consente alle compagnie una maggiore libertà di manovra contrattuale?

C I A R L I . No, perchè la categoria non ha mai sostenuto una richiesta in tal senso.

P R E S I D E N T E . Vorrei capire che significato ha la recente sentenza della Corte di cassazione che ha negato che i benzinai possano essere considerati lavoratori dipendenti.

C I A R L I . Come sindacato non ci siamo mai sentiti dipendenti, ma solo commercianti. Non era la richiesta di una categoria, ma di un sindacato di utenti per risolvere alcune questioni.

P R E S I D E N T E . Per quanto riguarda il problema delle scorte, che alcuni hanno

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

definito eccessivo, vorrei sapere il punto di vista della COMPETROL.

T A T I N I. Con lo stesso decreto lo Stato dà alle compagnie petrolifere una possibilità di raffinazione e di commercializzazione e ai rivenditori l'obbligo della tenuta di una scorta di materiale, la cosiddetta scorta d'obbligo. Il problema che più si è avvertito è quello che tali scorte passeranno dal 5 marzo dal 20 al 30 per cento. Quando è stato inserito il meccanismo del 20 per cento per le scorte il prodotto costava 20 lire al chilo con oneri finanziari intorno al 6-7 per cento. Oggi si chiede il 30 per cento con oneri finanziari enormi e con un costo altrettanto enorme. Nel documento che vi abbiamo consegnato ci siamo permessi di illustrarvi l'incidenza del costo del lavoro in una azienda perchè teniate presente che i costi si determinano anche in base a qualcosa di reale.

In più, a nostro giudizio, ciò non rappresenta qualcosa che potrebbe essere d'aiuto al Paese perchè è vero che siamo tre mila aziende, ma dobbiamo considerare che ve ne sono alcune che hanno piccoli impianti e se lasciano il 30 per cento di scorta d'obbligo non sono più in condizioni di rifornirsi perchè un serbatoio di 50 mila litri di capienza deve lasciarne 15 mila per scorte d'obbligo, pena la sanzione, e se si va a fare la documentazione, giorno per giorno, della scorta in quel serbatoio nel momento in cui quel deposito chiede il prodotto non può immetterlo perchè non ha lo spazio sufficiente per la capienza dell'autotreno che arriva. Quindi, ci sono una molteplicità di problemi in questo settore.

L E G N A R I. Su questo problema va anche detto che mentre per le società petrolifere una parte degli oneri della scorta d'obbligo viene riconosciuta tramite la trattenua dell'imposta di fabbricazione per un certo periodo, per gli operatori è tutto costo non riconosciuto.

U R B A N I. Vorrei rivolgere alcune domande.

È stato detto che la questione del prezzo è quella fondamentale ed è stato anche affermato che non ci sarebbe una insufficienza di remunerazione oggi per i prezzi attuali. Su questo punto vorrei, se possibile, qualche dato perchè i rappresentanti dell'Unione petrolifera sono sempre stati fermi sul punto che i prezzi non sono remunerativi, anche tenuto conto di quel margine di perdita che le compagnie hanno riconosciuto, in via di principio, giusto accollarsi in un momento particolare di « vacche magre ». Su questo punto, potreste anche fornirmi dati per scritto.

L E G N A R I. La settimana scorsa la differenza rispetto ai ricavi europei era di 32 lire, questa settimana è di 33 lire; quindi, il ricavo italiano è superiore della media europea.

U R B A N I. Tutto compreso?

L E G N A R I. Questo è il punto di riferimento che dovrebbe servire al CIP per il contestato « metodo » che non viene applicato ed attuato, ma anche se oggi fosse attuato darebbe questa risultante e non darebbe adito al CIP di intervenire.

Ieri, ci siamo incontrati con i rappresentanti dell'AGIP e oggi in sede ministeriale è stato detto che l'impossibilità di applicare questi criteri deriva dal fatto che non si ha la possibilità, o la volontà, di imporre alle società di rispettare gli obblighi che prima riferivo al senatore Gualtieri. Quando si ha una concessione ci si assumono tutti i diritti e tutti i doveri, ma qui rimangono solo i diritti e i doveri scompaiono.

U R B A N I. Questo è un altro discorso. Il prezzo, stando a quello che lei dice, è remunerativo rispetto alla media europea attuale?

L E G N A R I. Alla data di oggi, rispetto ai ricavi europei è superiore con tutti gli elementi considerati.

U R B A N I. Seconda questione. Vorrei capire meglio il problema degli obblighi del-

le compagnie. Se queste ultime affermano che non possono rifornire perchè il prezzo non è remunerativo, e il CIP stabilisce invece che è remunerativo, a quel punto dovrebbe imporre misure per assicurare l'approvvigionamento perchè l'impegno di approvvigionare non sia strumentalizzato come elemento di pressione per ottenere un certo prezzo. Vanno così le cose nella realtà?

L E G N A R I . Non si può pensare di combattere la politica energetica con i prezzi. Occorre una politica energetica da parte del nostro Paese. Può darsi che sbagliamo e dobbiamo lamentare che nonostante tutte le delibere del CIPE e l'interessamento del Parlamento non abbiamo una politica energetica. Basterebbe che i senatori andassero ad informarsi presso la Direzione generale del Ministero competente dove c'è un unico direttore generale e due o tre funzionari, questo per dire che mancano anche gli strumenti.

Il CIP può stabilire i prezzi, ma non può imporre il rispetto delle leggi perchè è una competenza del Ministero dell'industria. Quindi, suddividendosi i due corpi di fatto diviene improrogabile il passare a sorveglianza perchè non avendo da una parte una rispondenza, l'altra parte non può tenere a freno le richieste continue e la minaccia di far mancare il prodotto nel Paese.

U R B A N I . Con la terza domanda vorrei chiedervi se voi nell'opporvi alla firma del documento del dicembre scorso presentatovi dal Ministro con il quale, se non ho capito male, si invitava a passare al regime sorvegliato avete visto un pericolo o un danno per i distributori. Di quali pericoli e danni si tratta? Credo di aver capito la questione relativa al fatto che l'aumento della redditività dell'attuale sistema di raffinazione e distributivo non stimola la loro ristrutturazione. Ma ve ne sono degli altri.

T A T I N I . Vorrei risponderle con dati oggettivi. Abbiamo avuto dal CIP il passaggio a sorveglianza del prezzo dell'olio combustibile e oggi, 1981, l'ENEL è andato a rifornirsi all'estero perchè paga un prezzo

inferiore di 10 lire rispetto a quello italiano. Allora vorrei rivolgere a voi una domanda e chiedere di informarvi presso l'ENEL perchè non si è rifornita sul mercato italiano. Probabilmente vi risponderà come ha risposto a noi, e cioè che le compagnie petrolifere vantavano crediti con le compagnie italiane. Però noi sappiamo che, dopo che l'ENEL non ha accondisceso all'acquisto, anche le compagnie di Stato si sono informate per applicare sconti di quattro lire e mezzo sull'olio combustibile che si usa anche nell'industria.

Vorrei aggiungere che i nostri dubbi non sono fomentati da una idea politica come diceva il professor Ammassari: certamente la sua è una idea politica perchè quel documento ce l'ha presentato come un documento politico.

P I V A . Vorrei fare un esempio molto concreto rispetto alle domande del senatore Urbani.

Oggi i gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti che hanno un erogato annuo compreso tra i 200 mila litri e i 3 milioni di litri ricevono un margine di 37,30 lire al litro stabilito dal CIP. Nel settore però vi è quello che noi riteniamo una ingiustizia; cioè i gestori che stanno sotto i 200 mila litri di erogato annuo e sopra i 3 milioni di erogato annuo sono collocati nella fascia di cosiddetta « libera trattativa » per la determinazione del margine di gestione, trattativa che dovrebbe avvenire tra il gestore stesso e le società petrolifere. Ebbene tutti questi gestori in « libera trattativa » oggi prendono mediamente 8 o 10 lire meno del compenso gestione che comunque il CIP concede alle compagnie petrolifere. E questa è una situazione che non prefigura una condizione, certamente, favorevole, mentre prefigura certamente quello che avverrebbe nel regime di sorveglianza: grossa conflittualità fra compagnie e gestori.

P R E S I D E N T E . Vorrei informare il senatore Urbani che nella documentazione che è stata consegnata alla Presidenza ci sono gli schemi di deliberazione CIPE e CIP su cui ha chiesto informazioni. Le ultime due deliberazioni relative all'accordo che si

è cercato di sottoscrivere cercheremo di procurarcele. Inoltre devo dire che successivamente c'è stata un'altra delibera del CIPE con la quale si invitava il CIP a studiare la questione di eventuali liberalizzazioni dei prezzi e a rinviare qualsiasi decisione.

P I V A. La delibera del CIPE cui facevo riferimento è del 4 dicembre 1981, pubblicata pochi giorni fa, quindi precedente alle prese di posizioni cui fanno riferimento le domande dei senatori Urbani e Gualtieri.

P R E S I D E N T E. Successivamente vi è stata un'altra riunione del CIPE in cui si è approfondito ulteriormente il problema.

A questo punto mi sembra di dover ringraziare di nuovo i rappresentanti della COMPETROL e della FAIB, che hanno avuto la cortesia di accettare il nostro invito. Terremo conto delle loro informazioni ed acquisiremo il materiale scritto che ci hanno lasciato oggi, nonché altre eventuali note che, nel corso dei mesi prossimi, riterranno di farci pervenire.

Saluto i rappresentanti dei sindacati e li ringrazio per aver accettato l'invito della nostra Commissione a partecipare all'indagine conoscitiva che stiamo portando avanti allo scopo di approfondire gli aspetti del rifornimento di alcuni prodotti petroliferi sul nostro mercato, della distribuzione dei prodotti stessi e della formazione del loro prezzo.

Ci siamo inizialmente mossi spinti dalla preoccupazione del rifornimento, che sembrava, prima della decisione di adeguamento del prezzo, particolarmente arduo. Abbiamo ascoltato varie rappresentanze; abbiamo avuto approfondimenti dell'aspetto internazionale del rifornimento e della raffinazione, persino una discussione ed un approfondimento sulla composizione del barile di petrolio in Italia rispetto quella del barile in altri Paesi d'Europa; ci siamo poi soffermati più lungamente sul problema della formazione del prezzo dei prodotti petroliferi, soprattutto del gasolio per riscaldamento e per autotrazione. Ora in questa sede non è stata avanzata formalmente da nessuno, devo dire, nella fase attuale delle udienze conoscitive, la richiesta formale di passaggio dal

prezzo amministrato al prezzo sorvegliato (la cosiddetta liberalizzazione): qui si sono fatte presenti, da parte dei rappresentanti dell'Unione Petrolifera, le difficoltà di formazione del prezzo attraverso il meccanismo CIP ed il non rispetto delle regole stabilite di comune accordo sull'adeguamento del prezzo attraverso il suddetto meccanismo.

Siamo rimasti particolarmente sorpresi, quindi, quando abbiamo letto che, al Ministero dell'industria, le stesse parti che qui avevamo ascoltato e che non avevano fatto presente, ripeto, formalmente quella esigenza, si erano incontrate su una proposta di pura richiesta di passaggio dal prezzo amministrato al prezzo sorvegliato, mentre per noi il problema era più complesso, riguardando tutta la materia, dal rifornimento alla distribuzione. Noi, in sede parlamentare, dovevamo risolvere due problemi. In primo luogo avevamo approvato, poco prima, il Piano energetico nazionale, contenente l'indicazione precisa con cui si subordinava la revisione dei meccanismi del prezzo alla necessaria riforma del CIP; in secondo luogo, proprio all'ordine del giorno della nostra Commissione sono iscritti due progetti di legge per la revisione dei meccanismi di formazione dei prezzi e per la riforma del CIP. Sono pertanto stato costretto a telegrafare al Ministro per avvertirlo che si sarebbe creata per tali motivi una certa tensione parlamentare, dato che, ovviamente, il Parlamento, mentre discute di un problema, non può accettare che si decidano altri meccanismi, dato che si sarebbe potuta attendere la conclusione dell'indagine conoscitiva in corso.

Ad ogni modo il documento di cui sopra è stato sottoscritto il 18 dicembre da alcune parti e successivamente il CIPE ha invitato il CIP a procedere ad un approfondimento della materia per trovare la migliore soluzione del problema.

Dopo tutto questo, ci sono pervenuti telegrammi da parte di alcune associazioni che erano state presenti alla sottoscrizione del documento del 18 dicembre, le quali o scioglievano in modo negativo la loro adesione al documento ministeriale o ritiravano la firma.

Oggi abbiamo ascoltato la FAIB e la COMPETROL esprimere la stessa posizione di dissociazione. Ad ogni modo non si tratta di un problema che ci interessi in questo momento, perchè, ripeto, la nostra indagine conoscitiva interessa una sfera più vasta: siamo qui, infatti, per preparare una relazione al Parlamento sull'intero problema del rifornimento, della distribuzione e del prezzo dei prodotti petroliferi. Sappiamo che esistono problemi istituzionali e giuridici per quanto attiene alla formazione del prezzo, cioè il sistema del prezzo amministrato rispetto a quello sorvegliato. Questo però è solo un aspetto della questione e noi dobbiamo tener conto di tutte le informazioni che abbiamo acquisito, a cominciare dalla nuova situazione venutasi a creare nel settore del rifornimento internazionale, e del rapporto di equilibrio in atto tra settore pubblico e settore privato. Infatti, mentre negli anni scorsi esisteva una proporzione del 60 per cento privato contro un 40 per cento pubblico, oggi il rapporto è completamente rovesciato, e il settore pubblico è divenuto maggioritario.

Il vigente sistema dei contratti internazionali, bisogna dirlo, non ha portato un vantaggio alla nostra bilancia commerciale. Infatti il settore pubblico preleva dal mercato privato il greggio e non so se gli ultimi contratti con l'Arabia Saudita possano modificare la situazione attuale. È un fatto che, oggi, il passaggio ad una maggiore pubblicizzazione si sta per noi rivelando un aggravio per la bilancia dei pagamenti. Lo riferiamo perchè è necessario tenerne conto.

Abbiamo registrato il parere espresso dal settore della distribuzione e non sottovalutiamo le tensioni esistenti tra distribuzione e compagnie: li abbiamo anzi doverosamente approfonditi. Abbiamo parimenti registrato i pareri sulle scorte d'obbligo, regolate da una legge ma particolarmente sentito dai piccoli distributori come estremamente oneroso per loro in questo momento. Abbiamo anche ascoltato quanto ci è stato detto circa il problema dei vuoti creati nella rete distributiva italiana quando alcune compagnie hanno abbandonato il campo ed alcune regioni sono rimaste, così, scoperte per quanto concerne il rifornimento. Alcune regioni,

così, hanno maggiori difficoltà di altre, con conseguenze anche abbastanza rilevanti. Abbiamo insomma compiuto una serie di approfondimenti che illustreremo nella nostra relazione. Ci sono inoltre state consegnate delle memorie scritte che acquisiremo e che andranno a verbale.

Stiamo quindi cercando di fare un lavoro abbastanza vasto ed approfondito, che sarà utile al Ministero ed al Governo, oltre che al Parlamento. Ora siamo qui ad ascoltare i rappresentanti sindacali sul complesso della problematica su indicata. Vorrei pregarli di non concentrarsi soltanto sul problema « prezzo sorvegliato - prezzo amministrato », poichè esso rappresenta solo una parte della nostra problematica. Se i nostri ospiti hanno qualcosa da dire anche sugli altri problemi che ho esposto, siamo qui per ascoltarli: non poniamo loro alcun limite. Ci riserviamo naturalmente la facoltà di porre loro domande successive.

Quanto alla memoria scritta testè presentataci, l'acquisiremo agli atti. Intanto siamo pronti ad ascoltare le loro opinioni.

F R A N D I. Sono Vittorio Frandi, segretario generale aggiunto della FLERICIA-CISL. Introduco però il discorso a nome di tutte le organizzazioni sindacali del settore con la sola variante che, in quanto FLERICIA-CISL, a differenza della CGIL e UIL, organizziamo anche i lavoratori della distribuzione. Quindi, mi permetterò di fare alcune considerazioni relativamente a tale settore e alle tensioni in esso registrate domandando, oltre tutto, che valore abbiano le posizioni di organizzazioni che ogni tanto proclamano strumentalmente degli scioperi nel settore distributivo. Scioperi di cui si ha conferma solo nei titoli dei giornali qualche giorno prima della loro teorica effettuazione con una sorta di eco e quindi di conseguenza psicologica nei comportamenti isterici dell'utente che si affolla alle pompe. Diverse sono poi le cose se si va a vedere se tali scioperi siano stati fatti effettivamente o no. Io credo che la strumentalizzazione dei *mass media*, che creano una serie di equivoci e di comportamenti più o meno strani da parte dell'utente, vada presa in attenta considerazione.

Per il momento, come rappresentante della FLERICA ed anche a nome dei lavoratori della distribuzione, mi limito a lanciare questo segnale. Dopo di che assumo la veste di rappresentante dei lavoratori del settore della raffinazione e della distribuzione.

Noi abbiamo preparato una memoria unitaria perchè non desse adito ad equivoci di sorta. Non ci limiteremo certamente a confrontarci soltanto sui prezzi perchè non è nostro costume esaminare i problemi in termini parziali. Se necessario, siamo pronti a portare qui una serie di documentazioni relative alla nostra presa di posizione unitaria in questi ultimi dieci anni, ivi compresa quella di un convegno sui problemi del settore petrolifero tenutosi nel 1980 con la presenza anche di rappresentanti dei partiti politici.

Ritengo necessario che questa Commissione, a cui va il nostro ringraziamento per averci invitato, prenda atto della profonda delusione di un Sindacato di lavoratori che ha creduto al Piano energetico. Non solo. Lo ha anche rivendicato fin dai primi albori della crisi petrolifera e ha dovuto constatare che i piani energetici si sono succeduti l'uno all'altro (siamo arrivati, mi pare, ad otto). Abbiamo avuto autorevoli approvazioni da parte di tutti gli organi costituiti e, facendo certe volte violenza alle naturali reazioni dei lavoratori, abbiamo cercato di canalizzare in positivo la loro sensibilità. Ciò nonostante, siamo stati costretti a muoverci in ambiti puramente occasionali, ad inseguire i fatti ed i comportamenti degli operatori economici che reagivano e interagivano rispetto ad una situazione di assoluta mancanza di iniziativa da parte di chi era preposto alle decisioni. In questi dieci anni non abbiamo dovuto far altro che correre a fare i pompieri nelle diverse situazioni, a registrare i comportamenti e le reazioni di questo o quell'operatore, e la chiusura di questa o quella raffineria. Questo ha dovuto fare un sindacato come il nostro (qualcuno che non ha il senso delle proporzioni osa chiamarci corporativi) che ha rivendicato la ristrutturazione, il ridimensionamento dell'apparato di distribuzione, il ridimensionamento quantitativo dell'apparato di raffinazione

e la sua qualificazione. Sono queste le nostre credenziali e non si tratta di parole, ma di atteggiamenti concreti, di prese di posizioni coraggiose assunte dal Sindacato in questi dieci anni. L'ultimo atto l'abbiamo compiuto a dicembre con l'accordo siglato al Ministero dell'industria e lo abbiamo compiuto in pieno coscienza e consapevolezza, trattandosi di un passaggio obbligato per arrivare a determinate decisioni che possono finalmente assestare il nostro settore in termini decenti.

Possiamo leggere, se volete, il documento che vi abbiamo presentato. Esso esprime i termini del nostro comportamento che è stato coerente, coraggioso e lineare.

S A S S A N O. Sono il segretario generale della UILPEM, Cesare Sassano. Vorrei affrontare due temi illustrando i motivi che ci hanno portato a precisare, nella memoria che abbiamo consegnato, la posizione espressa in sede ministeriale sulla questione dei prezzi dei prodotti petroliferi.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento dei prodotti petroliferi e in particolare, stante la stagione, del gasolio, l'AGIP Petroli ha garantito un aumento della sua quota con acquisti di prodotti finiti all'estero per 600.000 tonnellate. Il suo Presidente ha ufficialmente dichiarato che gli oneri conseguenti non potranno essere a carico dell'azienda e che qualcuno dovrà accollarseli.

Il problema per le aziende dell'ENI non è solo quello che mediamente pagano il greggio tre dollari il barile in più rispetto alle compagnie internazionali, ma anche quello delle difficoltà di approvvigionamento dei prodotti finiti.

Un'altra considerazione riguarda il ruolo delle compagnie internazionali, riconosciuto da tutti essenziale per il mercato nazionale. Oggi, allo stato delle cose, per la situazione internazionale degli approvvigionamenti, se l'ENI dovesse garantire tutto il rifornimento di greggio i costi subirebbero un aggravio di oltre ottomila miliardi. Questa è la dimensione del problema.

Le compagnie internazionali, a fronte delle difficoltà che denunciano nella gestione economica delle società italiane, stanno orientando i loro interessi al solo settore

commerciale. Noi abbiamo netta la sensazione che tali compagnie non si stiano preparando ad allontanarsi dal mercato nazionale, come fecero in passato la SHELL e la BP, ma si preparino a modificare la loro presenza sul mercato medesimo eliminando la fase industriale del ciclo integrale (approvvigionamento del greggio, raffinazione e commercializzazione dei prodotti finiti). Procurandosi i prodotti finiti sul mercato internazionale, quando si realizzano convenienze dovute all'oscillazione dei prezzi, o attraverso le permutate internazionali anche con l'Ente di Stato, le compagnie provvedono a rifornire la loro quota di mercato comportandosi come operatori privati. In questo modo, acquisiscono maggiore flessibilità, non hanno i rischi dell'attività industriale nè gli oneri finanziari sulle scorte d'obbligo, non previste per gli operatori commerciali che importano in Italia prodotti finiti. In passato, si è rilevato il danno arrecato dagli operatori che entrano e escono dal mercato a seconda dell'andamento dei prezzi dei prodotti finiti. I problemi diverrebbero maggiori se queste operazioni venissero svolte dalle grandi compagnie.

Tali considerazioni ci hanno portato a chiedere al Ministro dell'industria una riunione specifica per affrontare il problema. Il verbale d'intesa realizzato in sede ministeriale è un compromesso tra il problema dei prezzi e parte delle ben precise contropartite che, come sindacato, abbiamo domandato. A fronte dell'accertamento delle condizioni economiche di tutte le imprese, pubbliche e private, abbiamo chiesto assicurazioni formali e precisi impegni nei confronti del Governo circa l'approvvigionamento del greggio all'Italia (non dei prodotti finiti) ed il funzionamento del sistema industriale di raffinazione. Ci siamo riferiti all'approvvigionamento del greggio perchè le statistiche segnalano incrementi notevoli nell'importazione di prodotti finiti e ciò significa una ulteriore riduzione delle quote di raffinazione in Italia. Questi orientamenti sono riportati nel verbale citato, ma si tratta, purtroppo, di impegni ancora generici ad eccezione degli impegni richiesti alle compa-

gnie nell'attuazione di piani di investimento triennali e nel fornire il programma di approvvigionamento. Per quanto a mia conoscenza, a parte il programma triennale sugli investimenti che richiede tempi di elaborazione, l'altro sull'approvvigionamento annuale dei greggi non è stato fornito dalle compagnie internazionali. È questo uno degli elementi che ritengo meriti il massimo dell'attenzione, a meno che non si decida che la quota dell'ENI debba passare da oltre il 40 per cento in termini di mercato e il 52 per cento in termini di raffinazione, al cento per cento.

Il passaggio alla sorveglianza dei prezzi è legato all'applicazione di un metodo identico all'attuale. Questa è l'interpretazione data da noi a quella parte del verbale che forse ha ingenerato in alcuni dubbi e contrarietà. Siamo dell'avviso che fosse opportuno lasciare alle compagnie internazionali la piena responsabilità del loro operato in quanto, non effettuano investimenti, non provvedono agli approvvigionamenti e non fanno i programmi di approvvigionamento dei greggi, adducendo a giustificazione il mancato rispetto del metodo di determinazione dei prezzi, che avevano accettato. Riteniamo pertanto che, lasciando alle compagnie la responsabilità nell'applicazione di quel metodo, con la preventiva comunicazione al Ministero dell'industria delle variazioni dei prezzi secondo i criteri previsti dal metodo, e quindi assicurando la possibilità di intervento immediato del Ministero per bloccare le variazioni ritenute inopportune, si sarebbe tolto alle compagnie private un alibi rispetto al loro disimpegno industriale sul mercato nazionale.

Teniamo a sottolineare che non siamo nelle condizioni di sopportare una ristrutturazione del settore, per le ricadute in termini occupazionali che questa comporterebbe, anche per gli errori di programmazione commessi dall'ENI; non saremmo in grado, dicevo, di sopportare una ristrutturazione, se non avessimo chiaro il quadro di riferimento rispetto alla presenza sul mercato delle compagnie private e della compagnia di Stato.

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

F R A N D I. Signor Presidente, il documento che abbiamo consegnato alla Commissione rappresenta una sorta di riflessione sui problemi generali, e reca allegato il verbale delle conclusioni cui è pervenuto il gruppo di lavoro insediato presso il Ministero dell'industria.

G A L B U S E R A. Siamo reduci da un incontro che si è svolto qualche ora fa con il Presidente del Consiglio e i Ministri economici per discutere le questioni più urgenti in materia tariffaria e di prezzi amministrati.

Cercherò di essere il più possibile sintetico, partendo dal presupposto che le analisi della categoria coincidono con le nostre; e mi pare inutile ripetere le valutazioni di fondo che sono state già fatte e che sono riferite nel documento che abbiamo fatto pervenire alla Commissione. Per garantire un processo di ristrutturazione, risanamento e riqualificazione all'apparato di raffinazione, riteniamo sia indispensabile garantire anche un rapporto corretto tra prezzi e costi. Non vi è quindi ombra di dubbio circa il fatto che un corretto funzionamento della determinazione dei prezzi amministrati debba essere non soltanto accettato, ma anzi sottolineato come un fatto necessario. Qui si registra un elemento di dialettica anche all'interno del movimento sindacale. Tengo tuttavia a precisare che l'elemento essenziale riguarda la convinzione, da parte di tutti, che il meccanismo di determinazione dei prezzi debba essere in grado di produrre in tempi rapidi — potrei dire immediati — i propri effetti. Non è possibile credere che tale meccanismo possa divenire, di fatto, un meccanismo di prezzi politici per il fatto che l'organismo politico (cioè il Governo) non decide gli adeguamenti. Una imputazione, pertanto, dev'essere fatta, anzichè al prezzo amministrato, al Governo, in quanto il prezzo amministrativo è, semmai, una « vittima » delle circostanze, ma non certamente il protagonista. L'impostazione tendente a passare dal prezzo amministrato al prezzo sorvegliato, partita dal Governo e approvata da qualcuno, presenta i suoi limiti poichè, anzichè cogliere la causa vera del

disagio, si limita a incidere sugli effetti. Se il Governo intende arrivare a tale risultato, che noi condividiamo, non ha che da rispettare la legge, senza alcuna necessità di cambiarla. Anche se vi fossero sollecitazioni in senso opposto dalle parti sociali, il Governo non ha la funzione di operare come camera di compensazione o di mediazione di tipo immobilista, ma quella di costituire un centro politico di direzione e di scelta. Questo è il messaggio che abbiamo trasmesso oggi al Presidente del Consiglio, il quale lo ha accolto con estrema cortesia.

Concludendo, « sì » al rispetto del funzionamento tempestivo del meccanismo dei prezzi, « no » al passaggio dal regime dei prezzi amministrati a quello dei prezzi sorvegliati. Non intervengo ulteriormente in materia di politica industriale, perchè penso che quanto è già stato detto rispecchi sostanzialmente gli orientamenti di tutta la struttura sindacale.

C O N T U. Premeso che la nostra organizzazione si riconosce nella nota che abbiamo presentato alla Commissione, debbo partire da una considerazione introduttiva del Presidente che mi sembra fondamentale: la preoccupazione, che è anche nostra, che in un frangente come quello in cui ci troviamo si discuta soltanto di prezzi, asfissianti un po' tutti dalle esigenze e dalle drammatizzazioni in atto, e si perda di vista il discorso complessivo, che riguarda tutti i problemi che l'« azienda Italia » ha dal punto di vista dell'approvvigionamento, della sicurezza e delle sue garanzie industriali.

Proprio partendo da questa preoccupazione, dopo una settimana di trattative ininterrotte al Ministero dell'industria siamo arrivati, il 18 dicembre, alla sigla di un verbale in una commissione in cui, per la prima volta, in sede di Governo il sindacato ha potuto incontrarsi con le compagnie multinazionali, con i rappresentanti dell'Unione petrolifera assieme alle aziende di Stato, in un confronto che impegnava complessivamente tutti gli operatori ad assumere decisioni operative. In quella sede abbiamo cercato di coniugare tutti questi aspetti, come risulta dal verbale siglato e dalla « me-

«moria» che abbiamo trasmesso alla Commissione: assicurarci che vi fossero sufficienti garanzie, e strumenti perchè tali garanzie fossero praticabili, per quanto riguarda la sicurezza di approvvigionamento; che vi fossero sufficienti impegni per quanto riguarda la complessa operazione di ristrutturazione di tutto l'apparato produttivo nel settore della raffinazione, per quanto riguarda la garanzia dell'operabilità dell'assetto della distribuzione e la sicurezza del mercato. Si è finito, a nostro avviso in modo improprio, per identificare nel termine « sicurezza di mercato » solo il problema dei prezzi. Qui riconfermiamo che per noi sicurezza del mercato significa complessiva attuazione di tutti gli impegni che in quel protocollo sono riassunti; sicurezza di mercato significa sicurezza industriale, sicurezza di approvvigionamento per il Paese.

D'altronde, la conseguenza che il verbale stesso trae da questo complesso di combinati impegni (che si possa fare, in termini operativi, la manovra di adeguamento del meccanismo dei prezzi), risiede nel fatto che non cambia nessun parametro nel meccanismo dei prezzi: questa è la nostra interpretazione, e siamo noi i firmatari di quel verbale. Non cambia il parametro di riferimento (per gli scambi internazionali) al dollaro; non cambia il parametro di riferimento per quanto riguarda la formazione del prezzo riferito alla resa media di raffineria e al ricavo medio europeo. Nell'ambito di un confronto con le parti industriali e il Governo, ci sembrava importante eliminare un alibi al comportamento di alcune compagnie che stanno determinando, nel nostro Paese, una situazione abnorme e dal punto di vista occupazionale e da quello della produzione. Oggi sono in possesso di tutte le dichiarazioni pubbliche della società AMOCO, della Gulf, della Total; è in possesso di tutti la dichiarazione di crisi esistente all'API di Falconara e la condizione operativa della Garrone di Genova; e credo dobbiamo anche tenere in considerazione lo stato di estrema difficoltà in cui operano l'Ente di Stato e le sue società nel settore energetico. Crediamo di essere di fronte a una svolta an-

che rispetto alle considerazioni che abbiamo fatto nel passato per quanto riguarda l'Ente di Stato: se prima vi era la possibilità che, all'interno della grande attività che l'AGIP e l'IP svolgevano, vi fossero margini per fare anche l'interesse complessivo del sistema nazionale, ed anche qualche politica di spreco, oggi tale condizione è venuta meno, nel senso che per la prima volta nella storia le società pubbliche operanti nel settore perdono una cifra ingente e non nel settore chimico o in quello tessile, bensì nei settori energetici, cioè in quei settori che tradizionalmente avevano costituito quelli più attivi. Fra l'altro credo sia chiaro che, quando l'ENI denuncia una perdita di 3.000 miliardi, tale perdita non è riferibile esclusivamente ad un bilancio aziendale: è riferibile al bilancio complessivo nazionale, perchè poi il problema del finanziamento dell'ENI o quello definito dell'autofinanziamento è un problema di fondi di dotazione.

Tutto questo complesso di considerazioni ci ha condotti a considerare la necessità di affrontare il problema in termini complessivi, in modo che l'affermazione, secondo cui i meccanismi debbono diventare « europei », combaci con l'altra secondo la quale anche l'approvvigionamento, le strutture industriali, le strutture di distribuzione siano di livello europeo, con giovamento dell'equilibrio energetico del nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Desidero anch'io fare alcune considerazioni. In primo luogo, quando si è fatto riferimento alla delusione provata di fronte alla assenza prolungata di piani energetici e si sono indicati in otto i piani mai giunti a maturazione legislativa, si è dimenticato che si trattava, in gran parte, di bozze mai giunte alla valutazione del Parlamento.

Noi abbiamo invece affrontato, in poco tempo, l'ultimo progetto del Governo di Piano energetico nazionale. I due rami del Parlamento lo hanno approvato con una risoluzione unitaria, e se oggi è in funzione un Piano energetico lo si deve anche alla sollecitudine delle due Commissioni del Parlamento.

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

Devo anche dire che il Piano avrebbe dovuto essere recepito dal CIPE, secondo l'impegno solenne assunto dal Ministro dell'industria in questa sede, non nel modello che il Governo ha presentato all'esame del Parlamento, bensì con le osservazioni formulate dalle Commissioni. Finora, invece, non mi risulta che il CIPE abbia adottato il modello corretto, ma ha adottato solo quello iniziale del Governo. Ciò comporta degli inconvenienti, che si rispecchiano anche nello schema di accordo del 18 dicembre. Al punto 1) tale accordo afferma che il Piano energetico nazionale, approvato dalle Commissioni industria della Camera e del Senato, al paragrafo 177 sottolinea l'opportunità di passare i gasoli dal regime dei prezzi amministrati a quello dei prezzi sorvegliati. Il che non è assolutamente vero. Intanto, il paragrafo 177 del Piano diceva qualcosa di più complesso. Ed il modo in cui ha risposto il Parlamento, all'unanimità nei due rami, è diverso: il Parlamento ha detto che si deve predisporre la riforma del CIP in materia di prezzi, e soltanto in tale ambito potrà eventualmente riconsiderarsi l'attuale metodo di determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi. Quindi, soltanto dopo una riforma del CIP, si dovrebbero muovere i metodi in vigore. Non è affatto vero che il Parlamento ha approvato il passaggio dal prezzo amministrato a quello sorvegliato.

Il « Rapporto Cassese », opera di una Commissione del Ministero, relativo ad uno studio sul sistema dei prezzi, sottolinea al momento attuale la totale inadeguatezza del sistema con cui si dovrebbe operare la sorveglianza. Ciò fa sì che, deliberando il prezzo sorvegliato, l'Amministrazione perderebbe completamente il controllo del prezzo stesso, non essendovi strumenti per poterlo sorvegliare. Il « Rapporto Cassese » riveste molta importanza e se ne deve tener conto, perchè è uno dei rapporti su cui si forma la legislazione. Non vorrei che il passaggio dal prezzo amministrato, che non ha funzionato, a quello sorvegliato rappresenti la resa dello Stato, disposto a lasciare fluttuare liberamente i prezzi dei prodotti petroliferi, il che avrebbe conseguenze che poi vi accen-

nerò, visto che avete avuto la cortesia di accettare il discorso del quadro generale, non solo di quello del sistema dei prezzi.

La mia personale opinione — come senatore, non come Presidente della Commissione — che cercherò di tradurre in un documento assieme ai colleghi, è che non è caduto in crisi il sistema del prezzo amministrato in Italia rispetto agli accordi presi nel 1980, ma la crisi sta altrove. Gli accordi dicevano che il sistema deve funzionare, e che, ogni sei mesi — alla data del 31 marzo e del 30 settembre — i prezzi devono essere aggiornati, in modo da adeguare il ricavo medio dei prodotti a prezzo amministrato al ricavo medio dei cinque paesi europei (Francia, Germania, Gran Bretagna, Olanda e Belgio), mentre devono essere aggiornati ogni mese, se si verifica una variazione di almeno il due per cento nel costo del greggio, ed in ogni caso vanno aggiornati, prescindendo dal costo del greggio, quando lo scatto, rispetto al ricavo medio, superi il quattro per cento. Questo meccanismo è riconosciuto dalle compagnie petrolifere come valido, se funzionasse: il fatto è che non ha funzionato. Ma non ha funzionato non perchè sia sbagliato il meccanismo; non ha funzionato perchè non hanno funzionato il CIP e il Governo. Allora, abbandonare un sistema che ha una sua validità perchè non funziona chi deve farlo funzionare, non mi pare che sia una politica valida. Prima cerchiamo di far funzionare il meccanismo.

Le compagnie, infatti, ci hanno detto che un fatto sarebbe se il meccanismo funzionasse nei modi stabiliti per tener conto delle fluttuazioni; ma si è dovuto aspettare anche cento giorni per avere l'adeguamento dei prezzi, il che ha comportato perdite ingenti. Oggi, comunque, non siamo in un momento di perdita; abbiamo accertato che la differenza tra il prezzo italiano e il prezzo internazionale non è di perdita. Però, le compagnie hanno subito perdite in passato (questo è vero), per la fluttuazione troppo larga del meccanismo del CIP.

In un momento in cui il paese affronta, con il concorso delle forze sindacali, il pro-

blema del contenimento delle tariffe, la fluttuazione libera del prodotto petrolifero, secondo la mia personale opinione, sarebbe motivo di preoccupazione, senza meccanismi di difesa. Il settore dell'industria automobilistica, che ha fatto pesanti investimenti nel Sud in base alla garantita alta differenza in Italia tra il prezzo del gasolio e quello della benzina (mentre in Francia e in Germania il prezzo del gasolio è vicino a quello della benzina), manifesta molta preoccupazione per la prospettiva di una fluttuazione libera del prezzo della nafta, che potrebbe determinare in futuro difficoltà agli investimenti nel Mezzogiorno per i motori *diesel*, poichè non vi sarebbe più convenienza in questo tipo di produzione, se il prezzo del gasolio si avvicinasse a quello della benzina.

Io non sposo alcuna causa; riferisco solo segnali di preoccupazione che dobbiamo tener presenti, come diceva anche il dottor Contu, nel quadro complessivo. E, dunque, c'è anche un problema dell'industria.

La Commissione vi ha invitato non per scambiarsi tesi preconcepite, che peraltro la Commissione non ha volendo acquisire tutti gli elementi, e che non dovete avere neanche voi. Siamo qui per valutare le preoccupazioni sorte, dopo l'invito alla rimediazione del CIP, se in prospettiva la possibilità indicata di passaggio alla sorveglianza sia effettivamente una carta alla quale agganciare una politica immediata di spostamento del prezzo.

Nessuno è qui in veste di imputato! Siamo qui per scambiarsi valutazioni e approfondimenti, che vi invito a fornirci.

F R A N D I. Signor Presidente, io prendo spunto da alcune sue considerazioni per farne, a modo mio, delle altre, in linea, però, con quanto lei ha detto.

Che l'industria automobilistica manifesti delle preoccupazioni è un fatto che sappiamo non da oggi, tant'è vero che registriamo certi atteggiamenti. Nel settore automobilistico io metto tutti: padroni, pubblici e privati, confraternite varie che vi ruotano attorno, ed anche corporazioni sindacali. E il

settore automobilistico è quello che ci garantisce, ogni tre mesi, la « scala mobile dell'automobile », sistematica, automatica.

Ma veniamo al discorso del settore petrolifero. Intanto, noi non abbiamo parlato di liberalizzazione dei prodotti petroliferi; ci siamo limitati ad uno adattamento con intenzioni non nascoste. Cos'è che non funziona nel sistema dei prezzi nel settore petrolifero? Noi l'abbiamo anche scritto nel documento che abbiamo presentato: in Italia non vi è una politica dei prezzi energetici. L'Italia è l'unico paese in Europa che, o per via del sistema di determinazione dei prezzi, o per via del sistema di determinazione degli oneri fiscali, fa dei prezzi completamente avulsi da certi ragionevoli parametri di riferimento. Quegli elementi che a livello di mercato internazionale hanno un certo equilibrio, in Italia, chissà perchè, non ce l'hanno. La vera ragione dello squilibrio del sistema dei prezzi dei prodotti energetici è che, a differenza degli altri paesi, che sono rispetto a noi concorrenti (e questo termine non è detto fuori luogo), l'Italia fa una politica di prezzi e di imposizione fiscale a vantaggio del consumo privato. Invece, i paesi europei nostri concorrenti, fanno una politica dei prezzi energetici a favore della produzione. Questo è un punto molto importante, che va esaminato. Il fatto che l'unità energetica in Italia costa cento, e in Francia, ad esempio, sessanta, significa che inevitabilmente la nostra industria andrà a finire male! Questo è il nocciolo del discorso: noi facciamo una politica populistica e demagogica — lo dice un sindacalista! — a beneficio delle cosiddette masse, a beneficio del consumo privato.

È bello, questo paese, è allegro, perchè fa tante campagne contro gli sprechi! Ebbene, io ho visto paesi seri, « calvinisti », rigorosi che il discorso lo fanno in termini inversi.

U R B A N I. Lo fanno anche, per la verità, in altri settori.

Per il problema del costo del lavoro, eccetera. Quindi, questo argomento non mi sembra molto forte!

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

F R A N D I . Io accetto ogni provocazione, ed accetto anche questa, nel senso che molto spesso come sindacalisti dobbiamo guardarci dagli aggiramenti demagogici anche a sinistra!

Dunque, o si affronta il problema dei prezzi da questo punto di vista, o non se ne trova la soluzione. Noi abbiamo cercato di fare un discorso che comprendesse anche il problema dei prezzi, in termini di prudenza, certe volte anche con qualche dialettico contrasto con alcune nostre confederazioni.

P R E S I D E N T E . Le ho dato l'opportunità di affrontarli.

F R A N D I . Se non vogliamo affrontarli, faremo tante altre fatiche nel senso che dovremo correre da tutte le parti. Se finora abbiamo dimostrato equilibrio e buona predisposizione per risolvere al positivo i problemi, nel futuro, a fronte della mancanza di prospettive, saremo costretti ad arroccarci nella difesa di ogni posto di lavoro e questo non credo che vada nella direzione degli interessi della cosiddetta « impresa Italia ».

U R B A N I . Vorrei ricondurre la discussione a quella che è la procedura: si tratta, cioè, di un'indagine in cui gli interlocutori ci forniscono elementi di giudizio.

Voi avete sottoscritto, in dicembre un accordo, un compromesso che in qualche modo accoglie il principio del passaggio al prezzo sorvegliato ed oggi le Confederazioni hanno invece risposto al Governo negativamente per il prezzo sorvegliato e positivamente per il mantenimento del prezzo amministrato. Vorrei farvi rapidamente alcune domande, tendenti a conoscere la vostra opinione sulle ragioni che in questa situazione sconsigliano il passaggio al prezzo sorvegliato. La sorveglianza praticamente non esiste. Una delle ragioni, oltre a quelle politiche, per cui non si è di fatto praticato il prezzo amministrato è dovuta al fatto che, così pare, sia il CIP che il Ministero dell'industria non hanno gli strumenti adatti per potere attuare con precisione e in modo

penetrante il calcolo del prezzo, a meno che tale attuazione non si riduce alla applicazione puramente meccanica di parametri non contrattati. Ciò ci porterebbe, tuttavia, ad una « indicizzazione » dei prezzi petroliferi che con l'aria che tira può certamente suscitare, soprattutto in voi, molte perplessità. Mi chiedo cosa succederebbe passando al prezzo sorvegliato, un prezzo che le compagnie attuerebbero e che poi verrebbe presentato al CIP per la verifica e che il CIP, sulla base della dimostrazione della sua incongruità, potrebbe contestare, eventualmente introducendo elementi di modificazione. Voi capite che, per le ragioni dette e nello « sconquasso » in cui si trova il nostro Paese, la cosa più probabile è che praticamente le compagnie abbiano completa mano libera, nel determinare il prezzo. Vorrei sapere se condividete l'opinione che i pericoli che derivano da questa situazione siano soprattutto legati al fatto che ci sia un andamento dei prezzi determinato di fatto delle compagnie con ripercussioni che si possono determinare in una serie di altri settori.

Vorrei, altresì, sapere se è vero che in questi giorni il prezzo medio europeo è inferiore all'attuale prezzo italiano per quanto riguarda, ad esempio, il gasolio, se è vero che, come risulta, il prezzo sorvegliato disincentiverebbe probabilmente le compagnie dall'affrontare i problemi di recupero di sprechi e di diseconomie in altri settori come, per esempio, quello della ristrutturazione della rete distributiva.

S A S S A N O . Vorrei fare un'osservazione rispetto agli effetti indotti dal sistema dei prezzi sorvegliati. È vero che il rischio rispetto a produzioni industriali, come l'auto *diesel*, potrebbe esserci ma è altrettanto vero che sia l'attuale sistema dei prezzi amministrati sia i prezzi sorvegliati, che tra l'altro verrebbero calcolati con lo stesso criterio, si basano su una media dei prodotti realizzati da un barile greggio. I dati, ad esempio, del novembre 1981 davano il prezzo netto della benzina super in Italia in termini più alti rispetto al resto d'Europa;

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (13 gennaio 1982)

in quel periodo il prezzo del gasolio per autotrazione, depurato di tasse, aveva un prezzo nel nostro Paese più basso di quello praticato in quasi tutti i Paesi europei. Vorrei tuttavia dire che pur sussistendo obiettivamente questo rischio degli effetti indotti in altri settori industriali, come quello citato dell'auto, le oscillazioni massime del prezzo del gasolio rispetto ad altri paesi europei è inferiore a 30 lire al litro, avendo però un prezzo della benzina più vantaggioso per il mercato nazionale.

Non conosco il « Rapporto Cassese », tuttavia il passaggio ai prezzi sorvegliati è fatto sulla base delle rilevazioni CEE che vengono prodotte settimanalmente sui prezzi al consumo e che possono essere pubblicizzate. Queste rilevazioni costituiscono il dato di partenza anche dell'attuale metodo di determinazione dei prezzi amministrati le cui variazioni vengono accertate semestralmente, salvo specifiche oscillazioni nei prezzi del greggio o consistenti variazioni (4%) nella media dei prezzi europei dei prodotti finiti.

A N G E L I N I. Credo che vi sia la massima convergenza sulla valutazione dei problemi che stanno a monte: occorre certezza negli approvvigionamenti, occorre fare lavorare l'apparato industriale italiano, occorre realizzare maggiori certezze da un punto di vista distributivo e di sicurezza del Paese. Dobbiamo però aver presente la struttura degli operatori. Nel passato c'era un 25 per cento di presenze delle aziende di Stato e l'altro 75 per cento di imprese italiane o multinazionali. Le imprese italiane detenevano soprattutto gli impianti di raffinazione, mentre le multinazionali importavano greggio e distribuivano i prodotti. Dopo la prima crisi petrolifera e l'uscita dal mercato dell'ex Shell e della BP, il mercato si è trasformato, l'azienda di Stato è passata al 40 per cento e successivamente con la crisi dell'azienda Mach del gruppo Monti, vi sarà un ulteriore incremento di circa il 5 per cento di quote di mercato, dal 40 al 45 per cento. Inoltre si va perciò sempre più restringendo l'apporto degli operatori internazionali e quelli italiani sono

quasi tutti in crisi in assenza di questi ultimi contratti di approvvigionamento con i Paesi produttori. Quindi non si hanno certezze rispetto al funzionamento degli impianti di raffinazione. Infatti, le raffinerie in crisi sono quelle di proprietà degli operatori che non hanno contratti di rifornimento; altri, invece, lavorano tranquillamente. Vediamo allora il problema « del ricatto » che è stato fatto ai primi dell'anno da parte delle multinazionali. Avendo presente che le multinazionali, anche quelle europee (come, ad esempio, la Total e la Fina), hanno una visione quanto meno di area, non di Paese, trattano il problema dei loro prodotti e, della raffinazione tenendo conto dell'area europea. Se questo ricatto c'era, si trattava di eliminarne l'alibi; ci siamo trovati di fronte ad una trattativa in cui l'alibi del ricatto, se così si può dire, era il passaggio dal prezzo amministrato a quello sorvegliato. Questo costituiva non una modifica del metodo bensì una maggiore certezza che le cadenze di aggiornamento dei prezzi fossero rispettate.

Per noi però non si poteva consentire, come pretendevano gli operatori soprattutto multinazionali, il passaggio dal prezzo amministrato a quello sorvegliato senza contropartite. Siamo perciò andati a verificare la possibilità di ottenere quelle contropartite su cui tutti siamo d'accordo.

Mi riferisco, per esempio, alla certezza degli approvvigionamenti e quindi ai piani annuali di rifornimento secondo le indicazioni del Ministro; mi riferisco al programma per gli investimenti triennali connessi, come diceva il Presidente, agli impianti di riconversione. Ed ancora mi riferisco ai problemi legati alla certezza dell'occupazione nonché alla pubblicizzazione dei prezzi affinché l'utente possa conoscere la variabilità del prezzo così che il prezzo non sia un fatto sconosciuto. Sappiamo ad esempio che solo per il carico ed il trasporto dalla raffineria all'utente del gasolio riscaldamento vi è un aggravio di 2,15 lire per Trieste e di 23,60 per Cosenza.

Anche in questo caso si pone il problema di un prezzo medio in grado di consentire

un equilibrio, ma la domanda posta mi sembra sia soprattutto interessante quando si riferisce, come ha fatto il senatore Urbani, alle ragioni in base alle quali adottare il prezzo sorvegliato o quello amministrato.

I miei colleghi hanno già evidenziato che, a nostro giudizio, non vi è una grossa differenza, almeno nella nostra interpretazione, e crediamo di essere nel giusto nel sostenere ciò.

U R B A N I . Nei fatti, domandavo, come si può prevedere che funzionerà il sistema?

A N G E L I N I . Vediamo che cosa succede ora. Non vi è più un problema di parametri come per il passato. Con il provvedimento del 1980 abbiamo ora un unico parametro: il prezzo amministrato è definito sulla base dei prezzi europei per cinque Paesi membri pubblicati dal bollettino CEE.

U R B A N I . Il Governo ha ritenuto, evidentemente, di non attuare questa norma e si può pensare che l'abbia fatto per varie ragioni, anche per lasciare che le cose vadano in un certo modo. Tuttavia, poichè questo dato può essere di volta in volta un dato non rispondente alla realtà, nulla vieta che il Governo attui questa legge in maniera flessibile, adeguandola alle conoscenze più approfondite delle variazioni dei parametri reali. Questo significherebbe far funzionare l'attuale legge non con un meccanismo di indicizzazione rigido ma con un meccanismo che media le esigenze delle compagnie con quelle del consumatore. Questa è comunque una carenza del Governo e passare da questa possibilità alla liberalizzazione, con il precedente che il Governo già non opera quando deve fare il prezzo amministrato, potrà significare che anche in seguito non ci sarà nessuna sorveglianza.

A N G E L I N I . Mi consenta di spiegare, senatore Urbani, perchè io credo ci sia un equivoco nell'interpretazione da lei sostenuta nel senso che il problema è in questi termini: ripeto, oggi non esistono, come per il passato, parametri. Oggi esiste un

bollettino CEE che esce settimanalmente sul quale sono riportati i prezzi dei cinque Paesi; sulla media di tali indicazioni il CIP fa l'elaborazione rispetto alla resa del barile di prodotto amministrato e stabilisce il prezzo.

Di conseguenza, si dovrebbero avere degli scatti automatici.

È fuori di dubbio, comunque, che le colpe sono del Governo! Questo non è in discussione perchè sappiamo che il ritardo di 80 giorni — come si è talvolta registrato — è dovuto al fatto che il CIP non compie i propri adempimenti. Tutti sappiamo anche, però, a quali ricatti, comunque, ogni volta che si ritocca un prezzo sia soggetta l'amministrazione.

P R E S I D E N T E . Non voglio fare il difensore del Governo in senso assoluto, ma in senso relativo; quando il Governo è di fronte a problemi di contenimento della inflazione e di sorveglianza di prezzi può trattenere lo scatto degli aumenti come è successo anche per i prodotti farmaceutici per i quali i prezzi dovevano scattare con meccanismi automatici o semiautomatici.

A N G E L I N I . Signor Presidente, noi non vorremmo passare come paladini della difesa del metodo dei prezzi. Abbiamo spiegato e lo facciamo ancora che abbiamo ritenuto che occorre togliere qualunque alibi alle compagnie per assicurare gli adempimenti sui quali tutti concordiamo. Questa è verità assoluta.

Nel nostro documento vi sono alcune osservazioni conclusive; ad esempio, sosteniamo che l'aggancio ai prezzi medio-europei dovrebbe costituire la migliore garanzia nei confronti del contenimento del prezzo stesso in quanto questi Paesi hanno situazioni economiche più favorevoli della nostra.

Esiste una variabile costituita dal regime dei cambi che ha due aspetti: il primo è riferito ai Paesi europei dove è in vigore il sistema del « serpente monetario » ed il secondo è riferito al dollaro rispetto al quale tutti siamo condizionati. Infine, bisogna tener conto che il mercato internazionale del greggio, stanti gli attuali impegni OPEC, dovrebbe mantenersi stabile.

Orbene, di fronte a questo tipo di problematica, a noi sembrava e sembra tuttora che l'attuale disputa che non riguarda la liberalizzazione (passare infatti al regime di sorveglianza non vuol dire liberalizzazione in quanto vi è sempre un controllo) deve tener conto del fatto che tutti, d'ora in poi, saranno a conoscenza delle componenti del prezzo e del fatto che il Governo potrà sempre intervenire perchè il meccanismo prevede tale intervento per bloccare o revocare se le compagnie non rispondono a certi requisiti.

Su questa base vorrei porre l'accento anche su qualche altro problema; per esempio, per quel che riguarda i farmaci noi dovremmo puntare sempre di più ad una produzione interna, non all'importazione mentre per quel che riguarda il petrolio saremo sempre più costretti a ricorrere ad importazioni estere essendo quindi condizionati dai prezzi stabiliti dagli altri Paesi.

In questo quadro vorrei riferirmi al senatore Urbani il quale ha detto che, in un regime sorvegliato, non si potrà operare la ristrutturazione della rete stradale.

U R B A N I . Ponevo soltanto un problema di disincentivazione.

A N G E L I N I . Lei saprà, senatore Urbani, che in Italia un terzo degli impianti, 16.000, sono in mano a privati cittadini che li affittano alle compagnie petrolifere e solo per questo lucrano 20, 30, 40 lire a litro di prodotto.

Se eliminiamo queste storture io sono convinto che il settore potrà essere del tutto ripianificato.

Per quanto riguarda la preoccupazione del Presidente Gualtieri circa il prezzo sorvegliato faccio presente che negli altri Paesi il prezzo del gasolio è più alto che nel nostro a causa della maggiore tassazione. Cioè, in altri Paesi si è fatta la scelta di equilibrare la tassazione tra benzina e gasolio mentre in Italia si è preferito gravare solo la benzina, in questo momento di 580 lire al litro contro le 415 lire al litro che vanno all'industria, agevolando il gasolio che ha una fiscalità di 76 lire mentre in altri Paesi, ad esempio l'Inghilterra, la fiscalità è di 382 lire al litro.

P R E S I D E N T E . Abbiamo approfondito temi interessanti ed acquisiremo le vostre memorie; aggiungo che se in seguito a questo nostro incontro riterrete opportuno formulare altre osservazioni noi le acquisiremo molto volentieri.

Ringrazio ancora gli intervenuti e dichiaro chiusa la seduta. Il seguito dell'indagine è rinviato.

I lavori terminano alle ore 18,40.

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