



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 41

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

**COMMISSIONE STRAORDINARIA PER LA VERIFICA
DELL'ANDAMENTO GENERALE DEI PREZZI AL
CONSUMO E PER IL CONTROLLO DELLA
TRASPARENZA DEI MERCATI**

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE DETERMINANTI DELLA
DINAMICA DEL SISTEMA DEI PREZZI E DELLE TARIFFE,
SULL'ATTIVITÀ DEI PUBBLICI POTERI E SULLE RICADUTE
SUI CITTADINI CONSUMATORI

43^a seduta: mercoledì 18 aprile 2012

Presidenza del presidente DIVINA

I N D I C E**Audizione dell'ingegner Alessandro Proietti esperto nelle tematiche di competenza della Commissione**

PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 12 e passim	* PROIETTI	Pag. 4, 7, 12 e passim
* ALICATA (PdL)	14, 19		
GALLONE (PdL)	15, 16, 17		
STRADIOTTO (PD)	7, 14		

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ingegner Alessandro Proietti, presidente della M.I.T. srl (Marketing, Innovazioni, Tecnologia), accompagnato dal dottor Gaetano Castellano, amministratore della Gesim sas (Consulenze e servizi petroliferi).

I lavori hanno inizio alle ore 14,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'ingegner Alessandro Proietti esperto nelle tematiche di competenza della Commissione

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle determinanti della dinamica del sistema dei prezzi e delle tariffe, sull'attività dei pubblici poteri e sulle ricadute sui cittadini consumatori, sospesa nella seduta dell'8 febbraio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione dell'ingegner Alessandro Proietti, presidente della MIT srl (*Marketing, Innovazioni, Tecnologia*), accompagnato dal dottor Gaetano Castellano, amministratore della Gesim sas (*Consulenze e servizi petroliferi*).

L'ingegner Proietti è persona che ho avuto la fortuna di incontrare per caso e con la quale ho avuto modo di scambiare anche alcune opinioni. Visto il suo *curriculum vitae* mi sono permesso di invitarlo a fornirci il proprio aiuto a titolo del tutto gratuito, dal momento che il nostro organismo non è provvisto di propri fondi. L'ingegner Proietti avrebbe accolto il nostro invito se non fosse stato per le difficoltà che di fronte a tale casualità, che mi sembrava fortunata ed eccezionale, hanno sollevato alcuni membri del Comitato, in particolare i senatori Sangalli e Lannutti, i quali, ostili alle nomine di esperti e di consulenti, hanno manifestato la propria preferenza per la scelta di consulenti interni. Ovviamente mi sono rimesso alla determinazione della maggioranza del Comitato, ma ho ritenuto comunque opportuno svolgere un'audizione dell'ingegner Proietti in quanto, in veste di ex dirigente di Esso Italia, Esso Europa e Q8 Italia, ha vissuto dall'interno il mondo delle compagnie petrolifere che noi conosciamo poco e vediamo da lontano. Ed è proprio in merito a questo mondo che vorremmo capire qualcosa in più, soprattutto con riferimento alle particolari dinamiche che le compagnie giustificano (lo

«stacco Italia», la doppia velocità, eccetera) ma che per noi hanno un impatto disarmante essendo pochi gli elementi di cui disponiamo per poter confutare certe politiche dei prezzi. Pensavo quindi che con l'aiuto ed il supporto di alcuni esperti – in questo caso dell'ingegner Proietti – avremmo potuto affrontare meglio il confronto con i *moloch* dell'energia.

Do quindi la parola al nostro ospite.

PROIETTI. Presidente, la ringrazio per questo invito.

Non conoscendo le modalità di svolgimento di questo tipo di audizioni, ho preparato una nota da leggere, ma, se siete d'accordo, illustrerei questa nota in termini generali per poi mettermi a vostra disposizione per le eventuali domande. Mi capita spesso di affrontare questo tipo di argomenti, anche se, come diceva il Presidente, ormai nell'ambito di un ruolo anomalo: ho alle spalle quarant'anni di attività nelle società petrolifere; metà della mia vita l'ho trascorsa nella Esso italiana, l'altra metà ai vertici della Q8 italiana, che ho lasciato alcuni anni fa per anzianità. Il mio destino è evidentemente quello di continuare ad essere legato a questo mondo, ora in veste di consulente, certamente non condizionato da nessun interesse: non sono legato da alcun rapporto particolare alle società petrolifere, fatta eccezione per i rapporti di amicizia che ho stabilito nel passato e che ancora mantengo con alcune persone; non sono proprietario di reti, non gestisco alcun impianto di distribuzione, non sono esponente del mondo della comunicazione. Tendo pertanto a valutare le questioni legate ai prodotti petroliferi da esperto del funzionamento di certe dinamiche senza condizionamenti di parte.

Mi trovo comunque in difficoltà a parlare di questo argomento perché mi rendo conto che la conoscenza alcune questioni che a me sembrano scontate presentano ancora delle lacune per molte persone. Malgrado se ne parli ormai da tanti anni, certi meccanismi restano ancora sconosciuti. Questo, secondo me, è abbastanza grave se si considera che queste persone spesso intervengono per modificare tali meccanismi.

Certo, il fatto che dopo quindici, venti, forse anche trent'anni, ci si trovi in sedi come questa a discutere di certi argomenti è un po' deprimente, al punto tale da far venire il dubbio di impiegare inutilmente il proprio tempo. In un convegno tenuto a livello universitario mi sono divertito a rispolverare simpaticamente alcune reminiscenze scolastiche. L'entropia, ad esempio, è qualcosa che sicuramente abbiamo studiato nei tempi della scuola che abbiamo frequentato tutti. Nel significato che può interessare al nostro caso, l'entropia è quella grandezza fisica che misura il caos nelle trasformazioni dei vari sistemi: tutte le volte che ci si muove si crea dispersione di energia che poi viene misurata in un certo modo. Non entro nel contenuto fisico/matematico del principio che preferisco invece assumere nel suo significato concettuale. Infatti, credo che il mondo petrolifero abbia generato una quantità infinita di entropia e se dopo trent'anni ci troviamo nelle attuali condizioni di scarsa conoscenza delle cose evidentemente o non si è stati in grado di spiegare in maniera adeguata ciò che sta accadendo oppure non c'è adeguata attenzione da

parte di chi ascolta. Questo è deprimente anche per chi ha lavorato in questo settore al quale io, come ho già detto, non posso considerarmi estraneo, dal momento che fino a qualche tempo fa ero dall'altra parte del tavolo. Forse oggi più di allora mi rendo conto che tutto il lavoro che è stato fatto in questi anni non ha prodotto grandi risultati.

Le domande sono sempre le stesse: ho letto i resoconti delle audizioni svolte da questo Comitato e non sorprende, ma lascia alquanto sconcertati, il fatto che ancora ci si chieda perché i prezzi salgono in un modo e scendono in un altro e come funzionano il Platt's. Sono tutti elementi che ormai dovrebbero essere ben conosciuti; si possono accettare o meno, ma se non si accettano occorre conoscerli a fondo per poter poi giustificare la propria posizione. Invece questo non è avvenuto ed il motivo non è molto chiaro. Potremmo anche considerare l'ipotesi che le persone che si sono sedute intorno ai vari tavoli non fossero state, o siano, all'altezza della situazione, ma questo, francamente, non credo sia vero perché ai tavoli si sono sempre sedute persone di indubbia preparazione professionale. Allora dovremmo concludere che gli interessi di parte sono sempre stati così forti che non è stato possibile trovare una soluzione adeguata. È un altro punto sul quale vorrei richiamare la vostra attenzione. Nella mia vita professionale, ma anche privata, non mi è mai capitato di registrare un accordo che vedesse tutti consenzienti: ci si aspetta infatti che di fronte ad un problema ognuno parta con le proprie posizioni per poi magari arretrare e trovare un'intesa. Se tutti presumono di poter sostenere la propria tesi – e magari ci riescono pure – con il consenso di tutti, dovrebbe nascere il dubbio che forse, in realtà, quella tesi non risolve alcun problema. E questo è ciò che sta succedendo ancora oggi.

Prendo spunto dal decreto liberalizzazioni appena convertito in legge, per quanto riguarda gli aspetti connessi alla dinamica dei prezzi dei carburanti. Una piccola rivista di settore ha chiesto a quattro esponenti del mondo petrolifero di esprimere un voto sul provvedimento. È stato chiesto al dottor De Vita, presidente dell'Unione Petrolifera; al dottor Ferrari Aggradi, di Assopetroli – quindi agli imprenditori privati – al dottor Martino Landi, della Faib-gestori, ed infine anche a me. Il dottor De Vita ed il dottor Ferrari Aggradi hanno dato come voto «sette»; Martino Landi ha dato come voto «quattro», mentre io ho dato «zero», anche se la mia era solo una provocazione, volendo sostenere una tesi della quale poi vi parlerò. In realtà non è vero che il decreto merita «zero», perché qualche elemento positivo c'è, ma ho voluto fare questo tipo di valutazione per commentare qualcosa che forse va oltre il decreto in sé.

Per la verità un voto «sette» da parte di chi in qualche modo era al centro dell'attenzione – e forse, se vogliamo, anche delle accuse – dovrebbe suscitare qualche sospetto, perché significa che tutto sommato è andata bene così. In effetti, le altre bozze di decreto, sulle quali abbiamo lavorato tutti quanti, prevedevano qualcosa di assai più complicato per quanti avessero poi dovuto subire le conseguenze. Diciamo che forse questo voto esprime una sorta di sollievo per il fatto di non essersi imbattuti in qualcosa di peggio, ma niente di più. Ritengo che forse non si è arrivati

a dare come voto «dieci» per il semplice fatto che – proprio perché è cambiato poco – aleggia ancora il rischio che si debba comunque tornare sul tema; altrimenti, sono quasi convinto che il voto sarebbe stato «dieci».

Analogo discorso – anche se va naturalmente studiato ed inquadrato in termini diversi – può farsi per quanto riguarda gli imprenditori privati, che in questa circostanza sono stati i più attivi e direi, forse, anche un po' più trasparenti di quanto non siano state invece le società petrolifere nell'espone certi problemi.

Ci sono certamente alcuni aspetti di comune interesse, anche perché, alla fine della storia, il problema si è concentrato soprattutto sulla questione dell'esclusiva. Occorre infatti tenere conto delle oggettive difficoltà che esistono tra società petrolifere, gestori e in certi casi l'imprenditore privato ma, guardando le cose con distacco, sono problemi che non risolvono quello del contenimento dei prezzi, che è poi la finalità per cui il decreto è stato emanato. Tutto si è sviluppato, infatti, in un confronto tra società, imprenditori privati e gestori sulla questione esclusiva, ma in tutta sincerità penso non è questo l'argomento che possa contribuire a ridurre il prezzo dei carburanti.

Martino Landi ha dato come voto «quattro», anche se in realtà avrebbe dovuto dare «zero»: se in questa storia, infatti, c'è una parte perdente, questa è rappresentata proprio dai gestori, che sono a mio avviso le vere vittime della vicenda.

A questo riguardo vi anticipo subito qual è il mio punto di vista. Non tanto in sede di approvazione del cosiddetto decreto liberalizzazioni, ma nel corso di tutto l'*iter* del provvedimento, le motivazioni che sono state portate avanti dalle varie parti hanno fatto in modo che, se voi oggi foste proprietari di un impianto importante, andreste a gestirlo di persona – o lo affidereste magari ai vostri figli, nipoti o pronipoti – ma non lo dareste di certo ad un gestore che operasse in un certo modo e non vi desse un certo tipo di garanzie. Nel caso in cui aveste invece un impianto piccolo, non ci sarebbe alcun problema, perché potrebbe essere trasformato tranquillamente in un impianto «ghost», completamente automatizzato. Pertanto, in una prospettiva di medio e lungo termine – non sto dicendo che tutto questo possa succedere già a partire da domani – il problema della esclusiva e del gestore viene ad essere risolto.

Ne consegue, allora, che qualunque iniziativa rivolta a questo settore non servirà in realtà assolutamente a nulla per il futuro: per questo, secondo me, è stato un errore concentrare l'attenzione quasi esclusivamente su questo aspetto, mentre i problemi sono altri, la razionalizzazione della rete, la dinamica dei prezzi, le modalità di sviluppo e la logistica.

Lasciamo perdere per il momento il fatto se i gestori proprietari delle autorizzazioni, quelli che sono stati liberati dal vincolo per il 50 per cento, siano 1.500 o 4.500, a seconda delle varie tesi: non ha importanza, parliamo comunque di una frazione su 24.000. In ogni caso, indipendentemente dal numero, c'è un fatto che non si è considerato. Se il gestore, libero di acquistare, si trova ad esempio in Veneto o in Lombardia, avrà la possibilità di rifornirsi facilmente a Porto Marghera; ma se si trova a Na-

poli, a Grottammare o in Sicilia, da chi andrà? Non c'è una logistica indipendente. Anche la libertà di rifornimento è stata ricercata, venduta ed acquisita come un modo per risolvere un problema: così però non è. Intanto, questo tipo di libertà è limitato a pochissimi individui in assoluto e poi, anche in questi casi, non è per tutti la stessa cosa, perché dipende dalla zona geografica in cui si opera.

C'è poi da considerare che muoversi in maniera del tutto indipendente non è cosa facile. Se il gestore di un impianto avesse infatti risorse manageriali e finanziarie per realizzare un'operazione di questo tipo non farebbe certamente quel lavoro: non dimentichiamo che il gestore di un distributore fa una vitaccia, perché è uno che alle 7 di mattina va ad aprire l'impianto – pioggia o vento che sia – per non parlare di tutto il resto, tra cui, *in primis*, il rischio di rapina. Pertanto, lo ripeto, se avesse i mezzi economici per fare un'operazione indipendente non farebbe il gestore.

Questo per dire che, al di là poi di chi ha fatto certe proposte, alla fine si è sviluppato un tema che avrà un'influenza – sempre che sia così – assolutamente minima. Quello del gestore, quindi, è stato a mio avviso un falso problema che tuttavia, lo sapete benissimo, ha attirato l'attenzione di tutti. Mi pare che proprio oggi ci sia una prima riunione – non so se presso la sede di Unione Petrolifera o presso il Ministero – in cui si comincerà a pensare alle nuove forme contrattuali da studiare. Anche su questo, però, pensate davvero che si riesca a trovare un accordo, quando non ci si è riusciti per trent'anni?

Sono gli stessi rappresentanti dei gestori a dire che i contratti di comodato e di somministrazione non vanno più bene e che hanno superato i tempi, e su questo siamo tutti d'accordo. Lasciatemi però dubitare circa la possibilità di trovare facilmente un'alternativa che tuteli l'interesse di tutti. In ogni caso, si tratta di un argomento sul quale occorre lavorare e su questo – rappresenta certamente uno degli elementi positivi di questo decreto – non si discute. Tuttavia, se poi i soggetti interessati non saranno in grado di sviluppare una capacità di comunicazione e di dialogo sarà difficile che le cose cambino e soprattutto che ciò avvenga in tempi relativamente brevi. Forse tra altri trent'anni le cose funzioneranno ancora in un certo modo!

STRADIOTTO (PD). Mi scusi se la interrompo, ma avrei bisogno di un chiarimento. Quando lei ha parlato di logistica, a che cosa intendeva far riferimento? Forse alla mancanza di raffinerie?

PROIETTI. No, anzi; direi che in questo momento di raffinerie ce ne sono fin troppe. Il mio riferimento era agli impianti costieri e a quelli interni: l'impianto di Porto Marghera, ad esempio, è normalmente rifornito dalle importazioni estere o da Sicilia e Sardegna. Le raffinerie non sempre vendono direttamente agli operatori e il prodotto viene trasferito e distribuito in varie parti d'Italia. A Porto Marghera – non a caso ho citato questo esempio – ci sono tre poli di rifornimento: uno è legato alle società petrolifere, con una società costituita da Agip, ENI ed Api e, se non ri-

cordo male, anche da Esso, nonché da due privati – questa è la cosa veramente importante – che si chiamano Decal e San Marco Petroli. Queste società possono comprare il prodotto dove vogliono, lo trasportano e poi lo vendono. La stessa cosa avviene a Livorno, dove ci sono i depositi dei Costieri D'Alesio. Nel resto d'Italia di fatto non esiste niente, fatta eccezione per piccoli depositi che però non risolvono il problema. Questo, secondo me, è il prossimo vero problema sul quale concentrare l'attenzione. Se pensiamo veramente che le società petrolifere si facciano una guerra commerciale per accaparrarsi quel 50 per cento di prodotto reso libero dalla limitazione della esclusiva e che alla fine ammonterà a qualche centinaio di milioni di litri – poca cosa rispetto ai 37-38 miliardi del totale – corriamo il rischio di passare per ingenui.

Il decreto liberalizzazioni, inoltre, prevede anche la possibilità di creare aggregazioni per l'acquisto degli impianti. Lei ha detto, Presidente, che c'è bisogno di spezzare questa dinamica di dipendenza e malgrado i miei trascorsi professionali – tra l'altro alcuni anni fa ci fu una mia *nomination* alla presidenza dell'Unione Petrolifera – le do ragione, ma bisogna trovare il modo giusto per farlo, effettuando tagli razionali che è inutile eseguire nell'ultima parte della catena, cioè sui gestori; forse questo è un taglio che può ottenere un grande risultato di immagine, ma non porta a risultati concreti. Diverso è il discorso della logistica; è lì che semmai bisogna intervenire, anche se è difficile.

È stato detto che adesso il gestore è libero di acquistare gli impianti, acquisendo così autonomia rispetto alle società petrolifere. Gli impianti economicamente validi, però, non verranno mai messi in vendita dai proprietari; se poi l'impianto è obsoleto, a mio avviso non bisogna incentivarne la vendita perché andrebbe comunque chiuso. Le ultime esperienze sono state veramente negative. Il presidente dell'Unione petrolifera De Vita, che dovrebbe sapere benissimo come la penso, si lamenta del fatto che in questi anni il numero degli impianti, anziché diminuire, è aumentato. Perché stupirsi? Questo è ovvio. Se le società petrolifere per prime non chiudono gli impianti vecchi e obsoleti ma li mettono in vendita, si troverà sempre qualcuno che li compra e che continuerà a mantenerli in vita. Ad esempio, circa 50 impianti che una società petrolifera avrebbe dovuto dismettere – anche perché alcune erano fuori legge – sono stati invece messi sul mercato e qualcuno li ha comprati; la cosa più grave è che si sia addirittura trovata un'altra società petrolifera che è andata anche a colorarli. Questo allora significa che la razionalizzazione non si vuole proprio fare.

È stato anche detto che il gestore ora può comprare l'impianto. Tene presente che questo comporta anche un altro grosso rischio. Torno a ripetere che se il gestore avesse i soldi, l'impianto lo comprerebbe senza troppi problemi, smettendo di fare il gestore. Può però accadere che ci sia qualcun altro che interviene mettendo a disposizione i soldi, e qui si entra in un'area pericolosa. Non mi spingo oltre, faccio però presente che questo è un settore in cui certe infiltrazioni sono al momento assenti ma è

molto vulnerabile. Riflettiamo bene, quindi, sull'opportunità di dare seguito ad una simile soluzione.

Per quanto riguarda i tabacchi, dubito che questi possano risolvere il problema dell'acquisizione di entrate attraverso l'attività *non oil*, che poi dovrebbe consentire la riduzione del prezzo del carburante; innanzitutto perché i contratti vengono gestiti separatamente ma poi anche perché dubito che la vendita di tabacchi, per quanto teoricamente importante, possa essere acquisita dal gestore. Infatti, pur non essendo un esperto del settore (su cui mi riservo di indagare più approfonditamente), so che per aprire una tabaccheria è necessario presentare la domanda ai Monopoli di Stato i quali si prendono tutto il loro tempo (circa un anno) per decidere se il richiedente è adeguato o meno (non li conosco, ma credo che siano stati fissati dei criteri di scelta precisi). A quel punto, valutata l'idoneità, sono gli stessi Monopoli a decidere il volume di affari che l'impianto è in grado di generare ed infine fissano un'*una tantum* – che non è esattamente di 100 euro – a fondo perduto. Ripeto, se un gestore avesse la disponibilità economica probabilmente aprirebbe la tabaccheria per proprio conto, senza passare attraverso la gestione dell'impianto di carburante.

Noi, tutti, abbiamo dedicato moltissimo tempo e risorse – la famosa entropia, lo spreco di energia – ad aspetti che forse non raggiungono l'obiettivo finale della riduzione dei prezzi, ma evidentemente va bene così, con una soluzione che alla fine protegge abbastanza gli interessi di tutti.

C'è un altro aspetto che, secondo me, è alquanto emblematico. È stato stabilito che gli impianti cosiddetti *ghost*, quelli completamente automatizzati, possono essere realizzati fuori dai centri abitati. Gli impianti *ghost* hanno senso se offrono prodotti ad un prezzo più basso; è allora consequenziale che impianti di questo tipo devono essere posizionati in zone in cui i consumi sono alti. Presidente, lei andrebbe mai a fare benzina in un impianto posto in una zona sperduta, da solo, magari d'inverno, con il buio e con il freddo? Io non lo farei. Se gli impianti *ghost* hanno una logica – e ce l'hanno – non possono essere situati al di fuori dei centri abitati. Tenete presente che gli impianti *ghost* sono nati sul mio tavolo, quando lavoravo in Q8, ma in un contesto completamente diverso: si trattava di dare una risposta ad una dinamica nettamente diversa da quella attuale dove questi impianti erano supposti essere la risposta alla GDO, ai supermercati. Se, quindi, gli impianti *ghost* possono rappresentare un'offerta diversa al consumatore devono essere creati là dove il consumatore c'è, non dove non c'è. È una provocazione, perché so benissimo come nasce una decisione di questo genere. Torno a dire che se l'intento è quello di ridurre i prezzi, questa non è la soluzione giusta.

Ho citato l'esempio delle società che con i loro comportamenti non perfettamente coerenti non contribuiscono in maniera efficace alla razionalizzazione. Qualcuna può anche andare in questa direzione ma sono poche rispetto alla totalità; peraltro, tutti si aspettano che se c'è un percorso complicato da fare, lo faccia sempre qualcun altro scegliendo per sé la soluzione più semplice e più economica. Questo è assolutamente naturale, è molto umano.

È stato stabilito che i Comuni non devono più rilasciare permessi per l'estensione delle autorizzazioni in mancanza di compatibilità tra l'impianto e il contesto circostante. Onestamente, non c'era bisogno di un decreto che lo stabilisse perché questo era già previsto dalla normativa vigente. Piuttosto, speriamo che adesso sia fatta valere. Cito un esempio: all'uscita del Grande raccordo anulare di Roma per la via Laurentina c'è un impianto che è stato aperto due o tre mesi. Come è stato possibile autorizzare l'apertura di un impianto in quella posizione? Si trova appena fuori dalla curva di uscita, a 50 metri da un semaforo. Bisogna capire se le cose le vogliamo davvero fare o meno.

Credo di avervi illustrato diversi elementi che si prestano a critiche. Naturalmente, poi, ci sono anche aspetti condivisibili, come la scelta relativa alle modalità di presentazione dei prezzi.

Vorrei infine soffermarmi su un ultimo aspetto che spiega la questione degli interessi di parte. L'articolo 20 del decreto liberalizzazioni fa riferimento al Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti. Penso che sia chiaro a tutti che se vogliamo favorire la chiusura degli impianti è necessario un incentivo di tipo economico. È inutile girare attorno al problema; non sono le *moral suasion* che possono risolvere certe situazioni. Ma, guardando al problema da un'angolazione diversa, se una società, un imprenditore privato, ha già provveduto ad effettuare un'opera di razionalizzazione, a proprie spese, impiegando anni e faticando molto, perché deve pagare anche per chi questa razionalizzazione non l'ha fatta? Chi non ha provveduto alla razionalizzazione può mantenere in vita il proprio impianto fino a quando questo sarà commercialmente valido; dopo di che dovrebbe chiuderlo, ma a proprie spese e non con il contributo di chi ha già seguito questo percorso senza alcun tipo di sovvenzione. Comunque la soluzione proposta potrebbe anche essere condivisibile se effettivamente rappresentasse una spinta ad operare in una certa direzione.

Quindi, se da queste misure ci aspettiamo veramente una riduzione dei prezzi dei carburanti, bene fanno le società e gli imprenditori petroliferi a preoccuparsi del fatto che forse la partita non finisce qui. Ho già avvertito dei *rumours* provenienti dagli ambienti politici e dai consumatori in merito alla opportunità di rimettere le mani sull'argomento perché per certi aspetti la situazione non cambierà molto.

Qui torniamo al punto di partenza. Le vogliamo fare queste cose o no? In realtà ognuno ha i propri interessi di parte; c'è poi anche molta ignoranza (in senso buono, secondo il significato dello Zanichelli). Ho letto cose che sono state scritte anche su testate importanti, che francamente, a distanza di tempo, non sono accettabili. A questo proposito voglio citare un'esperienza che ho personalmente fatto qualche giorno fa: mi ha telefonato un giornalista di un importante settimanale, il quale mi ha detto di essere stato incaricato di scrivere un articolo su questo tema, confessandomi però di non saperne niente e quindi, bontà sua, chiedendomi informazioni. Direi che è perfetto: uno deve scrivere un articolo su un pro-

blema, che è ormai diventato abbastanza complicato, ma non ne sa niente! Mi sembra normale, no? Purtroppo questa è la situazione.

Come dicevo, le società ed i vari soggetti interessati tendono a difendere le proprie posizioni. Per quanto riguarda specificamente le società petrolifere, se volete possiamo lavorare insieme e fare una lista di cose che potevano e dovevano essere fatte meglio, ma credo onestamente che alcune delle accuse che solitamente vengono mosse siano del tutto irrilevanti rispetto al problema e creino soltanto ulteriore confusione. Quello che è certo è che oggi le società petrolifere stanno attraversando oggettivamente un momento di difficoltà: c'è una confusione di base all'interno delle loro strutture e c'è il problema della raffinazione incombente.

Per quanto mi riguarda, dall'esterno suggerirei di concentrare l'attenzione sulla razionalizzazione della rete e di cercare forse un po' più di collaborazione e di comprensione dei problemi dell'altro, in un rapporto di reciprocità tra i diversi attori che operano in questo settore: so che è un'utopia, ma tanto vale dirlo. Dei problemi effettivamente esistono, ma credo che sia del tutto inutile mettersi a dire chi sono i cattivi e chi sono invece i buoni.

Allo stesso modo credo che ci si debba sedere davvero attorno ad un tavolo fatto di poche persone. Forse non è necessario che ad esso partecipino i gestori, non che io voglia tirarli fuori, anche perché rappresentano ovviamente una delle parti coinvolte, ma oggettivamente non sono loro a giocare la partita, quanto piuttosto le istituzioni e le società petrolifere. Noi non faremo nessuna razionalizzazione che le società petrolifere non vogliano fare; non faremo alcuna modifica dei prezzi non concordata con le società petrolifere. Quindi, se è vero che attorno al tavolo devono sedere tutti gli altri soggetti coinvolti, è anche vero, però, che alcuni svolgono un ruolo minore. La cosa veramente importante è trovare il modo di dialogare in maniera concreta con le compagnie petrolifere e procedere ad un'eventuale razionalizzazione della rete, che non è così complicata come sembra perché, se si riesce a trovare un'intesa in tal senso, si può fare anche in due anni.

C'è poi tutto il discorso dei prezzi e del riferimento Platt's, che bisognerebbe cercare di capire un po' meglio: è un riferimento corretto forse in una logica di lungo periodo, ma che forse non va bene per un *pricing* del giorno per giorno per cui un giorno il prezzo del gasolio aumenta di uno, due o quattro centesimi, per poi scendere e risalire in egual misura nei giorni successivi. Sono tutte deformazioni di un sistema che deve essere rivisto.

Ritengo che il vero problema sia la volontà di capire e andare al fondo dei problemi: se lo Stato ha il dubbio che le società petrolifere non si comportino in maniera, non dico virtuosa ma corretta, ha la possibilità di verificarlo in modo estremamente chiaro.

PRESIDENTE. Come?

PROIETTI. Posso dire quello che farei io. In Italia abbiamo nel bene o nel male (da italiano, alla fine della storia, dico nel bene) l'ENI, di cui lo Stato nomina il presidente, l'amministratore delegato ed il *top management*. Certamente lo Stato non può andare a casa di Esso, Shell o Erg, chiedendo loro di mostrare i conti, così come non può andare neppure a casa dell'ENI. Quello che può fare, però, è chiedere e poi controllare che si operi in una certa maniera. Così, ad esempio, si può verificare con l'ENI il fatto che i prezzi salgano in un modo e scendano in un altro; gli altri, infatti, fanno quello che fa l'ENI. Se l'ENI è il *market leader*, non c'è nulla da fare: gli altri saranno costretti a seguire l'ENI, che vogliono o meno. Se dunque lo Stato ha la possibilità – ed è effettivamente così – di andare a vedere come si comporta l'ENI, potrà tranquillizzarsi, capendo finalmente se le società petrolifere si comportano bene o male. E se l'ENI si comporta male, prenderà il bravo dottor Scaroni e lo metterà a fare un altro lavoro.

C'è dunque la possibilità di «capire», senza azioni «invasive» che vorrebbero dire entrare nelle strategie, negli obiettivi e nei comportamenti di una società, cosa che non faremo mai. Quanto invece al fatto di sapere se il petrolio viene acquistato dalla società secondo il Platt's o ad un prezzo diverso, o se vengono adottati o meno certi comportamenti, per questo basterebbe forse fare una telefonata e non molto di più. Con questo voglio dire che se ci si concentra su certe cose e le si rivede forse si può uscire fuori dalla situazione in cui oggi ci troviamo; bisogna quindi cercare innanzitutto di avviare un dialogo con le compagnie petrolifere, che oggi mi sembra manchi del tutto.

Ho sentito parlare di un primo incontro che ci sarebbe oggi tra Asso-petroli ed Unione Petrolifera: di tavoli di questo genere in trent'anni ne ho visti tanti, con ripensamenti ed aggiustamenti vari, minacce di sciopero, compromessi, ma siamo ancora a questo punto. Questo per la verità mi intristisce un po', dal momento che io stesso ho partecipato direttamente o meno a certi tavoli. A tale proposito devo dire, però, che la società Kuwait, società di un Paese produttore, ha sempre avuto un atteggiamento proattivo per la soluzione di certi problemi.

Signor Presidente, io mi fermerei qui per lasciare spazio ad eventuali domande e considerazioni dei presenti.

PRESIDENTE. Ingegnere Proietti, quello che ci ha detto ci ha molto incuriosito. In questa Commissione sono rappresentati partiti diversi che anche sul cosiddetto decreto semplificazioni hanno espresso posizioni diverse: in particolare da più parti – io stesso l'ho fatto in Aula – si è detto che il decreto non avrebbe avuto l'efficacia annunciata. Non conoscevo il numero dei gestori autorizzati, con licenza petrolifera – da quanto lei ci ha detto sembrerebbero 1.500 o forse 4.000 su 24.000 – ma in ogni caso non è che tutti i gestori adesso possano andare *d'emblée* ad acquistare il 50 per cento sul mercato libero. Questo aspetto, però, è già stato evidenziato.

Il fatto poi che vi sia una completa disarmonia, per cui la mano destra opera diversamente dalla sinistra, con lo Stato che, da un lato, incentiva la chiusura degli impianti di distribuzione, mentre dall'altro, senza alcun collegamento tra loro, Regioni e Comuni continuano a dare licenze, ha fatto in modo che, a distanza di 7-8 anni dal piano di razionalizzazione della rete, siamo ancora punto e a capo, forse con qualche impianto in più rispetto al minimo per sopravvivere (900.000-1.000.000 di litri). La conseguenza è che ormai il *non oil* e la vendita di tabacchi è diventata la valvola di sfogo: forse è difficile pensare che il gestore riesca a vendere un prodotto mentre si fa rifornimento, ma si può pensare comunque che, all'interno dell'area di servizio, il ricavato per il gestore non debba derivare esclusivamente dalla vendita di petrolio, per cui quella parte alla fine si è lasciata.

PROIETTI. Concettualmente questo è corretto.

PRESIDENTE. La domanda che voglio farle forse è banale. A fronte di un aumento del prezzo del petrolio, si registra immediatamente alla pompa un aggiornamento del prezzo del carburante; a fronte invece di una flessione del prezzo del petrolio, la curva del rientro del prezzo del carburante alla pompa è un po' più blanda. Come possiamo a livello istituzionale controllare con efficacia la correttezza del sistema e del comportamento delle compagnie petrolifere, stante il fatto che il gestore, essendo l'ultimo anello della catena, alza le mani lamentando di essere vittima della situazione tanto quanto lo sono i consumatori?

È interessante l'idea che ENI possa fare da calmieratore. Potrebbe assumere comportamenti tali da indurre gli altri soggetti a seguirli, pena la loro esclusione dal sistema. Per quanto ci riguarda, osservando la situazione da lontano, sembra che l'amministratore delegato dell'ENI Scaroni, non so se autonomamente o indirizzato, abbia avuto un colloquio con i produttori (che sono pochi e rappresentano ormai un cartello) ai quali ha proposto un ragionamento molto interessante ed intelligente: è bene che il prezzo del petrolio sia controllato e corretto perché se i produttori aumentano il prezzo del carburante in maniera eccessiva ENI sarebbe obbligata a ricorrere a fonti alternative, danneggiando nel medio termine le compagnie; se invece il prezzo fosse mantenuto eccessivamente basso, questo metterebbe ENI nella condizione di non percorrere la strada delle energie rinnovabili, cosa che per ENI rappresenterebbe un danno. Quindi, un prezzo del carburante troppo basso non consentirebbe politiche energetiche interessanti per ENI, mentre un prezzo troppo alto penalizzerebbe le compagnie petrolifere perché ENI ricorrerebbe fortemente alle fonti alternative. Pertanto, mi sembra che ENI – ripeto, non so se indotta o di sua spontanea volontà – abbia già fatto il passo che lei, ingegner Proietti, auspicava, iniziando a rappresentare un traino per gli altri soggetti.

Abbiamo già parlato della razionalizzazione e abbiamo visto in quali termini si presenta.

Prima di dare la parola ai colleghi, le chiedo se, come e con quali controlli istituzionali si possa intervenire sulla doppia velocità.

STRADIOTTO (*PD*). Mi sono permesso prima di interrompere l'ingegner Proietti perché volevo capire meglio l'aspetto delle infrastrutture, presenti in alcuni territori e del tutto assenti in altri. Il Comitato, infatti, ha avuto modo di toccare con mano la positività delle risposte che, in termini di concorrenza dei prezzi, sono state ottenute dalla diffusione dei distributori bianchi, alla cui politica gli altri soggetti si sono dovuti adeguare: a fronte di grandi differenze di prezzo, infatti, il cliente mira a comprare la maggior quantità possibile di litri di carburante.

Con riferimento alla logistica, l'ingegner Proietti ha fatto riferimento al Polo di Marghera dove, oltre ad ENI, sono presenti diversi operatori privati come i famosi depositi costieri – Decal, San Marco –, mentre altrove non ci sono. In questo caso, però, il problema non è il pubblico: a mancare sono proprio le infrastrutture private. Perché, ad eccezione del Polo di Marghera, manca negli approvvigionamenti questo tipo di concorrenza infrastrutturale? Forse il mercato non lo consente? Esistono degli ostacoli particolari? Sarebbe possibile replicare il modello di Marghera anche in altre parti? Oppure strutturalmente questo non è possibile?

Mi sono poi divertito a pubblicare su Facebook il prezzo che riesco a spuntare presso il distributore bianco per confrontarlo con quello trovato da amici e colleghi in altre parti d'Italia: mi è così capitato di comprare il gasolio a un euro e 599 centesimi al litro, mentre altrove, nello stesso giorno, nella stessa ora, il prezzo era di un euro e 750 centesimi. Questo fa capire che esiste una situazione anomala sulla quale bisogna incidere. Fatte salve le accise e l'IVA, noi possiamo però agire sull'altra parte del prezzo, cioè sul costo del prodotto e sul costo della distribuzione.

Qual è quindi la chiave per riuscire a fare in modo che quanto è stato fatto finora e quanto stabilito dal decreto liberalizzazioni possa avere successo su tutto il territorio nazionale, stante il fatto che in alcuni casi i risultati sono stati ottenuti?

ALICATA (*PdL*). Vorrei esprimere più che altro un'amara considerazione. Se non ho capito male, l'obiettivo di ridurre nell'immediato futuro i prezzi dei carburanti può essere raggiunto solo se interviene lo Stato limitando l'imposizione fiscale, che peraltro comprende ancora – come sappiamo – voci relative, ad esempio, alla guerra in Abissinia o al disastro del Vajont. Diversamente, non credo ci siano altre possibilità.

Ho trovato poi assolutamente brillante l'idea di far intervenire l'ENI, visto e considerato che l'azienda di Stato potrebbe effettivamente fare da calmieratore. Non abbiamo però avuto contezza finora di un simile ruolo: in nessuna occasione è mai accaduto che l'ENI abbia fatto gli interessi dei consumatori.

Vorrei poi rivolgere all'ingegner Proietti una domanda da profano. Io abito nel triangolo Priolo-Augusta-Melilli dove viene raffinato quasi il 40 per cento del petrolio nazionale e noi cittadini ci siamo sempre chiesti per quale motivo, pur essendo raffinata una massa enorme di petrolio alle porte della città di Siracusa, il carburante lì costa più che in altre parti d'Italia.

GALLONE (*PdL*). Ringrazio molto l'ingegner Proietti per la sua presenza.

Anch'io vorrei reiterare la questione posta dal Presidente perché, nonostante le numerose audizioni svolte dal Comitato, anche con i rappresentanti dell'Unione Petrolifera, e nonostante il nostro approccio molto semplice e le domande molto dirette, continuiamo a rimanere perplessi di fronte all'aumento dei prezzi del carburante che, a parte la questione delle accise applicate, prescinde da certe oscillazioni del prezzo del petrolio: se quest'ultimo aumenta, aumenta anche il prezzo del carburante, ma l'inverso non avviene mai. Non siamo ancora riusciti ad avere risposte esaustive in merito. È stato fatto riferimento all'indice Brent, che si dice noi non possiamo comprendere, e ad altro ancora. Ammetto la mia limitatezza, anche se in genere non sono poi così limitata.

PROIETTI. Spero mi concediate un minimo di onestà intellettuale in quello che vi ho detto finora ed andrò a dire adesso. Certo non mi considero depositario della verità, e voi comunque farete l'uso che volete delle mie parole. La vostra domanda, che poi è quella di tutti (tranne che dei petrolieri), non trova risposta – anche se una spiegazione c'è – probabilmente perché chi deve dare una risposta non è stato in grado finora di dimostrare la correttezza delle proprie tesi.

Mi creda, senatrice: non c'è alcun collegamento nel brevissimo termine fra l'aumento del greggio e i prezzi al consumo. Questa è la verità. E non a caso ho fatto riferimento al brevissimo termine; infatti, se ci riferiamo ad un periodo di tempo più lungo i prezzi si mediano. Quando il prezzo del greggio è salito a 150 dollari al barile, lei pensa che qualcuno abbia comprato a quel prezzo? Ovviamente no. Se però il prezzo del greggio va salendo in un arco di tempo, che come minimo deve essere di tre mesi ma che in realtà è ancora più lungo, il prezzo al consumo dei carburanti lo seguirà. Di conseguenza, è legittimo aspettarsi che, magari con un ritardo di aggiustamento, ci possa essere una salita o una discesa del prezzo. Ma se lei si aspetta che a fronte di un calo del prezzo del greggio a 90 dollari al barile scenda nell'immediato anche il prezzo della benzina, rimarrà delusa. Non accade per un motivo molto semplice: innanzitutto il prezzo del greggio a cui si fa sempre riferimento, a prescindere che si tratti dell'indice Brent o di altro (cosa che genera un po' di confusione perché bisogna sempre decidere se si segue uno o l'altro, anche se hanno comunque una certa similarità), è influenzato anche da operazioni che con i consumi non hanno niente a che fare, perché si tratta di operazioni di tipo finanziario: non si acquista il prodotto, ma pezzi di carta di teorici

acquisti «oggi per allora» di un certo prodotto, che si rivende poi in un altro momento.

GALLONE (*PdL*). Una sorta di derivati anche nel campo petrolifero.

PROIETTI. Assolutamente sì. Oggi ad acquistare sono in prima battuta forse più le banche che non gli operatori.

Non mi sento di dire – o comunque non ho le prove per dimostrarlo – che non vi sia coerenza anche con l'andamento in salita o in discesa del costo fisico del prodotto: probabilmente alla fine è così. Tuttavia, si deve tener conto del fatto che i prezzi di oggi o di domani sono definiti anche in questo caso sulla base di un sistema di riferimento, il famoso indice Platt's, sul quale certamente si può discutere e su cui l'*Antitrust* sta lavorando (e sono il primo ad essere curioso di vedere che cosa verrà fuori). Si tratta di un ambito rispetto al quale occorre sicuramente approfondire certe conoscenze, ma parliamo comunque sempre di prezzi riferiti al prodotto. Ci si può trovare così di fronte all'assurdo per cui – ed oggettivamente accade – nel Mediterraneo il prezzo del greggio scenda e quello della benzina o del gasolio, invece, salga, mentre magari a Rotterdam le cose vanno in modo diverso.

La situazione potrebbe essere diversa se, invece di andare a guardare l'andamento dei prezzi giorno per giorno, si tenesse conto di un periodo più lungo, perché allora gli alti e bassi si medierebbero, con la conseguenza di avere un effetto molto più diluito. Purtroppo, però, il sistema legge la situazione giorno per giorno e si adegua. Tra l'altro, se si fa riferimento al sistema di rilevazione – di cui, se volete, possiamo anche parlare – qualche lacuna c'è, proprio per l'influenza di operazioni che non sono fisiche, ma di tipo finanziario. Credo quindi che l'industria petrolifera dovrebbe forse investire un po' di più sulla comunicazione. C'è molta confusione in giro. Nella stessa banca in cui tengo qualche risparmio, mi è stato suggerito, ad esempio, di acquistare le azioni di una società petrolifera, stante l'aumento dei prezzi del greggio. Questo, lo ripeto, per quanto riguarda le valutazioni che vengono fatte giorno per giorno. Se poi si prende in considerazione un periodo lungo, credo che tutto ciò assumerebbe un significato diverso e sarebbe discutibile se le cose andassero in una maniera piuttosto che in un'altra.

GALLONE (*PdL*). D'accordo, ma in tutto questo sistema di operazioni non capita mai che per una particolare contingenza – vuoi per motivi finanziari o per altro – ci sia un attimo o un giorno in cui accada il contrario.

PROIETTI. Questa sua considerazione, senatrice, mi porta all'altra domanda che mi è stata posta circa il ruolo dell'ENI e la possibilità che l'ENI intervenga per calmierare i prezzi. Lascio sicuramente a voi il giudizio – è il vostro mestiere, non il mio – ma, per quanto mi riguarda, non calmiererei niente in un mercato libero. L'ENI deve essere libera di

muoversi come una società quotata in borsa, per cui non penso si possa metterle il bavaglio: personalmente, se io fossi il Presidente del Consiglio o il Ministro, forse una telefonata la farei pure, ma a titolo informale, perché non credo si possa pretendere dall'esterno che una società, sia pure a controllo statale, operi in maniera diversa dalle leggi del mercato.

Quello che invece si può sicuramente pretendere è sapere che cosa fa quella società e se lo fa rispettando certe logiche; in questo modo non si entra nel merito, né si va a dire alla società come deve agire, almeno fino a quando non si capisce che si comporta male. Piuttosto, si va ad accertare se è vero che i prezzi salgono o scendono in modo diverso: questo lo si può fare.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ingegner Proietti, ma c'è l'altro problema del ripristino delle scorte, per cui spesso accade che si ha dentro una certa quantità di prodotto, pagata ad un certo prezzo, per cui si dovrebbe vendere il prodotto a quel prezzo. Se il prezzo aumenta, infatti, l'incremento non si avverte perché non si è ancora acquistato sul mercato altro prodotto, anche se questo incremento ricade comunque sulla vendita del prodotto nei giorni successivi.

La giustificazione addotta in questa sede è stata che il prezzo del giorno dopo si baserebbe non tanto sulle scorte, ma sul ripristino delle scorte al nuovo prezzo, scontando pertanto l'aumento del prezzo. Questo discorso starebbe anche in piedi, ma a questo punto, anche in caso di calo del prezzo, ciò dovrebbe avere un riverbero immediato sull'acquisto delle scorte *pro futuro*.

Per noi è un po' difficile capire questo meccanismo, anche se ci rendiamo perfettamente conto che le dinamiche sono molto più complicate.

PROIETTI. Quello di cui lei parla è un problema, anche se da un punto di vista contabile credo che non possa farsi alcuna obiezione rispetto alla scelta di certi modelli. Ricordo, ad esempio, che da almeno cinquant'anni le società petrolifere adoperano il cosiddetto sistema LIFO (*last in-first out*), per cui l'ultima cosa che entra è la prima ad uscire: in altre parole, se anche si ha una certa quantità di prodotto a valore zero – ipotizziamo che mi sia stata regalata – da domani quel prodotto sarà venduto comunque al prezzo al quale lo si sarebbe dovuto riacquistare.

GALLONE (PdL). Torniamo dunque al LIFO.

PROIETTI. Sì, è così.

Se volete sapere come la penso io, c'è da dire che in questo momento le raffinerie sono piene di prodotto e quindi ci sarebbe una logica nell'applicare un «*first in-first out*». Si tratta in realtà di una scelta contabile, prevista dai sistemi usati in tutte le aziende, e questo vale anche per un negozio che vende scarpe o vestiti, perché è chiaro che poi alla fine ognuno sceglie la propria strada.

Il problema che vedo è un altro. Supponiamo per semplicità di calcolo che si parta da un valore 100 e che, seguendo la logica del «*last in-first out*» ci si ritrovi poi alla fine dell'anno con un valore 200: ciò significa che le scorte iniziali che valevano 100 e che fisicamente ci sono ancora – perché un minimo di scorte si deve tenere per forza – adesso valgono 200. Questo valore finisce ovviamente in bilancio come sopravvenienza attiva. C'è da chiedersi, allora, perché non si fa in modo di non avere alla fine dell'anno questa sopravvenienza attiva, distribuendola, invece, nel corso dell'anno sui prezzi. Naturalmente c'è poi il rovescio della medaglia, per cui tutte le volte che il valore delle scorte scende la perdita dovrebbe essere caricata sui prezzi.

Il *trend* non è certamente quello della diminuzione, perché il costo dell'energia tenderà sempre ad aumentare, e questo è ovviamente un problema che bisogna affrontare, ma qui entriamo nel discorso dei sistemi di riferimento su cui vengono formulati i prezzi: secondo me, lo ripeto, è sbagliato esasperare il problema del «giorno più giorno meno». La questione è piuttosto quella di andare a vedere se il riferimento che è stato usato è quello giusto, ma non voglio aprire qui il discorso.

Le società petrolifere poi su certe cose dicono certamente la verità. Ovviamente in una logica di difesa dei propri interessi.

Il problema dei prezzi di acquisto credo sia uno degli argomenti da affrontare seriamente; non a caso l'*Antitrust* si sta muovendo in questa direzione. Ultimamente c'è stata una novità: l'Agenzia internazionale dell'energia, l'AIE, nelle proprie valutazioni economiche a livello internazionale ha sempre fatto riferimento all'indice Platt's (Platt's è una società in cui vengono rilevate le quotazioni), ma recentemente ha deciso di cambiare fornitore, a dimostrazione che forse anche in quella sede si è cominciato ad avere qualche problema. È una decisione che è stata presentata come una manovra di carattere commerciale, ma faccio presente che anche alcuni Paesi produttori, fra i quali l'Iraq, avrebbero cambiato riferimento con i prezzi di vendita del greggio non più legati al sistema Platt's. Questo dimostra che i sistemi di rilevazione del valore della merce stanno cambiando e quindi forse bisognerebbe intervenire in qualche modo. Questi sono gli aspetti che possono influenzare i prezzi. Per il resto, stiamo facendo una grande fatica per molto poco.

In merito al ruolo dell'ENI, credo che qualcosa si possa fare, senza neanche troppe difficoltà. Forse anche qualcuno di voi potrebbe semplicemente chiedere di essere informato dettagliatamente sul funzionamento di certi meccanismi e l'ENI a quel punto non potrebbe rifiutarsi di rispondere; d'altronde, bisogna pur trovare il modo di sapere se le società petrolifere si comportano bene o male. L'ENI poi è una società alla quale mi guarderei bene dall'imporre un certo tipo di politica. Peraltro, è successo anche in passato, e io lo so bene: ricordo tutte le raccomandazioni che ci sono pervenute da vari soggetti, per invitare a certi comportamenti in particolari momenti, stanti le difficoltà, comunque sempre rivolte al contenimento dei prezzi, evitando manovre particolari. Si tratta della famosa *moral suasion*. Io, invece, dico qualcosa di più: bisogna vedere come si com-

portano le varie società. Infatti, alla fine, gli altri soggetti – giorno prima, giorno dopo – si comportano come l'ENI; se l'ENI si comporta bene, lasciamo in pace le altre società; se si comporta male, sapete cosa fare.

Per quanto riguarda la situazione di Siracusa, certamente è singolare quanto denunciato dal senatore Alicata. Questo è sicuramente il momento meno adatto per intervenire perché il settore della raffinazione sta soffrendo rispetto al passato. Quattro, cinque anni fa i margini della raffinazione hanno consentito all'industria petrolifera ottimi risultati. Da un certo momento in poi però c'è stato un notevole calo. Il margine di raffinazione consiste nella differenza fra il prezzo della materia prima ed il prezzo al quale le raffinerie cedono il prodotto finito alla parte commerciale della società, oppure lo mettono sul mercato estero, e si tratta di un prezzo comprensivo del costo del prodotto e del costo della lavorazione. In passato i margini erano superiori di tre, quattro volte rispetto a quelli attuali. Oggi i margini sono veramente ridotti, facendo sempre riferimento al costo di acquisto del Platt's, che nel medio-lungo termine ha ancora un valore. Se poi il prezzo di acquisto è un altro, allora il discorso è diverso. Comunque il settore della raffinazione non sta passando un buon momento. Quindi, non è questo il momento migliore per pensare di applicare degli sconti.

ALICATA (*PdL*). Non è mai accaduto, comunque.

PROIETTI. Credo che lei abbia ragione. Penso che dalle società petrolifere avrà avuto un certo tipo di risposta. Lei sa che fino a qualche tempo fa c'era un prezzo medio nazionale, cioè la media dei prezzi praticati nelle varie aree geografiche. La Sicilia, ad esempio presentava un costo basso che il sistema doveva recuperare attraverso costi più alti per portare il prodotto a Napoli, a Genova, a Porto Marghera o altrove, e quindi si mediava a livello nazionale. Oggi la situazione è un po' diversa perché le società hanno abbandonato la media nazionale. Anche in questo caso è stata l'ENI a guidare verso questa strada, fatto che considero positivo. Nel Veneto e in Lombardia si deve affrontare un certo tipo di costi e quindi il prodotto costa di più. In realtà, il senatore Alicata ha ragione quando obietta che non c'è un'area in cui il prodotto costa di meno. Le società in questo momento sono un po' in difficoltà. Fate bene a sollevare il problema, ma forse deve essere visto in un contesto più generale. Certamente è una situazione che dà fastidio.

ALICATA (*PdL*). Il problema reale è costituito dalle accise esorbitanti. Forse i bocconiani non hanno mai messo un litro di benzina nelle loro auto e non si rendono bene conto di qual sia la situazione.

PROIETTI. Lei qui fa riferimento ad un'altra questione. Mi sono divertito a fare dei conti sui dati del 13 aprile. Il margine lordo sul prezzo al consumo, tolta l'IVA e le accise – da questo margine poi bisogna sottrarre le spese che le società petrolifere hanno – ammonta al 9,7 per cento della benzina senza piombo e all'11,8 per il gasolio. È ovvio che dobbiamo mi-

rare ai risparmi; stiamo parlando di 37 miliardi di litri che, moltiplicati per un euro al litro, ammontano a 37 miliardi di euro; non sono somme esigue. Le economie, però, possono essere fatte su questa piccola parte. Sapete di quanto sono aumentate le accise nell'ultimo anno? Negli ultimi 12 mesi l'effetto accisa sommato all'effetto IVA ha comportato un aumento di 17 centesimi per la benzina e di 21 centesimi per il gasolio.

Sono il primo io a dire che voi avete il dovere di mettere sotto controllo la dinamica dei prezzi ma, alla fine della storia, al consumatore, costa di più l'aumento delle accise. Non ho peraltro calcolato i cinque centesimi di aumento per litro sulla benzina verde annunciato dal Governo per il finanziamento della Protezione civile. E inoltre, questi dati prescindono dalle pesanti imposizioni regionali, che però adesso sono cadute in disgrazia e, quindi, qualche risparmio, almeno su questo fronte, dovrebbe essere conseguito. Non volevo crederci, ma in Toscana, ad esempio, si caricano sette centesimi (140 vecchie lire) per ogni litro di benzina; io pensavo che si trattasse del solito gestore che aveva aumentato il prezzo per proprio conto, invece non era così. Lo stesso è accaduto anche in Campania e nelle Marche, notizie pubblicate sui giornali qualche giorno fa. Ora però questo carico regionale sembra molto ridimensionato. Ad ogni modo, l'imposizione fiscale in effetti vanifica un po' tutte le azioni di riduzione del prezzo.

Per quanto riguarda il discorso della logistica, cui ha fatto riferimento il senatore Stradiotto, direi che non si può pensare di aprire altri impianti costieri in giro per l'Italia. Ammesso che si riesca oggi a trovare qualcuno che voglia farlo, tra permessi e tutto il resto se ne riparlerebbe comunque tra dieci anni. Sapete benissimo come vanno queste cose: per altre ragioni, giuste o meno che siano, questo è.

Credo che oggi sia obiettivamente difficile aprire un altro impianto e che la strada da percorrere sia un'altra. In particolare, a chi mi chiede che cosa farei oggi con la rete, suggerirei di procurarsi un mattone di logistica piuttosto che acquistare un impianto, anche se poi chiaramente il singolo mattone da solo non ha senso. Sono convinto infatti che, nell'ambito delle dinamiche di entrata ed uscita dei vari operatori – vedremo ora cosa farà la Esso – ci possa essere spazio per acquistare mattoni di logistica da gruppi di privati.

Un caso che abbiamo tutti sotto gli occhi è, ad esempio, quello di Civitavecchia. Penso che tutti voi conosciate l'«operazione Italtroli»: qualche mese fa si dava per concluso questo accordo con un gruppo di privati che avrebbe avuto l'intenzione di acquistare quell'impianto, accordo che invece poi è saltato.

In ogni caso, piuttosto che aprire altri impianti, quello che si può fare è concludere accordi con le società petrolifere, assicurandosi di poter passare attraverso i loro impianti. Qualcuno direbbe che questo si può già fare: se, ad esempio, si va sul sito Internet di Esso Italia e si cerca «Napoli», si trovano indicate le condizioni alle quali è possibile far passare da lì un prodotto acquistato da terzi. Il problema è che le tariffe applicate dalle società comportano costi totali fino a 29-30 euro ma non giustificano

tale operazione. Non si tratta, quindi, neppure di dire che ci si trova di fronte ad un comportamento scorretto, perché in realtà le tariffe hanno una certa logica. Torniamo quindi al discorso del potere negoziale.

Per inciso, posso dire che, pur avendo un passato di un certo tipo, in questo momento sono un sostenitore delle reti indipendenti. Probabilmente, nel momento in cui il mercato si sarà riaggiustato in un certo modo, le reti indipendenti, i famosi no-logo, nel lungo periodo non avranno tanta logica. Oggi hanno però una funzione importante, perché rompono effettivamente un meccanismo di gestione dei prezzi di un certo tipo.

In Italia, infatti, i no-logo, per la maggior parte acquistano dalle stesse società petrolifere, a differenza di quanto accade negli altri Paesi. Se si va in Germania, in Francia o in Gran Bretagna, ad esempio, i no-logo, come pure la grande distribuzione, sono organizzati per proprio conto: acquistano sul mercato il prodotto, lo trasportano, hanno una logistica e poi lo vendono. In Italia, invece, Auchan, Carrefour acquistano dalle stesse società petrolifere (ENI, Esso, Kuwait, eccetera), perché in realtà esiste un doppio mercato, uno «rete» ed uno «extra rete». Dunque, fino a quando questa differenza prezzo tra mercati non si sarà ridotta, ben vengano secondo me i no-logo o la grande distribuzione, perché potranno favorire una riduzione dei prezzi al consumo. È chiaro che vendere attraverso la rete costa di più che non vendere all'ingrosso, ma la differenza non può essere 150, 160 o 200 euro/mc in più!

PRESIDENTE. Ringraziamo l'ingegner Proietti per il suo contributo e gli rinnoviamo l'invito a fornire il suo supporto ai lavori della nostra Commissione, magari anche in via confidenziale.

La questione, come abbiamo capito, è centrale nel senso che dai prodotti energetici si hanno poi ricadute su ogni altro prodotto derivato e lavorato. La nostra attenzione dovrà essere dunque massima, trattandosi di meccanismi assai complicati ed essendo in gioco interessi primari, nel senso che abbiamo a che fare con grandi strutture economiche e commerciali, nonché con un prodotto atipico. In tutto il mondo il prezzo di un prodotto si genera dall'incontro tra le famose curve di domanda ed offerta, mentre ahimé non è così per questo tipo di prodotto, in cui il prezzo lo fa praticamente chi del prodotto dispone, al di là di quella che può essere in quel momento la richiesta del prodotto sul mercato.

Indipendentemente poi dal fatto che ci sia, se non un monopolio reale, un oligopolio sul mercato, è all'interno di questa realtà che noi cerchiamo di trovare la soluzione per arrivare ad avere comunque il prodotto finito ai costi più bassi: questo è il nostro obiettivo, nella consapevolezza che lo Stato è entrato in questa filiera «a gamba tesa», perché sul prezzo finale il costo dell'imposta ha superato il costo del prodotto commerciale. Tenendo conto di tutte queste difficoltà, noi procediamo con il nostro lavoro.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Avverto che l'ingegner Proietti si riserva di trasmettere alla Commissione un documento scritto concernente le tematiche affrontate nel corso della seduta. Comunico che tale documento, una volta acquisito, sarà pubblicato sulla pagina *web* della Commissione. Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

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

I lavori terminano alle ore 15,40.

