



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 42

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

45^a seduta: mercoledì 6 giugno 2012

Presidenza del presidente DIVINA

I N D I C E**Audizione di rappresentanti dell'ENI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 13 e <i>passim</i>	<i>BELLODI</i>	Pag. 4, 9, 11 e <i>passim</i>
ALICATA (PdL)	10, 11		
* FIORONI (PD)	11		
STRADIOTTO (PD)	13, 16		

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.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'avvocato Leonardo Bellodi, executive vice president rapporti istituzionali dell'Ente nazionale idrocarburi (ENI), accompagnato dalla dottoressa Hannelore Rocchio, senior vice president affari regolatori, strategie legislative e rapporti con Authority, dal dottor Stefano Meloni, vice president rapporti con il Parlamento e la pubblica amministrazione centrale, dalla dottoressa Mara Di Giammartino, addetta all'ufficio rapporti con il Parlamento e dalla dottoressa Marcella Blasco, addetta ufficio stampa locale.

I lavori hanno inizio alle ore 14,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti dell'ENI

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 del 18 aprile scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta sia l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, sia la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha già 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 di rappresentanti dell'Ente nazionale idrocarburi (ENI). Sono presenti l'avvocato Leonardo Bellodi, la dottoressa Hannelore Rocchio, il dottor Stefano Meloni, la dottoressa Mara Di Giammartino e la dottoressa Marcella Blasco, che ci si occupano, a vari livelli e con diverse responsabilità dei rapporti istituzionali e quindi anche con il Parlamento.

Saluto e ringrazio i nostri auditi che ci hanno fatto avere un documento, che è agli atti della Commissione. Avvocato Bellodi, ha la libertà di illustrarlo come meglio crede. La Commissione ha interesse soprattutto ai risvolti che si producono sul prezzo finale dei carburanti. Conosciamo le dinamiche di questa filiera particolarmente complessa, dal momento che essa nasce già anomala, con prezzi non di mercato, ma fissati – più o meno – a livello di cartello, e con pochi soggetti che possono creare concorrenza effettiva e reale. Il problema che intendiamo affrontare attiene all'incapacità sempre maggiore delle famiglie di rimanere nel mercato, dal momento che ogni aumento di tariffe e prezzi compromette le loro capacità di acquisto. L'ISTAT segnala che il calo della domanda dipende

dall'impossibilità per chi ha visto una contrazione del proprio reddito di consumare ai livelli precedenti. Siamo quindi interessati a ricevere suggerimenti, ipotesi e proposte così da poter lavorare per arrivare ad un mercato del settore che sia più lineare e corretto, ma anche ad un prezzo finale del prodotto che sia il più contenuto possibile

Do quindi la parola all'avvocato Bellodi.

BELLODI. Ringrazio il Presidente e i membri della Commissione per l'opportunità che ci viene oggi offerta di intervenire su un tema così delicato e sensibile, in un periodo in cui non siamo percepiti certamente come le persone più simpatiche. In tal senso cercherò quindi di fugare qualche equivoco e di chiarire meglio le dinamiche.

Oggi il problema del prezzo del carburante e del gas non riguarda solo l'Italia. Ieri ero a Washington, dove mi hanno fatto notare che, mentre in Italia si guarda tutti i giorni alle oscillazioni dello *spread*, negli Stati Uniti, oltre che al problema dell'occupazione, ci si interessa quotidianamente – anche in vista delle prossime elezioni – del prezzo del gallone (che corrisponde a circa 3,8 litri di carburante). Quando il prezzo si attesta sopra i 4 dollari, le proiezioni danno Obama perdente, se invece il prezzo si allinea sotto i 4 dollari, i democratici avanzano. Si tratta dunque di un indicatore che in quel Paese viene considerato con molta attenzione da tutte le famiglie. Il prezzo del petrolio, dunque, non costituisce quindi solo una preoccupazione a livello italiano o europeo, ma riguarda un po' tutti i Paesi del mondo.

Vorrei ora svolgere alcune considerazioni sul tema del prezzo dei carburanti, dell'energia elettrica e del gas. Tutti i giorni leggiamo articoli sul caro benzina e sull'aumento delle bollette del gas e dell'energia elettrica. Come già segnalato, si tratta di un problema serio, soprattutto perché questi rincari vanno a gravare sul bilancio delle famiglie in un momento di crisi quale quello attuale. Penso, tuttavia, di potervi dimostrare che – paradossalmente e a differenza di quanto si possa ritenere – l'ENI e gli altri operatori non beneficiano degli aumenti dei prezzi dei carburanti e del gas. Ciò immagino desterà qualche sorpresa; tempo fa, in occasione di una precedente audizione, abbiamo fornito alcuni dati che credo sorprenderanno anche voi, considerato che essi dimostrano come in Italia ENI perda soldi nel settore della vendita dei carburanti, del gas e dell'elettricità. Ad esempio, nel 2011 la divisione dell'ENI che si occupa di raffinare e vendere benzina e gasolio ha registrato perdite per circa 500 milioni di euro. Anche le attività commerciali della divisione che si occupa di vendere gas ed elettricità per la prima volta hanno chiuso in negativo, con una perdita di 600 milioni di euro. Dunque, nel 2011 abbiamo perso più di un miliardo di euro nel settore della vendita dei carburanti e del gas e ciò è avvenuto a fronte di un aumento dei prezzi di gas, benzina e gasolio.

Mi concentro anzitutto sulla questione dei carburanti. Sappiamo tutti – ciascuno di noi lo nota quando si reca a fare benzina – che i prezzi del carburante sono aumentati in un modo impressionante. In poco più di due

anni – dal gennaio 2010 ad oggi – il prezzo della benzina è aumentata del 40 per cento e quello del gasolio del 50 per cento, incrementi, dunque, che lasciano abbastanza scioccati. È indiscutibile, purtroppo, che gli automobilisti italiani, o in genere gli utilizzatori di benzina e petrolio, siano tra i più penalizzati nel confronto europeo. Il prezzo della benzina e del gasolio alla pompa in Italia è infatti più elevato rispetto a quello dei principali nostri colleghi europei.

Le domande che occorre farsi al riguardo sono pertanto le seguenti: come si giustifica l'incremento dei prezzi negli ultimi due anni e per quale ragione il consumatore italiano è penalizzato rispetto a quello degli altri Paesi europei? Nella documentazione che abbiamo lasciato agli atti viene riportato il confronto tra i prezzi della benzina e del gasolio in Italia e quelli in Germania, Francia e Spagna. Come potete riscontrare, la situazione italiana non è certo brillante. L'aumento del prezzo dei carburanti che si è registrato negli ultimi anni è legato soprattutto al costo della materia prima (quindi del petrolio).

L'aumento del costo del petrolio ha tante cause, tra cui alcune di carattere geopolitico. Come sapete il 2011 è stato caratterizzato dai grandi problemi politici della in, un Paese produttore che ha una grande incidenza in termini di approvvigionamento petrolifero italiano ed europeo, ma non a livello mondiale (1 per cento).

Il 2011, è stato inoltre politicamente caratterizzato dalla cosiddetta primavera araba, quindi dagli eventi che hanno riguardato l'Egitto, dal problema iraniano (stimiamo che la vicenda geopolitica iraniana abbia avuto un impatto quantificabile in 15 o 20 dollari per barile) e da altri problemi che hanno riguardo alcune aree dell'Africa. Tutto ciò, ovvero tensioni e problemi produttivi, ha ovviamente contribuito ad aumentare il prezzo del petrolio.

Venendo ai numeri, negli ultimi due anni e mezzo il prezzo del *brent* è cresciuto del 70 per cento. Inoltre, per quanto riguarda gli operatori europei, al costo del greggio va sommato l'effetto del cambio euro-dollaro; infatti, visto che il *brent* è quotato in dollari, quando questa valuta si apprezza nei confronti dell'euro, come è capitato negli ultimi mesi, situazione che – secondo le proiezioni – continuerà ancora, il barile di petrolio diventa più caro per le società petrolifere europee e italiane, in pratica, più il dollaro si apprezza, più noi soffriamo.

Il discorso, tuttavia non si esaurisce con il continuo incremento del costo del petrolio, perché in realtà questo aspetto spiega un aumento ma non chiarisce le ragioni per cui in Europa paghiamo più degli altri: dal momento che più o meno tutti gli Stati europei si approvvigionano dagli stessi produttori, non si comprende infatti il motivo per cui consumatore italiano debba pagare più degli altri. In sintesi, l'aumento del greggio spiega il fatto che purtroppo ci sia stato un incremento anche del costo del gasolio e della benzina, ma non perché in Italia paghiamo più degli altri, visto anche che ci approvvigioniamo dagli stessi Paesi produttori.

Per quanto concerne il prezzo del carburante alla pompa, va innanzitutto osservato che oltre la metà del costo è rappresentato da tasse, ma

forse non tutti sanno che la cosiddetta componente fiscale include anche i finanziamenti per eventi avvenuti molti anni fa: noi paghiamo ancora accise sul terremoto del Belice, per la guerra in Abissinia del 1935, per la crisi del Canale di Suez del 1956, per il disastro del Vajont del 1963; insomma, pare che il prezzo della benzina incorpori tutti i malanni italiani che all'epoca in cui si verificarono era giusto finanziare, ma che sono ancora ricompresi nel prezzo; evidentemente è molto più semplice porre delle accise piuttosto che abolirle, almeno questo è quanto la storia ci ha insegnato fino ad ora. A ciò si aggiunge tutto il discorso delle nuove accise stabilite per fronteggiare i danni provocati dal recente terremoto in Emilia-Romagna, visto che ovviamente bisogna trovare le risorse per far fronte a questa catastrofe.

Questi vecchi eventi continuano quindi a pesare sul contribuente italiano.

Ci ha stupito il fatto che nel consumo gli italiani non siano anelastici rispetto al prezzo del petrolio; assistiamo cioè ad una marcata riduzione dei consumi a seguito dell'aumento del prezzo di benzina e gasolio. Nel giudicare la riduzione di questi consumi si è un po' combattuti, perché, da un lato, ciò è positivo per l'ambiente, ma dall'altro se si consuma meno perché non si hanno le risorse per farlo, allora il ragionamento cambia; per di più, ciò innesca una spirale negativa, perché il fatto che si consuma meno fa sì che peggiorino anche i conti economici degli operatori, nonché il gettito fiscale. Al di là dei riflessi sui consumi, come avrete potuto rilevare, è stato anche riscontrato un buco nelle entrate fiscali e ciò è dovuto al fatto che, essendo in una fase di piena crisi economica, si consuma meno perché si dispone di minori risorse.

La maggior penalizzazione fiscale dei nostri carburanti non è però anch'essa sufficiente a spiegare la ragione per cui essi in Italia costano di più; in sostanza, anche raffrontando i prezzi in Italia al netto della componente fiscale, non si può non riscontrare il fatto che siamo i più cari in Europa. Oltre a quella fiscale ci deve allora essere un'altra ragione. Metà dei prezzi di benzina e gasolio dipende dalla componente fiscale e la quota rimanente è legata al costo della materia prima e al margine lordo dell'operatore, che corrisponde a circa il dieci per cento. Quest'ultima voce non rappresenta il guadagno dell'operatore (anche perché il dieci per cento sulla benzina sarebbero veramente tanti soldi), ma serve a coprire tutti i costi che noi abbiamo identificato, cioè la remunerazione del gestore, la logistica, la manutenzione, le *royalties*, come quella autostradale (sapete che, ad esempio, per aprire delle stazioni di servizio lungo le autostrade bisogna pagare *royalties* abbastanza pesanti ai concessionari), spese di gestione e ammortamenti.

Una volta sostenute tutte queste spese, il guadagno netto dell'operatore, ad esempio di ENI, diventa decisamente ridotto e negativo. Ci si chiede dunque per quali ragioni ciò avvenga. Siccome siamo presenti anche in altri Paesi, come la Germania, ci siamo chiesti se anche in quel territorio incontrassimo lo stesso problema. La risposta però è stata negativa, nel senso che in Germania abbiamo una situazione completamente diversa

che adesso proverò ad illustrare. Noi riteniamo di poter affermare che in Italia il maggior costo per i consumatori e il guadagno negativo dell'operatore sia dovuto in gran parte all'inefficienza della rete italiana. Nel nostro Paese abbiamo più di 23.000 punti vendita a fronte degli 8.000 punti vendita in Inghilterra e dei 14.000 in Germania. Se paragoniamo l'Italia e la Francia, che credo abbiano circa lo stesso numero di abitanti, noteremo che quest'ultima dispone della metà delle pompe di benzina rispetto all'Italia. Stante il fatto che l'automobilista europeo consuma circa lo stesso quantitativo di carburante per anno, ciò significa che in Italia abbiamo un erogato medio per punto vendita sensibilmente più basso che negli altri Paesi. Tanto per fare un esempio concreto, in Italia l'erogato medio è di 1,5 milioni all'anno, a fronte dei 3 milioni di altri Paesi.

Perché dunque in Italia si riscontra questa situazione? Non pongo questa domanda per puntare il dito contro la politica e i Governi. Anzi, devo dire che in quest'ultimo periodo si sta facendo molto per cercare di porre rimedio al problema. Ciò nonostante, non si può neanche omettere di dire che questa situazione è il risultato di norme che hanno penalizzato l'efficienza della distribuzione italiana e, in ultima istanza, i consumatori. Dalla tabella contenuta nella nostra documentazione emerge un dato abbastanza interessante e cioè che in Italia il margine lordo è pari a 145 euro per 1.000 metri cubi di prodotto, mentre in Germania è pari a 76. Si tratta – dunque – della metà. Ciò sta a significare che in Germania l'ENI guadagna, e in Italia no. Questo dato ci è sembrato abbastanza interessante, ma, allo stesso tempo, inquietante. Il margine lordo viene pagato dai consumatori finali che quindi in Germania pagano molto meno, ciononostante in tale contesto l'ENI guadagna. In Italia il margine positivo è altissimo e, quindi, il consumatore paga più del doppio e nello stesso tempo noi perdiamo.

Quanto al compenso del gestore, esso ammonta a 40 euro per 1.000 metri cubi di prodotto in Italia e a 17 in Germania. Ciò non significa che il gestore è strozzato in Germania, mentre in Italia guadagna moltissimo, ma, al contrario che il gestore sta meglio in Germania, perché guadagna sul *non oil*. Le stazioni di servizio tedesche hanno infatti una struttura diversa da quelle italiane: la struttura è a pettine e di fronte all'area dove si fa rifornimento si trovano negozi che vendono di tutto (giornali, giocattoli, tabacchi e, in alcuni casi, medicine). In Italia il margine *non oil* è pari a 6, mentre in Germania è di 25, stiamo parlando quindi di quattro volte tanto. La normativa tedesca consente ai gestori delle pompe di benzina di stare aperti quanto vogliono e di vendere moltissimi prodotti. In Italia la situazione è opposta, a cominciare dagli orari, che sono molto rigidi: il Governo, pur avendo molta buona volontà, non ha purtroppo a disposizione tutte le leve necessarie per intervenire, dal momento che la materia degli orari di apertura dei negozi è in mano, non al Governo centrale, ma alle Regioni e agli enti locali (il Governo, quindi, si può dar da fare, ma la Costituzione è abbastanza chiara nello stabilire a chi spetti la competenza). Inoltre, i colleghi tedeschi possono vendere tutto ciò che vogliono; al contrario, in Italia vi è bisogno di un'autorizzazione per la vendita dei

giornali, di un'altra per i tabacchi, di un'altra ancora per i giocattoli e così via. Di conseguenza, non è molto semplice vendere prodotti *non oil* in una stazione di servizio.

Oltre ad evidenziare i problemi ed a spiegarne le cause vorremmo a questo punto formulare anche alcuni suggerimenti abbastanza semplici, anche se – magari – difficili da mettere in pratica. In primo luogo, occorre procedere all'aumento dei *self service*. Negli altri Paesi è una pratica abituale farsi benzina da soli, recandosi nei cosiddetti impianti *ghost* (cioè impianti fantasma), dove non c'è il gestore e che quindi hanno costi minori a tutto vantaggio del consumatore. In secondo luogo, occorre promuovere lo sviluppo del *non oil*: mi riferisco ai settori delle ricariche di telefonini, dei pagamenti, dei tabacchi e della vendita dei giornali (quanto al settore dei giochi sarei un po' più cauto). Riteniamo inoltre che anche il mantenimento di isole servite con servizi differenziati a valore aggiunto potrebbe contribuire a ridurre i prezzi del carburante in Italia.

Per concludere sul tema dei carburanti, siamo dell'avviso che in questo momento tutti i soggetti stiano perdendo, a cominciare dal consumatore per arrivare all'operatore. La situazione è insostenibile e lo sarebbe anche se a perdere fosse il consumatore ed a guadagnare l'operatore. Anche noi stiamo perdendo molti – troppi – soldi. La situazione, anche nel medio termine, non è assolutamente gestibile.

Passo ora al problema del prezzo del gas. Al riguardo, credo si possa essere più sereni, dal momento che dai dati ufficiali di Eurostat, non risulta che in Italia il gas sia più caro che negli altri Paesi europei. Una settimana fa l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (un soggetto sulla cui indipendenza non si può certo obiettare), ha confermato quanto appena sottolineato, ciononostante l'ENI sta facendo notevoli sforzi per ridurre questo prezzo. Peraltro, per quanto riguarda le piccole imprese, va detto che il resto dell'Europa spende di più rispetto all'Italia, sia considerato il prezzo *ante* imposte, sia quello inclusivo delle imposte e delle accise. Dunque, sia con tasse che senza, la piccola impresa italiana quanto al prezzo del gas si trova in una condizione migliore rispetto agli altri Paesi europei.

Se si analizzano i prezzi *ante* imposte si riscontrerà anche che in Italia il consumatore domestico paga 40 euro in meno rispetto ad una famiglia tedesca per 1.000 metri cubi di prodotto, una cifra quindi di particolare rilievo.

Purtroppo, perdiamo questa competitività una volta aggiunte le imposte e le accise ed anzi risuliamo molto penalizzati rispetto al resto dell'Europa.

Riprendo ora il discorso condotto precedentemente a proposito della scomposizione dei prezzi del carburante anche per quanto riguarda il prezzo del gas.

Nel merito tengo a precisare che l'operatore ENI ha colleghi che sono concorrenti e non soggetti con cui stipula accordi sui prezzi del gas e dei carburanti.

PRESIDENTE. Al riguardo parlavo di scarsa concorrenza.

BELLODI. E in questo ha ragione, tuttavia tale scarsa concorrenza esiste perché noi abbiamo una leva su una piccola parte del prezzo del gas. Quanto alla scomposizione del prezzo, ritengo opportuno prendere in considerazione l'esempio del cliente domestico, perché la tariffa di tale prodotto è definita dall'Autorità per l'energia e il gas sulla base di costi certificati, e quindi in questo ambito disponiamo di una fotografia molto dettagliata, chiara e certificata della situazione. Nello specifico, un terzo del prezzo del gas per consumo domestico va in tasse, il 15-17 per cento è determinato dall'Autorità per remunerare i costi delle infrastrutture, il 40 per cento corrisponde al costo della materia prima e l'8 per cento (in parte come il margine lordo di cui parlavo prima) copre i costi di commercializzazione degli operatori.

A questo proposito vorrei aprire una parentesi, che forse non gradirete; faccio riferimento al fatto che durante la crisi del gas di febbraio è mancato gas o c'era pericolo che mancasse a causa del freddo terribile che ha determinato una minore importazione., visto che in quella circostanza, , molti Paesi hanno preferito mantenere una scorta per le proprie esigenze, e questo vale non solo per la Russia, dove c'è stato un freddo polare, ma anche per l'Algeria, dove è nevicato, e per la Francia che avrebbe dovuto inviare alcune navi per rifornire il rigassificatore di Panigaglia, ed invece ha preferito tenerle per sé. Dunque si è determinata una situazione di emergenza, che però fortunatamente non ha toccato le famiglie, né le industrie. In quel caso si è chiesto di intervenire all'operatore storico, e non più dominante, visto che ENI ha una quota di mercato molto inferiore rispetto ad alcuni anni fa. Anche al riguardo bisogna mettersi d'accordo perché, come suol dirsi, non si può avere la botte piena e la moglie ubriaca, nel senso che occorre decidere se ENI debba essere il fornitore di ultima istanza o deve avere un ruolo di minore importanza. Noi accettiamo tutto, l'importante, però, è che ci sia al riguardo una decisione strategica.

Vorrei tornare su un tema che giustamente è molto presente nel dibattito in questi ultimi tempi. Come è noto c'è una grande diatriba tra i prezzi *spot* (quelli del Nord Europa) e la struttura dei nostri contratti che sono di lungo termine. Innanzitutto non è possibile comparare pere con mele, nel senso che tanti guardano all'Inghilterra, ma dobbiamo considerare che noi dipendiamo molto dalle importazioni e non siamo come quel Paese che ha il gas in casa. Apro una parentesi: è inutile, da un lato, lamentarci dei prezzi elevati del gas e, dall'altro, essere l'unico Paese al mondo ad aver introdotto, immediatamente dopo l'incidente di Macondo, non una moratoria, ma una legge che di fatto vieta l'esplorazione e la produzione di gas a 12 miglia dalle riserve marine, tale per cui, siccome in Italia abbiamo riserve marine ovunque, è impossibile sfruttare il gas naturale di cui disponiamo. Consentitemi due brevi considerazioni. Innanzitutto siamo l'unico Paese al mondo ad aver preso una decisione del genere per quanto riguarda il gas. L'incidente di Macondo riguardava il petrolio e tantissimi

Stati, come Norvegia, Inghilterra e Stati Uniti, hanno introdotto delle moratorie per quanto riguarda il petrolio, cercando anche di chiarire quell'incidente e non possiamo certo affermare che Norvegia e Inghilterra siano meno *environmental friendly* dell'Italia, perché anche in essi si riscontra una certa cura per l'ambiente. Nonostante ciò, tutti questi Stati che pure avevano introdotto una moratoria per quanto riguarda il petrolio, una volta capite le cause di quella tragedia, hanno rimosso tale moratoria; l'Italia, invece, ha introdotto una legge tutt'ora vigente, e, non contenta di questo, l'ha estesa anche al gas, quando nessun altro Paese al mondo si è mai sognato di introdurre una moratoria per la produzione di gas nelle proprie aree territoriali. È una scelta del legislatore, che come tale non si commenta ma si esegue; certamente, però, non possiamo, da un lato, considerarci troppo dipendenti dell'estero e sostenere che il gas è troppo caro e dall'altro vietare la produzione di gas presente nelle nostre acque territoriali. Bisogna essere coerenti: se vogliamo mantenere questa legislazione dobbiamo anche trarne le conseguenze in termini di sicurezza degli approvvigionamenti e dei prezzi. Ritengo peraltro che anche a questo proposito il discorso della botte piena e della moglie ubriaca possa essere applicato.

Proprio perché non siamo un Paese autosufficiente, storicamente abbiamo dei contratti di approvvigionamento a lungo termine, i cosiddetti contratti *take or pay*, che in questo momento sono sotto accusa perché ci legano a prezzi sicuramente più alti di quelli *spot*. Bisogna tuttavia fare due considerazioni: in primo luogo i prezzi che paghiamo in questo momento sono più cari, ma due anni fa i prezzi *spot* erano più elevati di quelli praticati nei contratti a lungo termine. Non sappiamo se questa condizione si ripeterà, in questo momento i prezzi *spot* sono molto meno cari; tuttavia, se avessimo scattato questa stessa fotografia due anni fa saremmo stati molto contenti di avere contratti a lungo termine. Dall'altra parte, i cosiddetti contratti *take or pay* assolvono a un'altra funzione che ha un valore economico, quella cioè di garantirci il gas di cui abbiamo bisogno quando ne abbiamo bisogno. Secondo noi i contratti di lungo termine hanno un ruolo molto importante nella sicurezza degli approvvigionamenti ed è grazie ad essi che siamo riusciti a superare indenni molte crisi, non ultima quella dello scorso febbraio che ci ha drammaticamente fatto ricordare come il tema della sicurezza degli approvvigionamenti sia tuttora vivo e presente nel panorama energetico nazionale.

Ho così concluso la mia breve presentazione. Spero di essere stato nei tempi e di aver soddisfatto anche alcune curiosità.

ALICATA (*PdL*). Avvocato Bellodi, la ringrazio per la sua illustrazione, che è stata così esauriente da far addirittura cadere nel vuoto l'invito del presidente Divina a interloquire con lei per sollecitare suggerimenti atti a perseguire il contenimento dei prezzi dei carburanti. Il nostro ospite è stato estremamente brillante nella esposizione delle sue indicazioni e, del resto, non credo che ci sia molto da fare in questo ambito, tenuto conto dell'esistenza di imposizioni fiscali e quant'altro. Ciò detto,

mi ha colpito il fatto che, nonostante gli aumenti dei prezzi dei carburanti, l'ENI – a differenza di quanto avevo immaginato – non abbia ottenuto benefici.

BELLODI. Mi scusi se la interrompo, senatore Alicata, ma vorrei al riguardo fare una precisazione.

Il processo di raffinazione necessita di petrolio e, dunque, più il petrolio costa, più costa la raffinazione. Dal momento che il prezzo del petrolio è aumentato del 70 per cento e quello della benzina del 40 per cento, questo *gap* inesorabilmente si trasferisce. Paradossalmente, più il prezzo del petrolio è alto, più la raffinazione perde, tanto che – addirittura – abbiamo dovuto fermare per sei mesi la raffineria di Venezia, che ha poi riaperto, come promesso, il 2 maggio di quest'anno. Abbiamo anche fermato per un anno lo stabilimento di Gela (due delle tre linee, al fine di permettere all'indotto di continuare ad operare), perché perdevamo talmente tanti soldi da rendere impossibile ogni altra soluzione. Ripeto: più il prezzo è alto, più la nostra attività di raffinazione perde.

ALICATA (PdL). Qualche settimana fa nel corso di una audizione era emersa l'ipotesi secondo cui, atteso il momento di crisi drammatica che il Paese sta vivendo, se l'industria di Stato avesse deciso di abbassare – non so di quanto, ma comunque di qualche centesimo – il prezzo dei carburanti, ciò avrebbe potuto forse contribuire a calmierare i prezzi, anche se nel merito lei ha prima sottolineato l'impossibilità di fare cartello. Noi, invece, da profani, pensavamo che i prezzi più o meno omogenei – fossero il frutto di un accordo tra le «sei o sette sorelle» e che quindi una eventuale contrazione del prezzo della benzina da parte dell'ENI avrebbe portato le altre «sorelle» o «cugine» a imboccare questa stessa strada. Tuttavia, dopo aver ascoltato la sua illustrazione, avvocato Bellodi mi sono reso conto che tale ipotesi non è praticabile e lo dico con grande rammarico.

FIORONI (PD). Avvocato Bellodi, la ringrazio per i contenuti della sua ampia relazione, che fa riferimento ai temi che ci stanno a cuore: mi riferisco, in particolare, a quello dell'aumento dei prezzi per il consumatore finale – cittadino e impresa – dei prodotti petroliferi e del gas. In un momento di crisi come quello attuale è bene capire quali sono i meccanismi che portano all'aumento del prezzo, anche per comprendere come si stiano muovendo le aziende *leader* del mercato, soprattutto quelle a partecipazione pubblica. Quindi, è importante il confronto con voi e le informazioni che ci potete fornire.

Vorrei avere alcuni chiarimenti sulla documentazione che è stata sottoposta. Mi spiace constatare che in questi settori si registri una perdita degli utili, nonostante l'innalzamento dei prezzi. Mi chiedo se in tal senso esistano anche motivazioni diverse che attengono all'efficienza della gestione dell'intera filiera verticalmente integrata e che quindi fa capo interamente all'operatore dominante. Si tratta di capire proprio se su questa

scarsa redditività incidano anche ragioni legate ad esigenze di una gestione maggiormente efficiente. Vorrei ad esempio sapere quanto il guadagno del gestore incida sul margine operativo lordo, ciò, infatti, non è messo in luce negli schemi che ci sono stati forniti.

Vorrei inoltre sapere se esistano impianti obsoleti che sarebbe opportuno chiudere ed eventualmente quali e quanti essi siano, se facciano direttamente capo alla vostra compagnia e la ragione per cui non vengano chiusi, così come mi interesserebbe sapere quali iniziative si ritengono utili ai fini di un efficientamento della rete.

Penso che in qualità di legislatori siamo chiamati a seguire con attenzione queste decisioni, per fare in modo che l'obiettivo della riduzione del costo finale dell'energia venga raggiunto. Occorre quindi porre attenzione alle inefficienze, che sicuramente determinano un aumento del prezzo dei carburanti collegato alla mancanza di utile, tenuto conto anche dell'esigenza di aprire al mercato e alla concorrenza. L'ultimo decreto-legge in materia di liberalizzazioni (n. 1 del 2012) ha rappresentato un passo avanti, dal momento che sono entrate in vigore norme che prevedono la possibilità di vendere prodotti *non oil* presso impianti di distribuzione, anche di dimensione medio-piccola. Credo che ciò sia positivo e che in tal modo si stia procedendo verso l'obiettivo che anche l'avvocato Bellodi auspicava.

Un altro aspetto da sottolineare è quello dell'interruzione dell'integrazione verticale; occorre infatti capire come gestire la transizione verso un mercato libero e pienamente concorrenziale, in cui ci sia un rapporto vero di negoziazione tra l'operatore dominante – la compagnia petrolifera – e il gestore. Se vogliamo intraprendere questa strada è importante che ci sia una vera libertà e che – quindi – il singolo gestore dell'impianto di distribuzione possa reperire liberamente il prodotto sul mercato. Occorre quindi aprire una riflessione su questo tema anche per verificare a che punto sia l'applicazione del già citato decreto in materia di liberalizzazioni. Ricordo, infatti, che vi era stata prevista la possibilità di aprire una contrattazione a livello nazionale, così da avere una concorrenza vera, con una deroga al vincolo di esclusività e la possibilità, per gli operatori, di reperire il prodotto presso un mercato all'ingrosso. Vorrei sapere a che punto sia questa contrattazione e se siano stati avviati dei contatti per aprire la strada in questa direzione. Come già detto, il legislatore inoltre si è posto il problema della maggiore concorrenza e – quindi – della possibilità di vendita di prodotti *non oil* negli impianti di distribuzione.

Aggiungo che nel corso delle indagini conoscitive svolte in questa e in altre Commissioni ci si è più volte interrogati sulla ragione per cui nonostante il prezzo dei carburanti diminuisca a livello di mercati internazionali, ciò non avvenga altrettanto repentinamente in Italia. Anche dai grafici che ci sono stati quest'oggi sottoposti, emerge infatti come ad una riduzione del prezzo del prodotto a livello internazionale osservata negli ultimi mesi, non abbia corrisposto un analogo andamento del mercato italiano.

Quelle che ho esposto sono delle criticità che necessitano di una riflessione ampia, su cui dobbiamo soffermarci anche al fine di capire quali siano gli obiettivi da raggiungere. Non ritengo, infatti, che i gestori degli impianti di distribuzione possano essere considerati gli unici responsabili dell'inefficienza del sistema, visto che forse ne sono anche le vittime. Quindi è fondamentale in una fase di transizione in cui occorre garantire una maggiore concorrenza che si capisca se gli impianti di distribuzione debbano essere direttamente gestiti dalla compagnia petrolifera, oppure se, rimanendo in capo ai gestori, sia opportuno garantire loro la possibilità di reperire il prodotto per la gran parte senza vincoli di esclusiva. Questo è un altro ragionamento su cui occorrerà soffermarsi per verificare in quale direzione il sistema intenda procedere. Al momento la strada intrapresa è solo quella di ridurre il vincolo di esclusiva attraverso nuove forme contrattuali a favore dei gestori degli impianti; vorrei quindi sapere a che punto sia l'attuazione del più volte richiamato decreto-legge n. 1 del 2012 e se anche il vostro Gruppo si stia attivando in tal senso.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al collega Stradiotto, vorrei rilevare incidentalmente che non possiamo far carico a ENI, di tutte le politiche industriali italiane, dal momento che l'ENI risponde di quello che fa e non di altro.

STRADIOTTO (PD). Signor Presidente, vorrei innanzitutto ringraziare l'avvocato Bellodi e i suoi collaboratori per la relazione svolta e soffermarmi su una questione che la collega Fioroni ha già in parte segnalato.

Credo che nel nostro Paese ci siano delle distorsioni da risolvere, ad esempio da noi, per motivi non sempre corretti, non vengono realizzate iniziative che in altri Paesi vengono regolarmente portate avanti. Un caso per tutti è quello del fenomeno della subdiscenza nel mare Adriatico, un problema reale tanto che è stata varata una moratoria rispetto alla possibilità di utilizzare il gas presente in quel mare, laddove sappiamo però che in Croazia stanno pompando questa risorsa senza porsi problemi. Si tratta quindi di un tema che dovremo prima o poi affrontare, perché non vorrei che l'Italia si dovesse trovare a subire comunque i danni (ammesso che ci siano) di tali operazioni, senza però fruire dei benefici.

Vorrei fare solo due domande, la prima delle quali riguarda la rete distributiva dei carburanti. Le statistiche riferiscono che nel nostro Paese vi è un elevato numero di distributori e si sostiene che la ragione dei prezzi elevati del carburante sia attribuibile proprio a questo aspetto. Ho tuttavia potuto riscontrare che in alcune aree, dove i distributori non sono diminuiti in numero sostanziale, ma sono arrivati i cosiddetti distributori bianchi, il prezzo è cambiato. A mio avviso il dato da evidenziare è quindi l'ipotesi di attribuire al distributore la possibilità di fare concorrenza vera e non di avere una misera percentuale, fungendo di fatto da cassa per le compagnie, visto che a volte paga anticipatamente il carburante che vende nei giorni successivi. Credo infatti che il problema non dipenda solo da una riduzione del numero distributori, ma dal fatto che

questi ultimi continuano ad essere pagati con provvigioni sul venduto, senza però avere la possibilità di rifornirsi di carburante laddove preferiscono. Peraltro, abbiamo avuto modo di verificare che tutto il carburante proviene dallo stesso deposito costiero: come avrà capito dal mio accento, avvocato Bellodi, provengo dalla provincia di Venezia e in quella zona il deposito costiero da cui ci rifornisce è sempre lo stesso, laddove i prezzi si diversificano invece molto a seconda che si tratti di un distributore cosiddetto bianco o con il marchio di una compagnia. Anche in quel campo, infatti, ci sono contratti diversi e con le liberalizzazioni abbiamo tentato di dare un *input* da questo punto di vista. A mio avviso questo è un tema importante su cui dovremmo tentare di trovare insieme una soluzione, anche perché condurre al riguardo un ragionamento diverso credo rientri negli interessi di entrambi i soggetti, sia del consumatore, sia di una compagnia come l'ENI che ha tutto l'interesse a garantirsi margini adeguati (lo dimostra il fatto che, nonostante l'aumento del prezzo del petrolio, l'utile diminuisca).

La seconda questione riguarda il gas. Nella relazione dell'avvocato Bellodi non è stato fatto alcun cenno ai rigassificatori; spero che tale circostanza non sia da interpretare come l'espressione di un orientamento contrario alla realizzazione di tali impianti, anche perché ritengo che il nostro Paese non possa immaginare di continuare a essere vincolato ai gasdotti, anche perché in tal caso è sufficiente che Putin ci chiuda i rubinetti, magari per futili motivi, per trovarci nei guai e lo stesso discorso vale anche per il Nord Africa. Rispetto a questo problema, ritengo che l'opportunità di rivolgersi ad altri fornitori che arrivano via mare sia importante e in questo senso serve una spinta forte: nel nostro Paese abbiamo solo due rigassificatori funzionanti (quello di Rovigo è entrato da poco in funzione), ma spero che anche ENI spinga in questa direzione, perché ciò comporterebbe benefici dal punto di vista strategico, oltre che dei prezzi.

PRESIDENTE. Avvocato Bellodi, nel testo scritto della sua relazione si fa riferimento al rapporto tra l'Italia e il resto d'Europa per quanto riguarda l'erogato. Sappiamo che si è continuato a parlare dell'inefficienza della nostra rete, anche se per superare questo problema qualche iniziativa è stata comunque messa in atto, procedendo ad alcune razionalizzazioni e rottamazioni; inoltre sono state date nuove licenze; quello che però non abbiamo osservato – né so se esista – è una tabella degli impianti di distribuzione per chilometro di rete stradale. È pur vero, come si dice, che il sistema al di sotto del milione di impianti farà fatica a stare in piedi, ma è altrettanto vero, parlando sempre nell'ottica del consumatore, che determinati impianti, pur praticando prezzi più elevati, ci consentono di rifornirci sotto casa. In Italia, infatti, abbiamo distributori ogni tre o quattro chilometri, mentre probabilmente in gran Bretagna e Germania le distanze sono diverse. Pertanto, quando si parla di razionalizzazione o di efficienza credo che occorra fare le opportune considerazioni.

Vorrei poi fare una considerazione un po' «cattiva» nei confronti di ENI per quanto riguarda la cosiddetta doppia velocità di adeguamento dei

prezzi. Noi non riusciamo neanche a capire il parametro di riferimento: vediamo quotato il *brent*, ma non sappiamo qual è il riferimento della borsa del petrolio; tuttavia, al di là di questo dato, osserviamo che quando c'è un'oscillazione verso l'alto del prezzo si assiste ad un immediato adeguamento del prezzo dei carburanti, che viene in genere giustificato con il fatto che, essendo aumentato il prezzo del petrolio, cresce anche quello dei prodotti derivati. Al contrario, quando il prezzo del petrolio ha oscillazioni verso il basso, non si registra lo stesso repentino adeguamento e in tal caso le compagnie affermano di essersi rifornite al vecchio prezzo. Si assiste quindi ad una doppia velocità. A mio avviso, però, se si applica questo ragionamento – pur comprensibile – allora esso deve valere anche in senso contrario, ne consegue che se il prezzo del petrolio aumenta, la compagnia non deve procedere a ritoccare i prezzi visto che quel prodotto lo ha ottenuto alle vecchie quotazioni.

È importante poi avere approvvigionamenti certi di gas, ed in tal senso il contratto a lungo termine garantisce da eventuali sofferenze, ma sarebbe anche importante approfittare di una fase di mercato favorevole per fare acquisti significativi a un prezzo più basso. Mi chiedo quindi per quali ragioni la compagnia di Stato non abbia un programma di stoccaggio – qualora esista chiedo al nostro ospite di illustrarcelo – proprio per ottimizzare l'acquisto.

Per quanto concerne il gas naturale e l'alto Adriatico, vorrei sapere se ENI abbia qualche concessione, e se sia penalizzata dalle istanze che nascono localmente per i timori legati alle conseguenze dell'estrazione nel sottosuolo in aree sensibili.

Abbiamo molto apprezzato l'azione dell'amministratore delegato dell'ENI Scaroni, allorché – circa un anno fa – portò avanti un ragionamento molto lineare in sede OPEC, sottolineando come al di là dell'indubbio interesse dell'ENI ad acquistare il petrolio al prezzo più basso possibile, fosse tuttavia opportuno individuare un prezzo giusto, considerato che un prezzo troppo basso non stimolerebbe nessun Paese occidentale (o comunque non produttore) a promuovere l'adozione e lo sviluppo di energie rinnovabili alternative, laddove un prezzo troppo alto obbligherebbe invece a fare grossi investimenti sulle energie alternative penalizzando così il prodotto, che verrebbe ad essere acquistato in quantitativi di gran lunga inferiori a quelli attuali. In tal senso, quindi, il giusto prezzo interessa tanto i Paesi produttori, quanto quelli consumatori. Questa posizione ci è sembrata estremamente ragionevole e quindi ci interesserebbe sapere a che punto sia la trattativa con i Paesi produttori.

BELLODI. Signor Presidente, comincio col rispondere alle questioni che hanno riguardato il gas.

Senatore Stradiotto, lei proviene da una zona vicina al rigassificatore di Rovigo. In Italia ci sono due rigassificatori, di cui uno è dell'ENI, questo significa che non siamo contrari ai rigassificatori. Anzi, all'epoca proponemmo anche il raddoppio della capacità di rigassificazione dell'impianto di Panigaglia, ipotesi all'epoca prontamente respinta per ragioni

di valutazione di impatto ambientale, il che ha comportato una grave perdita di tempo.

Come certamente saprete, il tema dei rigassificatori è estremamente delicato, dal momento che tutti li vogliono ma a casa di altri. Ricordo il contenzioso riguardante il rigassificatore di Brindisi, che purtroppo ha avuto anche delle ripercussioni sulla credibilità dell'Italia. In quel caso era stato approvato un progetto ed erano stati spesi tantissimi soldi da parte di una società inglese. In seguito, tutto è cambiato: sono state revocate le autorizzazioni e c'è stata addirittura una protesta di carattere internazionale. È giusto revocare le autorizzazioni se, successivamente al loro rilascio, insorgono problemi sostanziali, laddove cambiare idea perché è mutato il vento politico non costituisce invece un atteggiamento degno di un Paese civile.

Ripeto: non siamo contrari ai rigassificatori e la prova è che, dei due presenti in Italia, uno è nostro. Inoltre, abbiamo aumentato la capacità di rigassificazione. Io stesso, durante l'inaugurazione di un nostro impianto, mentre si perorava l'idea della realizzazione di un rigassificatore in Sicilia, peraltro non dell'ENI, ho avuto modo di sottolineare l'importanza di questo tipo di impianti. Il rigassificatore non è la panacea di tutti i mali, ma è molto importante che ci sia appunto ai fini della flessibilità del sistema. Con riguardo al rigassificatore di Rovigo, ricordo che, durante la crisi di febbraio, non potevano attraccare le navi. Dico ciò per dimostrare che non è tutto bene o tutto male, ma che occorre un bilanciamento tra le diverse opzioni. Purtroppo, l'esperienza insegna che in questo momento non è semplicissimo costruire un rigassificatore in Italia.

STRADIOTTO (PD). Anche perché c'è qualche sciocco che sostiene che i rigassificatori esplodono.

BELLODI. Esatto.

Vorrei poi svolgere due brevi considerazioni per quanto riguarda gli stoccaggi. In primo luogo, con il cosiddetto decreto stoccaggi (DPCM del maggio 2012) abbiamo dato un contributo e ci siamo fatti carico di un aumento della capacità di stoccaggio in Italia. In secondo luogo, mi sia consentito dire che non si tratta più di un nostro problema, nel senso che il provvedimento ha fatto sì che la SNAM uscisse dall'orbita ENI. Quindi, non possiamo – né vogliamo, né del resto abbiamo in tal senso alcun titolo – parlare di stoccaggi, distribuzione e *backbone*. Questo è pertanto un discorso che lascerei ai soggetti che si occupano di stoccaggi.

Mi ricollego ora a quanto detto sia dalla senatrice Fioroni, che dal senatore Alicata, dal momento che il ragionamento vale sia per i prezzi del petrolio che per quelli del gas. Anzitutto, non siamo una società verticalmente integrata, per la semplice ragione che ci manca un pezzo, dal momento che non siamo produttori di petrolio per quanto riguarda determinati Paesi. Ciò che voglio dire è che non siamo verticalmente integrati al 100 per cento, dal momento che compriamo il petrolio come fanno tanti altri Gruppi. Questa è la ragione per cui non abbiamo una grandissima

leva per quanto riguarda i prezzi del petrolio e del gas, perché, soprattutto per quanto riguarda il gas, tutti si approvvigionano dagli stessi produttori. È quindi abbastanza normale che ci sia un prezzo uniforme nei diversi mercati, rispetto al quale, quindi, l'ENI, così come tante altre società europee, non può fare tantissimo.

Quanto agli eventuali correttivi e alla possibilità che nel nostro sistema si rilevino delle inefficienze, segnalo che noi utilizziamo le stesse procedure, le stesse persone e lo stesso *know-how* sia in Germania che in Italia, tuttavia in Germania registriamo dei profitti e in Italia delle perdite. Ripeto, a fronte dello stesso amministratore delegato e personale in Italia perdiamo. È certo quindi che vi siano delle inefficienze. Nel momento in cui si hanno moltissime raffinerie in Italia, sparse in Sicilia, Sardegna, Veneto è chiaro che ci sia una certa inefficienza. Sicuramente la nostra rete è inefficiente. Quanto alle possibili azioni e a quelle già messe in atto che registrano la nostra soddisfazione ed agli eventuali ulteriori miglioramenti, da parte nostra riterremo opportuna l'adozione di una norma che stabilisse l'obbligo di chiudere due distributori a fronte dell'apertura di ogni nuovo distributore. Credo che un provvedimento di questo tipo contribuirebbe molto all'efficienza della rete.

Devo dare atto al Parlamento e al Governo in carica di aver adottato misure che forse in precedenza erano state immaginate, ma che nessuno era riuscito a portare avanti fino in fondo. Ad ogni modo, bisognerà valutare in che modo la legislazione verrà applicata: ad esempio, i regolamenti di attuazione che dovranno essere approvati per le tabelle merceologiche non dovranno essere troppo penalizzanti – in tal senso mi sono stati segnalati alcuni rischi – ad esempio prevedendo parametri restrittivi per quanto riguarda il confinamento delle tabaccherie, o il divieto di aprire un distributore se c'è una tabaccheria vicina. Bisogna cioè evitare di creare lacci e laccioli che possano vanificare una norma sicuramente positiva.

Una misura molto importante prevista dal legislatore è la libertà dei rapporti contrattuali con i gestori; sapete infatti che tale rapporto era tipizzato. La libertà contrattuale è molto importante e giustamente la legislazione attuale la introduce, tuttavia il problema è che questo rapporto contrattuale rinnovato vale solo alla fine dei contratti in essere e siccome di solito essi hanno una durata di sei anni, questa importante riforma probabilmente avrà effetti nel lungo termine, cioè tra alcuni anni e non nell'immediato.

Per quanto riguarda le pompe bianche, va detto che molte di esse, ad esempio quelle posizionate vicino ai supermercati, sono in perdita e compensano tali perdite in altro modo; per loro vale cioè lo stesso discorso che facciamo con la vendita di prodotti *non oil*: la gente va al supermercato, fa benzina e acquista altri prodotti; insomma va visto come un servizio in più offerto dal supermercato. Naturalmente, le pompe bianche sono una buona cosa. È meglio poter godere di un maggior grado di concorrenza, ma questa possibilità deve valere per tutti, nel senso che devono essere liberalizzati i rapporti contrattuali così come gli orari, perché più sono i marchi più ne possiamo beneficiare. Bisogna tuttavia considerare

il limite segnalato dal senatore Stradiotto, posto che in tanti ci approvvigioniamo dagli stessi produttori, quindi il nostro margine discrezionale non è poi così ampio.

Per quanto concerne la doppia velocità, abbiamo stilato una tabella in cui cerchiamo di dimostrare che questo aspetto non esiste. Aggiungo che se è stata posta una domanda al riguardo significa allora che la mia esposizione non è stata abbastanza esaustiva o convincente e quindi, se mi è consentito, mi riservo di fornirvi ulteriori dettagli. Ciò detto, dalla tabella contenuta nella nostra documentazione, si evince come in realtà i prezzi seguano l'andamento del petrolio; chiaramente giorno per giorno ci possono essere discrasie, ma prendendo in considerazione periodi più lunghi in realtà non si registra un andamento asincrono rispetto ad aumento dei prodotti petroliferi e del prezzo alla pompa e viceversa. Noi riteniamo – e abbiamo tutte le evidenze per dimostrarlo, come ho del resto cercato di fare – che in realtà, considerando un periodo di tempo sufficientemente lungo, le due curve si seguano in modo molto preciso. Inoltre, la prova provata è che con tale andamento noi perdiamo molto denaro e se per ottenere un tale risultato mettessimo in piedi anche dei trucchetti, saremmo allora proprio degli sciocchi! La mia opinione è che siamo di fronte ad una crisi a fronte della quale è semplice cercare di trovare delle ragioni strane, come immaginare cartelli o che si imbrogli sui tempi di adeguamento dei prezzi. Noi riteniamo che in realtà la situazione sia più seria e che non dipenda dalle società petrolifere che imbrogliano, ma da un problema di carattere strutturale che coinvolge tutta l'Europa.

Vorrei ora tornare al tema delle inefficienze che considero particolarmente importante. Essere efficienti sarebbe semplice, basterebbe chiudere. In Francia, in Germania e in Inghilterra purtroppo sono state chiuse tantissime raffinerie, licenziando anche dei lavoratori. Noi abbiamo però operato una scelta diversa e da questa originano le nostre perdite. Noi abbiamo scommesso (sperando di essere vincenti, perché ciò significherebbe che l'economia è in ripresa) sul fatto che quella attuale sia una crisi congiunturale e non strutturale. Abbiamo quindi cercato di porre mano al grave problema delle perdite con dei fermi della produzione, piuttosto che con delle chiusure di stabilimenti. Per quanto riguarda l'impianto di Venezia, ad esempio, avevamo promesso una riapertura al sesto mese dal fermo e lo abbiamo fatto e lo stesso faremo con Gela. Per essere efficienti, ripeto, basterebbe semplicemente chiudere stazioni di servizio e raffinerie, ma siamo sicuri che ciò corrisponderebbe a quanto vogliamo in questo momento? Noi abbiamo fatto una scommessa diversa e sapete che abbiamo anche firmato, con tutti i sindacati locali e nazionali, un protocollo in materia di produttività in cui abbiamo stabilito che, a fronte di una disponibilità a fermare gli impianti quando il margine operativo lordo è negativo (cioè quando più si produce e più si perde, e quindi ha senso fermare la produzione), noi ci impegniamo a non chiudere nessun impianto fino al 2014. Ciò non significa che a quella data noi inizieremo a chiudere, ma che ci diamo un tempo sufficientemente lungo per non prendere decisioni affrettate, sperando che in quel lasso di tempo la situa-

zione economica internazionale migliori. Siamo inefficienti, è vero; lo siamo nel senso che per essere più efficienti dovremmo adottare misure draconiane che francamente in questo momento non ci sembrano opportune. Essendo una società che deve produrre utili, non lo facciamo solo per una preoccupazione di tipo sociale, ma per una scommessa, pensando cioè che la situazione possa migliorare e in quest'ottica abbiamo deciso di fare un tentativo.

PRESIDENTE. La ringrazio, avvocato Bellodi. Lei ha elogiato il Governo per aver varato una normativa che interessa il settore degli idrocarburi; noi le possiamo dire, anche con un po' di presunzione, che questa Commissione ha contribuito molto all'adozione di quelle scelte, perché la relazione che abbiamo approvato conteneva una ricetta che il Governo ha recepito in gran parte. Si tratta, in particolare, di quelle norme che consentono di operare con più concorrenza e libertà da parte dei gestori e con un margine di vantaggio per tutti i consumatori.

Ringrazio il dottor Bellodi e tutti i suoi collaboratori e avverto che i documenti acquisiti nel corso della seduta saranno resi disponibili per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione. Poiché non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,50.

