CAMERA DEI DEPUTATI N. 4559-A

RELAZIONE DELLA XII COMMISSIONE PERMANENTE

(INDUSTRIA E COMMERCIO - ARTIGIANATO COMMERCIO CON L'ESTERO)

(RELATORE **BIAGGI NULLO**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 14 novembre 1967 *(Stampato n. 2449)*

PRESENTATO DAL **MINISTRO**
DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO
(ANDREOTTI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(TOLLOY)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(PIERACCINI)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 14 novembre 1967

—

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 ottobre 1967, n. 867, concernente misure per assicurare l'approvvigionamento di prodotti petroliferi nell'attuale momento internazionale

Presentata alla Presidenza il 17 novembre 1967

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La crisi verificatasi nel giugno scorso nel Medio Oriente ha causato gravi difficoltà all'approvvigionamento dei prodotti petroliferi sul piano mondiale e quindi anche per il nostro Paese.

La stessa relazione ministeriale accenna agli aspetti indubbiamente allarmanti che la crisi ha presentato soprattutto nella fase iniziale.

Le società petrolifere hanno fatto fronte a queste difficoltà mediante importazioni dalle aree di caricazione che erano rimaste disponibili, rivoluzionando i loro programmi di approvvigionamento di petrolio greggio, senza peraltro intaccare le scorte obbligatorie per legge esistenti presso gli stabilimenti di lavorazione e gli impianti di deposito.

Le aree di caricazione che in un primo tempo sono state chiuse per le decisioni dei paesi produttori di greggio erano purtroppo quelle a noi più vicine, come i terminali della Libia e del Mediterraneo orientale; l'unica area relativamente vicina rimasta aperta nel primo periodo della crisi era quella del Mar Nero. Tale situazione ha portato a dirottare gran parte delle navi verso il Golfo Persico per caricare i greggi di quei Paesi, accentuando ancora di più il peso di questa zona che già forniva circa il 60 per cento del nostro fabbisogno totale.

Senza entrare nel merito delle notevoli difficoltà operative che in un primo tempo si sono incontrate – era persino difficile in quei giorni per le navi effettuare i bunkeraggi, dato l'affollamento dei porti che prestavano questo servizio – le società petrolifere hanno dovuto ricercare ogni tipo di nave disponibile, che si trovasse in quel momento nelle vicinanze delle aree di caricazione, per ridurre il maggior tempo necessario per i viaggi di andata e ritorno via Capo di Buona Speranza e garantirsi la continuità dei rifornimenti della materia prima.

Naturalmente il naviglio in posizione favorevole veniva offerto dagli armatori a condizioni particolarmente onerose.

Con la riapertura dei terminali del Mediterraneo verificatasi a partire dal mese di agosto la situazione è andata gradualmente migliorando dal punto di vista della regolarità degli approvvigionamenti, ma è rimasto per le società petrolifere il problema di programmare diversamente i loro rifornimenti e di sopperire alle necessità di naviglio cisterniero.

Anche gli altri Paesi europei si sono trovati in condizioni analoghe alle nostre. Tuttavia per il nostro Paese, data la sua particolare posizione geografica per cui è necessario effettuare oltre alla circumnavigazione dell'Africa anche il rientro nel Mediterraneo attraverso lo stretto di Gibilterra, l'allungamento medio della rotta è risultato maggiore rispetto a quello delle altre Nazioni europee.

In ogni modo è da rilevare che in gran parte dei Paesi europei, dove i prezzi dei prodotti petroliferi sono liberi, il mercato ha registrato, appena scoppiata la crisi, sensibili aumenti dei prezzi come risulta dal seguente prospetto:

Andamento dei prezzi delle benzine in alcuni paesi d'Europa.

	SUPER			NORMALE		
	Prezzo ante crisi –	Prezzo durante crisi –	Prezzo attuale –	Prezzo ante crisi –	Prezzo durante crisi –	Prezzo attuale –
Germania	100,70	112,30	(*a*) 100,70	89,20	97,40	94,40
Svizzera	92,70	98,70	95,80	85,30	91,20	88,30
Francia	130,30	132,90	132,90	118,70	121,40	121,40
Belgio	109,00	113,90	113,10	102,40	107,30	106,90

(*a*) Si fa presente che contemporaneamente è stato aumentato il prezzo dell'olio combustibile.

Nel nostro Paese i prezzi sono controllati dal Comitato interministeriale prezzi, per cui il Governo si è trovato di fronte ad una scelta: o aumentare i prezzi dei prodotti petroliferi, oppure riconoscere alle società petrolifere, in maniera integrale o meno, i maggiori oneri che esse dovevano sopportare per soddisfare il fabbisogno nazionale di detta materia prima.

La scelta della corresponsione di un contributo è stata determinata dall'opportunità di evitare riflessi sull'andamento dei prezzi di altri prodotti e servizi e, quindi, logicamente su tutto il costo della vita, data l'importanza che i prodotti petroliferi hanno nell'economia nazionale.

Durante la precedente crisi di Suez del 1956-57, il Governo era venuto nella determinazione di rimborsare alle società petrolifere tutti i maggiori oneri che le società stesse potevano dimostrare di avere sostenuto.

La crisi durò dal 1° novembre 1956 al 30 giugno 1957 e comportò una spesa di circa 36 miliardi per importare 7 milioni di tonnellate di greggio (mediamente oltre 5 mila lire per ogni tonnellata di greggio); di circa 8 miliardi per l'importazione di 1 milione e 200 mila tonnellate di olio combustibile e di circa 370 milioni di lire per l'importazione di 40 mila tonnellate di gasolio. Inoltre, secondo quanto stabilito dalla legge 12 agosto 1957, n. 754, 2 miliardi e 100 milioni furono riconosciuti agli operatori per il maggiore onere inerente ad alcune navi noleggiate durante la crisi a costi molto elevati per un lungo periodo di tempo. Vennero quindi rimborsati anche i maggiori oneri per viaggi effettuati fino al febbraio 1958, cioè molto tempo dopo la riapertura del Canale di Suez.

A fronte dei 46 miliardi circa che furono spesi in totale per la passata crisi, si provvide con un'addizionale provvisoria sull'imposta di fabbricazione gravante sulla benzina, pari a lire 14 al litro per la durata di due anni: il che comportò una entrata globale di circa 50 miliardi.

Nell'attuale situazione si è ritenuto di dover affrontare in modo diverso il problema. Le cifre di seguito esposte dimostrano che l'onere unitario per tonnellata di greggio a carico dell'erario sarà in questa occasione di molto inferiore a quello sopportato nella precedente crisi del 1956.

Innanzitutto è stato stabilito di indennizzare le società petrolifere solo per le importazioni di greggio e non anche per le importazioni di prodotti finiti (gasolio e olio combustibile) come nel 1956.

È stato poi stabilito il principio che non vengano riconosciute agli operatori tutte le maggiori spese per ogni singola operazione di importazione, bensì un contributo forfettario calcolato dall'amministrazione in base all'andamento medio del mercato internazionale dei noli e dei greggi.

Tale sistema ha in primo luogo lo scopo di far sì che le società siano portate ad operare per il meglio non avendo la sicurezza, come nella crisi precedente, di ottenere comunque il maggiore rimborso totale delle maggiori spese sostenute. In secondo luogo esso permetterà di effettuare i rimborsi con maggiore sicurezza e rapidità.

Nel mese di giugno si è calcolato che il maggior onere medio per l'aumento dei costi si sia aggirato attorno a lire 3 mila per tonnellata di petrolio greggio. Risulta subito evidente che si tratta di un onere per tonnellata molto inferiore a quello sopportato nel 1956.

Sulla base di questa cifra e tenuto conto che si prevedono di importare, nel periodo considerato, circa 30 milioni di tonnellate di greggio, si è previsto un onere complessivo di 90 miliardi. Questa somma molto probabilmente non verrà utilizzata totalmente perché il mercato internazionale dei noli, dopo il primo periodo, ha documentato un andamento più riflessivo e questa tendenza sembra si stia stabilizzando.

Inoltre bisogna tener conto che attualmente non vengono riconosciuti indennizzi per l'importazione di prodotti finiti, né costi di « trascinamento » della crisi per contratti di noleggio a lungo termine stipulati nel periodo di emergenza.

Per comprendere meglio la differenza degli oneri sopportata nelle due crisi bisogna ricordare che nel 1956 il trasporto era effettuato con navi di più piccolo tonnellaggio (mediamente sulle 18 mila tonnellate) delle attuali (mediamente sulle 40-50 mila tonnellate) e che notoriamente il costo del trasporto con navi di più piccole dimensioni è più oneroso.

Altra osservazione che potrebbe farsi è che già oggi esistono sul mercato navi di grandi dimensioni (80 mila tonnellate ed oltre), mentre se ne stanno costruendo altre di maggiore portata, che potrebbero modificare definitivamente la struttura dei nostri approvvigionamenti. Normalmente, però, queste grandi petroliere solo in piccola proporzione giungevano in Italia a carico pieno effettuando il periplo dell'Africa per poi rientrare « in zavorra » attraverso il Canale di Suez. La maggior parte di esse preferivano servirsi del

Canale di Suez sia all'andata che al ritorno, portando carichi incompleti per rispettare i limiti di pescaggio consentiti dalla via di acqua egiziana, dato che non tutti i nostri porti, che sono base di scarico per le raffinerie, hanno fondali sufficienti per ricevere navi di grosse dimensioni a pieno carico.

Come è noto, il problema dei porti italiani non è ignorato dal nostro Governo e quando sarà affrontato e portato a termine un piano razionale di sviluppo delle nostre attrezzature portuali potrà risultare che il Canale di Suez si riveli meno importante di quanto non lo sia tuttora e che le società petrolifere ricorrano, per i rifornimenti in Italia, in misura maggiore all'impiego di navi di grosso tonnellaggio.

Per i motivi sopra esposti, l'impiego di navi di grosso tonnellaggio per la via del Capo di Buona Speranza non può ancora essere competitivo con l'approvvigionamento tradizionale attuato attraverso la rotta del Canale.

Veniamo ora ad esaminare, con maggiore dettaglio, come è stato affrontato l'approvvigionamento dei greggi nel periodo della crisi apertasi nel giugno scorso. Normalmente, le società petrolifere per il loro approvvigionamento di greggio si assicurano la disponibilità di naviglio attraverso due vie: una parte delle navi è in genere di proprietà delle stesse società o di società collegate mentre una parte viene ricercata sul mercato libero. La parte ricercata sul mercato libero a sua volta può essere contrattata o per più viaggi consecutivi oppure per viaggi singoli. Evidentemente, i costi di trasporto, a seconda del tipo, sono di diverso ordine: i costi delle navi aziendali o delle società controllate sono quelli di esercizio addizionati di tutti gli oneri di una normale impresa industriale e sono abbastanza costanti nel tempo; i noli per le navi libere sono invece soggetti alla legge di mercato e quindi presentano variazioni più sensibili per i viaggi singoli, che risentono immediatamente dei mutamenti delle situazioni politiche ed economiche, e variazioni meno accentuate per per le navi noleggiate per i viaggi multipli.

Prima dell'inizio della crisi, si può assumere che le società petrolifere si rifornivano di greggio per il 75 per cento con navi controllate o fissate con contratti a lungo termine e per il 25 per cento con navi a viaggi singoli.

Con lo scoppio della crisi e con la necessità di dover effettuare la più lunga rotta del Capo di Buona Speranza per i rifornimenti dal Golfo Persico sono aumentati non solo i costi dei noli ma anche la quantità del naviglio necessario per effettuare i trasporti.

Si stima che la richiesta di naviglio libero sia salita, rispetto al totale del fabbisogno, dal 25 per cento antecrisi al 50 per cento in questi mesi.

Osservando l'andamento dei noli si nota che nel mese di maggio le quotazioni sul mercato mondiale davano sconti, sulle tariffe base internazionalmente riconosciute, fino al 75 per cento, mentre in luglio si è saliti a maggiorazioni medie intorno all'85 per cento. Successivamente, verso il mese di ottobre, si è avuta una flessione per un certo assestamento che si nota nel mercato.

Per quanto riguarda i quantitativi importati si può constatare con sodisfazione che le società petrolifere sono riuscite a mantenere i programmi di approvvigionamento che avevano predisposto antecedentemente al periodo di crisi per l'anno in corso senza ridurre le scorte d'obbligo.

Il decreto-legge prevede che il contributo sia dato oltre che per i costi di trasporto anche per gli eventuali maggiori oneri che potrebbero derivare dall'aumento dei prezzi dei greggi all'origine. A questo titolo finora non si sono registrate sostanziali variazioni di prezzi, salvo che per alcuni contratti fatti nella zona del Mar Nero, sui quali l'amministrazione ha in corso accertamenti.

Per quanto riguarda le altre fonti di approvvigionamento risulta che sono in corso delle trattative fra i Paesi produttori e le società petrolifere. Oggi non è ancora possibile determinare se queste trattative porteranno ad una modificazione dei prezzi ufficiali internazionali, ma è indubbio che vi saranno notevoli insistenze da parte dei Paesi produttori che consegnano il greggio direttamente sui terminali del Mediterraneo, i quali, ovviamente, desiderano trarre beneficio dagli incrementi che si sono verificati nei costi del trasporto.

Con il decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, convertito nella legge 23 dicembre 1966, n. 1140, fu istituita un'addizionale della durata di due anni sulle benzine e sui gas di petrolio liquefatti destinati all'autotrazione, per fronteggiare le necessità derivanti dall'alluvione del 1966.

Con il provvedimento in esame viene proposta una proroga di dette addizionali per il periodo di un anno. La proroga non viene limitata alle sole benzine, ma mantenuta anche ai gas liquidi impiegati per l'autotrazione, onde evitare che si determini uno squilibrio di tassazione tra i due prodotti destinati ad uno stesso consumo, provocando artificiosamente distorsioni di mercato.

Il gettito di tale imposta può essere calcolato intorno ai 110-115 miliardi. Con esso si farà fronte ai 90 miliardi stanziati in bilancio e alle spese di gestione dei certificati di credito.

Il Ministro Andreotti, per equilibrare le entrate agli effettivi oneri sopportati, ha dichiarato che, in relazione all'andamento della situazione e quando si avranno a disposizione dati più certi di quelli attuali, sarà possibile eventualmente modificare il termine di proroga del decreto-legge ora fissato al 31 dicembre 1969.

Passando ad un rapido esame dei singoli articoli del decreto-legge sottoposto al nostro esame, notiamo che l'articolo 1 prevede la possibilità di concedere un contributo sui maggiori costi sostenuti per importare gli olii minerali greggi naturali di petrolio. L'articolo 2 fissa le modalità ed i criteri con i quali deve essere determinato il contributo. L'articolo 3 determina chi può avere diritto al contributo per evitare che possano verificarsi casi di doppie erogazioni per una stessa partita di greggio. L'articolo 4 prevede come deve essere corrisposto il contributo in relazione al tipo di prodotto ed alla data di arrivo nei nostri porti. L'articolo 5 stabilisce i recuperi che si devono effettuare in relazione alle operazioni di esportazione o di bunkeraggio, nonché ai prodotti non soggetti alla disciplina del CIP che vengano immessi per il consumo sul mercato nazionale. L'articolo 6 prescrive i dati e le notizie che gli importatori devono fornire all'amministrazione perché questa possa seguire attentamente l'andamento della situazione. L'articolo 7 prevede la costituzione di una commissione consultiva e ne fissa i compiti. Gli articoli 8 e 9 autorizzano il Ministero per l'industria, il commercio e l'artigianato a disporre i controlli necessari per la migliore applicazione del provvedimento e gli attribuiscono il compito di coordinare i programmi di approvvigionamento dei prodotti petroliferi. L'articolo 10 fissa le sanzioni a carico di quanti dovessero presentare documenti non corrispondenti al vero. L'articolo 11 prevede la copertura (90 miliardi) del provvedimento che si ottiene, secondo quanto stabilisce l'articolo 12, mediante l'emissione di speciali certificati di credito per avere prontamente la disponibilità della somma. Detti certificati per l'articolo 13 godono di particolari agevolazioni fiscali e tributarie e possono essere sottoscritti da qualsiasi ente che eserciti il credito, l'assicurazione e la previdenza, compresa la Cassa depositi e prestiti. L'articolo 14 stabilisce la proroga fino al 31 dicembre 1969 del termine previsto dal decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, convertito nella legge 23 dicembre 1966, n. 1140, per ottenere i mezzi necessari per rimborsare il valore dei certificati di credito e coprire le spese connesse all'operazione. L'articolo 15 autorizza il Ministero del tesoro ad apportare le variazioni agli stati di previsione che si renderanno necessarie mentre l'articolo 16 fissa la data di entrata in vigore del provvedimento e le altre consuete norme di rito.

Con riferimento a quanto sopra esposto, il Relatore si onora di chiedere agli onorevoli colleghi, l'approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge con modificazioni del decreto-legge 2 ottobre 1967, n. 867, concernente misure per assicurare l'approvvigionamento di prodotti petroliferi nell'attuale momento internazionale », già approvato dal Senato.

BIAGGI NULLO, *Relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 2 ottobre 1967, n. 867, concernente misure per assicurare l'approvvigionamento dei prodotti petroliferi per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1967, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1 le parole: « della particolare situazione degli approvvigionamenti petroliferi » sono sostituite dalle altre: « degli eventi bellici del giugno 1967 in Medio Oriente e delle loro conseguenze sugli approvvigionamenti petroliferi ».

All'articolo 2, ultimo comma, le parole: « ai fini del calcolo » sono sostituite dalle altre: « ai fini della determinazione ».

All'articolo 5: il primo comma è sostituito dai seguenti commi:

« Il contributo concesso per gli oli minerali greggi naturali di petrolio, dai quali sono stati ricavati prodotti petroliferi nazionalizzati soggetti e non soggetti alla disciplina del Comitato interministeriale prezzi – fatta eccezione per quelli ottenuti dalla lavorazione di oli minerali greggi naturali di petrolio di produzione nazionale – deve essere assoggettato al recupero nel caso che tali prodotti siano esportati o utilizzati in bunkeraggi internazionali, dal giorno successivo a quello dell'arrivo, per ciascun importatore, del primo carico di oli minerali greggi naturali di petrolio ammesso al contributo e fino al 31 marzo 1968.

Il recupero è operato nei confronti degli importatori a favore dei quali viene concesso il contributo »;

gli ultimi tre commi sono sostituiti dai seguenti:

« I prodotti esportati e bunkerati sono ragguagliati ad un corrispondente quantitativo di oli minerali greggi naturali di petrolio, aumentato di una perdita di lavorazione dell'uno per cento.

Il recupero non viene operato per le esportazioni ed i bunkeraggi internazionali di prodotti petroliferi nazionalizzati effettuati in conto permuta con prodotti a scarico di temporanea importazione per conto di committente estero.

Per i prodotti immessi in consumo, non soggetti alla disciplina del Comitato intermi-

TESTO

DELLA COMMISSIONE

ARTICOLO UNICO.

Identico.

nisteriale prezzi, ottenuti da oli minerali greggi naturali di petrolio per i quali sia stato concesso il contributo di cui al presente decreto, il recupero è effettuato nella misura percentuale che sarà indicata con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, di concerto con i Ministri per le finanze e per il tesoro, sentita la Commissione di cui al successivo articolo 7. Tale recupero è effettuato al netto di quello relativo ai prodotti esportati o utilizzati in bunkeraggi internazionali.

I recuperi di cui al presente articolo sono effettuati all'atto della liquidazione del contributo, mediante deduzione del loro importo dall'ammontare del contributo stesso e con le modalità stabilite con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato, di concerto con i Ministri per le finanze e per il tesoro ».

All'articolo 6 l'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto gli importatori devono comunicare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, i dati relativi alle importazioni di oli minerali greggi naturali di petrolio e alle esportazioni di prodotti finiti, nonché ai bunkeraggi internazionali, effettuate a far tempo dal 1° gennaio 1967, distinte per mese, per posizione doganale e per provenienza ».

All'articolo 7, primo comma, dopo le parole: « del Ministero del commercio estero, » sono aggiunte le altre: « del Ministero delle partecipazioni statali, ».

L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

« Coloro che, allo scopo di ottenere contributi, presentino anche per una sola volta dichiarazioni o documentazioni che dai controlli effettuati dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato d'intesa con il Ministero delle finanze dovessero essere riconosciuti non corrispondenti al vero, sono esclusi con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato dai benefici del presente decreto e sono puniti con la pena pecuniaria dal doppio al decuplo del contributo frodato o che abbiano tentato di frodare.

Per l'applicazione della pena pecuniaria di cui al primo comma si osservano le disposizioni contenute nella legge 7 gennaio 1929, n. 4, con le modalità che verranno precisate

con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato di concerto con il Ministro per le finanze ».

L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

« Per far fronte all'onere relativo al pagamento del contributo di cui al presente decreto, sarà iscritta, in relazione all'emissione dei certificati di credito di cui al successivo articolo 12, negli stati di previsione della spesa del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per gli anni finanziari 1967 e 1968, la somma complessiva di lire 90 miliardi.

Le somme non impegnate nel corso dell'esercizio 1967 vengono utilizzate nell'esercizio 1968 ».