CAMERA DEI DEPUTATI N. 839-A

RELAZIONE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE **FRAU**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(VALSECCHI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(TAVIANI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(MALAGODI)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO
(FERRI MAURO)

nella seduta del 3 ottobre 1972

—

Conversione in legge del decreto-legge 2 ottobre 1972, n. 550, concernente ulteriore proroga del termine di validità del decreto-legge 12 maggio 1971, n. 249, convertito nella legge 4 luglio 1971, n. 427, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi

Presentata alla Presidenza l'8 novembre 1972

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Tre mesi or sono, intervenendo in sede di discussione sulla conversione in legge del decreto con cui il Governo aveva disposto la proroga (per il periodo 1° luglio-30 settembre 1972) delle misure di defiscalizzazione in atto per alcuni prodotti petroliferi, nel raccomandare l'approvazione del provvedimento, ritenni, tuttavia di dover sottolineare tra l'altro l'esigenza che in una materia tanto delicata si potesse procedere,

non in maniera episodica e disarticolata, ma avendo presente – anche nelle fasi congiunturali – una visione globale dei molteplici problemi in gioco.

A questo proposito andava, in particolare, rilevato che alcune delle perplessità individuate in relazione al suddetto provvedimento, soprattutto riguardo alla durata della proroga ed al sistema di copertura della spesa, avevano un innegabile fondamento che in un quadro di condizioni politico-economiche di normalità, sia pure congiunturale, non avrebbe potuto non essere apprezzato. In effetti, un rinnovo di soli tre mesi poteva apparire inadeguato alla luce dei più aggiornati elementi disponibili in ordine all'andamento dei costi. A sua volta, il ricorso all'utilizzazione del ricavo netto di operazioni finanziarie effettuate dal Tesoro non sembrava un sistema istituzionalizzabile per questi od altri provvedimenti.

Pertanto, a fronte di tali considerazioni, restava il fatto che, persistendo le ragioni che erano state all'origine delle iniziali misure di defiscalizzazione del maggio 1971, una mancata conversione del decreto avrebbe comportato la pressoché automatica lievitazione dei prezzi della benzina e degli altri principali prodotti petroliferi. Si sarebbe, cioè, fatta una cosa certamente dannosa per la generalità dei cittadini, mettendo al tempo stesso in difficoltà numerosi settori industriali in un momento estremamente complesso e difficile della situazione economica generale, con la conseguenza di dar vita ad ulteriori, negative ripercussioni.

In questo quadro, nell'esprimere quindi voto favorevole alla conversione del provvedimento, manifestai altresì l'auspicio che la intera questione potesse finalmente pervenire ad una soluzione, non più congiunturale, ma definitiva.

A distanza di circa tre mesi da quell'intervento devo però dire che tale auspicio non ha avuto un concreto riscontro nella realtà delle cose.

Ancora una volta, infatti, ci troviamo impegnati in una discussione sulla conversione in legge di un decreto con cui il Governo ha proceduto ad un rinnovo – per un altro trimestre – delle riduzioni d'imposta precedentemente accordate. Ancora una volta cioè non è stato possibile affrontare la questione in maniera organica e definitiva, ma si è dovuto ricorrere a delle misure provvisorie e frammentarie.

Indubbiamente, diversi sono stati i motivi che hanno influito sull'indirizzo seguito dal Governo. Non ultimo, la prevista applicazione, a partire dal 1° gennaio 1973, del nuovo sistema impositivo basato sull'IVA. Applicazione che, come metterò meglio in luce nel prosieguo della relazione, richiederà – secondo quanto espressamente sottolineato dalla Commissione parlamentare dei 30 – una contestuale revisione dei livelli d'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi, onde consentire che all'obiettivo dell'invarianza del gettito tributario possa corrispondere l'altra condizione essenziale della riforma, vale a dire l'esigenza di evitare sensibili aumenti nei prezzi.

Del resto, all'impossibilità di disporre in tempo utile di precisi elementi in ordine alla revisione dei suddetti livelli d'imposta, ha fatto riscontro, sul piano dei costi, una realtà della quale il Governo non ha potuto, obiettivamente e responsabilmente, non tenere conto.

Se infatti a livello internazionale la situazione che era stata all'origine dei precedenti provvedimenti di defiscalizzazione è andata, man mano, perdendo la sua impronta congiunturale per acquisire una dimensione strutturale che non lascia intravedere possibili inversioni di tendenza, a livello interno si sono venute determinando sostanziali spinte al rialzo che hanno largamente superato le flessioni registratesi nel frattempo nei costi di approvvigionamento in relazione all'assestamento del mercato dei noli.

Ai fini di una più completa valutazione dei suddetti fenomeni potrà essere utile ricordare brevemente i molteplici fattori che si sono prodotti, a partire dal 1970, incidendo profondamente sulla situazione del settore petrolifero internazionale e riflettendosi ovviamente anche nel nostro Paese.

Si è trattato, com'è noto, di un complesso di fattori, di portata e contenuto diverso, sui quali ha dominato essenzialmente la volontà dei paesi maggiori produttori di petrolio di sfruttare appieno il peso politico ed economico connesso al perseguimento di un controllo effettivo delle proprie risorse. Da un lato, fattori contingenti, dovuti cioè ad eventi imprevisti ed eccezionali che hanno prodotto degli effetti – soprattutto sul ritmo e le correnti di approvvigionamento – suscettibili di essere riassorbiti entro un arco di tempo abbastanza ristretto. Dall'altro, fattori strutturali – attinenti fondamentalmente al costo degli approvvigionamenti – destinati cioè ad influire in maniera permanente sull'andamento del settore.

Il primo, in ordine di tempo, di tali fattori è da ricollegarsi alla chiusura – verifi-

catasi nel maggio del 1970 – dell'oleodotto Tapline, che trasporta ai terminali del Mediterraneo orientale i greggi estratti dai giacimenti dell'Arabia Saudita. Chiusura che è venuta improvvisamente ad aggravare una situazione già caratterizzata dalla perdurante impossibilità di utilizzare il Canale di Suez conseguente alla guerra Arabo-Israeliana del 1967. Successivamente la decisione delle autorità libiche di adottare dei provvedimenti per il contenimento della produzione ai fini della « conservazione » dei giacimenti contribuiva a ridurre ulteriormente le disponibilità di greggio nell'area mediterranea. Tale riduzione, anche per altri eventi di carattere congiunturale (tra l'altro, la maggiore richiesta di greggi mediorientali da parte degli USA e dell'Europa, causata dall'improvvisa caduta della produzione carbonifera nordamericana nonché dal ritardo registratosi nella realizzazione dei programmi di costruzione delle centrali elettronucleari) si traduceva, nell'esigenza di dirottare dal Mediterraneo al Golfo Persico il reperimento di un quantitativo di greggio valutabile intorno ai 50 milioni di tonnellate in un anno.

Contemporaneamente al verificarsi di tali eventi che, richiedendo una ingente capacità aggiuntiva di trasporto per affrontare le più lunghe rotte di rifornimento, non potevano non avere immediati e rilevanti riflessi sulle quotazioni dei noli (l'indice World Scale per navi noleggiate per viaggi singoli che allo inizio di maggio era pari a 100, raggiungeva nella seconda metà dell'anno 285) si sviluppava una nuova azione del Governo libico tendente ad ottenere un aumento dei propri introiti. I risultati di detta azione si traducevano nell'autunno del 1970 in un aumento dei prezzi di rifornimento (*posted prices*) dei greggi libici ed in una maggiorazione del prelievo fiscale.

Successivamente, anche gli altri maggiori paesi produttori concordavano con le compagnie petrolifere condizioni pressoché analoghe a quelle stabilite per i greggi nordafricani. Infine, a seguito di ulteriori richieste di aumento avanzate dalla Libia e quindi di altri paesi, venivano avviate nuove trattative, culminate, agli inizi del 1971, nei noti accordi di Teheran e Tripoli. Essi riguardavano, rispettivamente i greggi del Golfo Persico e quelli libici ed erano articolati, il primo, su:

una durata quinquennale;

un aumento immediato dei prezzi di riferimento di centesimi 35 per barile di greggio (1 cent per barile corrisponde a circa 50 lire per tonnellata);

una generalizzazione del tasso di imposizione fiscale pari al 55 per cento dei prezzi di riferimento;

una maggiorazione del prezzo di riferimento di cents 5 per barile applicabile al 1° giugno 1971 e al 1° gennaio degli anni 1973, 1974 e 1975;

un aumento addizionale, alle stesse date, del 2,5 per cento per tener conto dell'inflazione monetaria;

ed il secondo su:

una durata quinquennale;

un aumento dei prezzi di riferimento di cents 10 per barile di greggio, in armonia con l'accordo di Teheran;

un aumento dei prezzi di riferimento di cents 10 per barile di greggio per tener conto del basso contenuto di zolfo dei greggi libici;

un aumento dei prezzi di riferimento di cents 25 per barile di greggio, quale premio temporaneo per il minor nolo pagato sul greggio libico e per la sua maggiore vicinanza alle aree di consumo e suddiviso in:

1) cents 12 per barile, legato alla riapertura del Canale di Suez;

2) cents 13 per barile, variabile in relazione alle rate di nolo;

un aumento immediato dei prezzi di riferimento di cents 12,7 per barile di greggio, per tener conto dell'inflazione monetaria;

un aumento dei prezzi di riferimento di cents 7, in considerazione della differente struttura dei prezzi del greggio libico rispetto a quelli del Golfo Persico;

una estensione per tutte le compagnie concessionarie, del tasso di imposizione fiscale del 55 per cento.

Né quelli ora ricordati potevano considerarsi i soli eventi che venivano ad interessare il settore petrolifero, in quanto gli sconvolgimenti che si andavano registrando nel frattempo in campo monetario, investendo la moneta principale protagonista della scena petrolifera, sia per quanto concerne la determinazione dei prezzi di riferimento od il calcolo delle imposte sia per quello che attiene i pagamenti delle transazioni, vale a dire il dollaro, non potevano non determinare notevoli ripercussioni, vuoi per i paesi produttori che per i paesi consumatori e le compagnie. Nell'intento di pervenire ad una

situazione di maggiore stabilità, nel gennaio di quest'anno, dopo una lunga trattativa, è stato, quindi stilato tra Paesi produttori e compagnie petrolifere un accordo valido fino al 1975, in base al quale si è stabilito che il dollaro USA continuerà ad essere utilizzato per fissare il valore del petrolio greggio ed i prezzi di riferimento. Peraltro, questo valore non sarà più determinato mediante il rapporto del dollaro all'oro bensì mediante il suo riferimento alla media aritmetica del valore delle monete di nove Paesi industrializzati (Belgio, Francia, Germania occidentale, Giappone, Italia, Olanda, Regno Unito, Svezia e Svizzera).

L'accordo, che si è tradotto in via generale in un aumento dei prezzi del petrolio dell'8,49 per cento, anche se nella pratica i riflessi subiti da ciascun paese sono dipesi dalla maniera in cui si è modificata la posizione della rispettiva moneta nei confronti del nuovo valore del dollaro, prevede, infine, che la parità del dollaro-petrolio venga ricalcolata all'inizio di ciascun trimestre. Ciò allo scopo di poter apportare le periodiche variazioni dei prezzi di riferimento necessarie per garantire la stabilità del valore del petrolio.

Se le profonde modifiche intervenute negli ultimi due anni in campo petrolifero sono – come ho già ricordato – il risultato di una serie di eventi di varia natura che, accavallandosi in un breve arco di tempo, hanno rappresentato – grazie anche alla mutata realtà internazionale – una forza d'urto particolarmente penetrante, va peraltro rilevato che la struttura del settore era già da tempo incamminata verso una progressiva evoluzione.

Nell'immediato dopoguerra, infatti, il mercato petrolifero internazionale era caratterizzato dalla presenza di un limitato numero di imprese aventi struttura multinazionale.

A partire dal 1950 sul mercato cominciarono invece ad entrare numerosi altri operatori attratti dalle prospettive economiche particolarmente favorevoli riguardo all'evoluzione della domanda nonché ai profitti acquisibili in caso di scoperte di giacimenti petroliferi.

Il moltiplicarsi degli operatori e le ingenti scoperte di giacimenti effettuate in molti paesi (Medio Oriente e Nord Africa), determinarono quindi una larga disponibilità di offerta di greggio sul mercato mondiale, dando luogo ad una situazione fortemente concorrenziale che portò alla riduzione dei prezzi effettivi rispetto ai prezzi di riferimento (*posted prices*), vale a dire alle quotazioni cui le compagnie petrolifere si impegnavano a vendere a qualsiasi acquirente nelle varie località di produzione.

La decisione del 1960 delle compagnie di abbassare questi *posted prices*, in quanto non più rappresentativi delle condizioni dei prezzi del mercato, determinò la reazione dei paesi produttori di petrolio, i quali si sentirono danneggiati da simili riduzioni essendo le loro entrate fiscali per l'appunto commisurate ai livelli di tali prezzi.

Ne derivò la creazione dell'OPEC (Organizzazione dei Paesi esportatori di petrolio) che, formata originariamente da pochi paesi del Medio Oriente e dal Venezuela, ha successivamente raccolto l'adesione della Libia, dell'Algeria, della Nigeria, dell'Indonesia, ecc. fino a raggruppare, oggi, 11 paesi che rappresentano circa il 70 per cento della produzione mondiale di greggio (esclusi i paesi comunisti).

Nei suoi primi dieci anni di vita l'OPEC non riuscì ad ottenere apprezzabili successi, anche a causa della scarsa coesione dei suoi associati.

Agli inizi degli anni '70, grazie ai fattori che ho in precedenza ricordato, non ultima la spinta unitaria determinata dalla guerra contro Israele, l'OPEC è riuscita peraltro a trovare tale coesione. Fatto, questo, che l'ha posta in una posizione di forza nei confronti delle compagnie petrolifere consentendogli di realizzare, attraverso i già ricordati accordi di Teheran, Tripoli e Ginevra, dei sostanziali risultati.

In base ai suddetti accordi, infatti, i governi dei Paesi produttori hanno potuto spuntare notevoli incrementi nelle loro entrate fiscali sul greggio esportato. Si calcola, infatti, che nel solo 1971 i prelievi unitari di tali Paesi sul barile di greggio siano aumentati mediamente intorno al 40 per cento portando l'ammontare complessivo dei versamenti loro effettuati dalle imprese produttrici dai circa 7,6 miliardi di dollari del 1970 agli 11,8 miliardi di dollari del 1971. Inoltre, tali cifre sono destinate ad accrescersi notevolmente ove si consideri che i maggiori introiti complessivi che, secondo le stime (PIW), dovrebbero realizzare i Paesi produttori, nel periodo 1970-1975, per effetto dei citati accordi e del previsto incremento della produzione, supererebbero largamente i 30 miliardi di dollari.

D'altra parte, dopo questo primo sostanziale risultato, l'OPEC ha dato luogo ad una nuova serie di rivendicazioni riguardanti, questa volta, non la questione dei prezzi, bensì il controllo del greggio, da conseguire attraverso la partecipazione al capitale azionario

delle compagnie concessionarie per le attività svolte nell'ambito dei confini nazionali.

Nei mesi scorsi si è quindi andata sviluppando una laboriosa trattativa fra le compagnie petrolifere ed i rappresentanti dei paesi arabi del Golfo Persico per definire le condizioni di tale partecipazione.

Nel frattempo (2 giugno 1972) si sono prodotti due fatti di rilievo: l'Iraq ha nazionalizzato una parte dei propri giacimenti; l'Iran ha a sua volta concluso con il consorzio delle compagnie che opera sul proprio territorio un accordo non basato sulla « partecipazione » ma sul rinnovo delle attuali concessioni fino al 1994.

Pochi giorni or sono, infine, è intervenuta la conclusione delle trattative sul problema della « partecipazione ». In base all'accordo raggiunto è stato stabilito che:

1) i governi dei paesi produttori acquisiranno una quota di partecipazione nelle compagnie concessionarie che da un iniziale 25 per cento passerà nel 1983 al 51 per cento;

2) interverrà una compensazione per le attività nazionalizzate in base ad un valore superiore agli immobilizzi netti risultanti dai bilanci delle società concessionarie;

3) la quota di greggio spettante ai paesi produttori verrà in parte commercializzata direttamente ed in parte ceduta alle compagnie ad un prezzo da definire.

Va comunque detto che il notevole incremento dei versamenti fiscali agli Stati produttori non rappresenta per i prossimi anni il solo o il più importante problema che il settore petrolifero si troverà impegnato a fronteggiare.

L'ulteriore aumento dell'incidenza del petrolio sulla domanda globale di energia, quanto meno per i prossimi dieci anni, fino a quando cioè l'energia di origine nucleare non potrà acquisire con lo sviluppo della tecnologia un ruolo più determinante, imporrà infatti, al settore uno sforzo finanziario gigantesco per poter adeguare le proprie strutture in modo da corrispondere tempestivamente allo sviluppo dei consumi.

Secondo i dati della Chase Manhattan Bank nel decennio 1960-69 l'industria petrolifera mondiale (fatta eccezione per i paesi comunisti) ha investito complessivamente 146 miliardi di dollari di cui 71 (48,6 per cento) nella ricerca e produzione, 20 (13,7 per cento) nel trasporto, 20 (13,7 per cento) nella raffinazione, 21 (14,4 per cento) nella distribuzione e 14 (9,6 per cento) in altre attività.

Ebbene, in base a valutazioni della stessa CMB, si stima che entro il 1985 tale cifra debba raggiungere i 1000 miliardi di dollari. Ciò, sia per il reperimento di nuove aree di produzione (ove non intervenissero nuovi ritrovamenti, i 90 miliardi circa di tonnellate di riserve petrolifere accertate alla fine del 1971 sarebbero destinati ad esaurirsi nei prossimi venti anni) sia per fronteggiare gli ingenti impegni connessi alla lotta contro gli inquinamenti (benzine senza piombo, combustibili a basso tenore di zolfo).

D'altra parte, proprio il crescente volume di versamenti fiscali agli Stati produttori, e l'aumento dei costi, riducendo le possibilità di autofinanziamento da parte del settore, secondo una tendenza già manifestatasi negli ultimi anni, dirotterà una rilevante porzione di tale fabbisogno di capitali verso i mercati finanziari.

Secondo valutazioni del vice presidente della CMB circa 400 miliardi di dollari dovranno, nei prossimi 15 anni, essere reperiti dal settore petrolifero ricorrendo a fonti esterne. Cifra questa che da sola lascia intravedere quali rilevanti ripercussioni potrebbero determinarsi sull'andamento dei mercati finanziari.

Passando dal quadro internazionale al più ristretto ambito nazionale, è da rilevare che il nostro paese non poteva, né potrà per il futuro, non essere profondamente interessato ed influenzato da questa vasta e complessa problematica. Il petrolio rappresenta, infatti, attualmente la fonte di gran lunga più importante del bilancio energetico nazionale, avendo coperto nel 1971 oltre il 73 per cento del fabbisogno complessivo di energia.

Tale situazione è il risultato di un processo iniziatosi nell'ultimo dopoguerra e favorito, oltre che dalla localizzazione favorevole dell'Italia rispetto alle più importanti aree di rifornimento, – direi – quasi paradossalmente, dalla pressoché totale inesistenza di altre fonti energetiche proprie meno competitive, quali il carbone.

In pratica, dal 1955 al 1970 i consumi italiani di petrolio si sono sviluppati ad un tasso annuo vicino al 15 per cento passando dal 33,6 al 72,5 per cento del consumo complessivo. Per contro, il gas naturale, il carbone e l'energia elettrica primaria (idroelettrica) sono passati nello stesso periodo, rispettivamente, dall'8,3 all'8,8 per cento, dal 31,4 al 9,1 per cento e dal 26,7 al 9,6 per cento.

Per quanto più in particolare concerne i consumi specifici di prodotti petroliferi, il loro andamento dal 1955 al 1971 è risultato il seguente:

Consumi interni.

(milioni di tonnellate)

	1955	1960	1965	1970	1971
Benzina auto	1.310	2.535	5.890	9.200	9.600
Gasolio auto	1.070	2.050	3.115	4.370	4.440
Olio combustibile	5.200	10.800	25.400	39.000	38.800
Altri prodotti	1.732	2.782	6.695	19.974	23.070
TOTALE	9.312	18.167	41.100	72.544	75.910

Come ho accennato, le ragioni di una simile affermazione del petrolio, vanno ricercate in una serie di fattori, in parte anche casuali. Tuttavia, un notevole peso ha avuto altresì la politica che fin dal primo dopoguerra il Governo italiano ha ritenuto di applicare sia per quanto riguarda l'approvvigionamento sia per quanto riguarda la possibilità da parte di nuovi operatori di entrare sul mercato.

La liberalizzazione delle importazioni petrolifere, che ha riguardato non soltanto il greggio, ma anche i prodotti petroliferi, ha in particolare permesso al nostro Paese di spuntare costi di approvvigionamento più bassi rispetto ad altri paesi europei, contribuendo in maniera non indifferente al rapido processo di industrializzazione.

L'Italia oggi si trova profondamente inserita nel mercato petrolifero internazionale traendone innegabili benefici, sia in termini di sicurezza (attraverso la diversificazione degli approvvigionamenti) sia in termini di maggiore economicità dei propri rifornimenti rispetto ad altri paesi europei (attraverso la concorrenza tra i fornitori del mercato italiano).

In effetti, si deve riconoscere che, nel corso delle varie crisi che hanno caratterizzato negli ultimi venti anni il mercato petrolifero internazionale (crisi di Abadan nel 1950, prima crisi di Suez del 1956, seconda crisi di Suez del 1967), il petrolio non è mai mancato alla nostra economia, talché non è stato neppure necessario utilizzare le scorte d'obbligo fatte costituire dal Governo per fronteggiare situazioni di emergenza.

Particolarmente importante appare inoltre il fatto che in Italia operino aziende aventi dimensioni, strutture e caratteristiche profondamente diversificate: aziende facenti parte di gruppi internazionali, aziende cosiddette « indipendenti », l'azienda di Stato.

Né va dimenticato che la politica di liberalizzazione seguita anche per quanto concerne i prodotti finiti fa sì che l'Italia, nonostante sia un paese fortemente esportatore (il 25 per cento della capacità di raffinazione è utilizzata per la esportazione), importa notevoli quantitativi di prodotti, specialmente di olio combustibile. Il che dà ai consumatori italiani la possibilità di cogliere tutte le occasioni più convenienti che si possono presentare sui mercati internazionali, con evidenti effetti calmieratori per il mercato interno.

Ho accennato poc'anzi alla capacità di raffinazione. È questo, com'è noto, un argomento assai dibattuto in quanto, vuoi per gli ingenti capitali che la realizzazione di tale capacità comporta, vuoi per i problemi di protezione dell'ambiente che alla stessa sono collegati, negli ultimi anni si è da varie parti accennato all'esistenza in questo campo di un eccesso di investimenti.

Va peraltro rilevato che, almeno in parte, all'origine di questa polemica vi è un diverso modo di calcolare detta capacità. Come evidenziato in un rapporto dell'ottobre 1970 della Commissione consultiva per l'energia istituita presso il Ministero dell'industria, l'effettiva capacità esistente va, in realtà, individuata con quella praticamente utilizzabile nell'arco dell'anno che corrisponde a circa l'85 per cento di quella che risulta istallata; è calcolata cioè tenendo conto dei diversi tipi di greggio impiegati, dell'esigenza di adeguare entro certi limiti la produzione alle caratteristiche stagionali dei consumi, delle prevedibili fermate degli impianti, ecc.

Orbene, la capacità così intesa alla fine del 1971 era valutabile nell'ordine di 143 milioni di tonnellate ripartite fra una quarantina di impianti. Cifra questa che, rapportata all'entità della materia prima complessivamente la-

vorata nel medesimo anno (120 milioni di tonnellate) corrisponde ad un tasso di utilizzo degli impianti di circa l'84 per cento.

Indubbiamente, non si tratta di un valore molto elevato.

Al riguardo va comunque detto che, specie negli ultimi tempi, questa situazione non è riscontrabile nel solo settore petrolifero, per il quale, del resto, hanno altresì influito fattori congiunturali: interni perché, a causa del ristagno della produzione industriale i consumi di olio combustibile hanno subìto negli ultimi due anni una leggera flessione a fronte di aumenti annuali che in passato si aggiravano intorno al 10 per cento; internazionali perché, come accennato, il 25 per cento circa della nostra capacità di raffinazione lavora per la esportazione. Da queste valutazioni nasce comunque la considerazione che si sia raggiunto un livello di capacità di raffinazione sufficiente agli attuali fabbisogni; il che comporta l'esigenza di una cautela e di una approfondita analisi di fronte a nuovi programmi che gli organi competenti vorranno esaminare o hanno in corso di esame.

Per completare il quadro in cui si articola l'attività petrolifera va infine accennato alla distribuzione, vale a dire, alla fase attinente al passaggio dei prodotti dai centri di produzione a quelli di consumo.

In proposito è da rilevare che tale attività si presenta – per strutture e investimenti richiesti – in termini assai diversificati a seconda delle caratteristiche dei prodotti e, ovviamente, dei consumatori cui questi sono destinati. In particolare, una netta distinzione va fatta fra la distribuzione dei carburanti e quella dei combustibili.

Quanto alla prima, essa avviene pressoché esclusivamente attraverso gli impianti stradali di vendita che oggi ammontano a circa 40.000 e che, per lo più, fanno capo, direttamente o attraverso forme di convenzionamento, alle principali aziende (circa una dozzina) operanti nel settore.

Il notevole numero di impianti esistenti – favorito, fino a due anni orsono, sia dalla concorrenza sviluppatasi fra gli operatori sia dalla esistenza di una disciplina che non ha consentito nel rilascio delle autorizzazioni una adeguata selezione dei soggetti richiedenti – se, da un lato, ha comportato innegabili vantaggi per gli automobilisti, dall'altro, ha determinato un notevole impegno di investimenti, calcolabile nell'ordine di 1000 miliardi di lire ed ha situato le vendite medie unitarie per impianto tra le più basse in Europa. (Nel 1970 tali vendite di benzina erano in Italia di 200 tonnellate circa, contro le 230 della Francia, le 280 dell'Austria, le 340 della Germania Federale e le 380 del Regno Unito).

In effetti, un'esigenza da tempo avvertita in questo campo riguarda la possibilità di pervenire ad una razionalizzazione di tale attività ai fini di una maggiore economicità di esercizio, attraverso un aumento dei livelli di vendita. La nuova disciplina varata con il decreto-legge 26 ottobre 1970 che ha, tra l'altro, introdotto il sistema concessionale e fissato un limite al numero degli impianti da rilasciare annualmente, è già un primo passo in tal senso, cui viene ad aggiungersi il blocco che, di fatto, da oltre due anni è stato attuato nelle assegnazioni delle nuove concessioni.

Riguardo alla distribuzione dei combustibili, occorre rilevare che, contrariamente a quanto avviene per i carburanti, le cui vendite – come ho accennato – fanno capo alle principali marche, si registra la presenza di un notevole numero di grossisti e rivenditori che acquistano i prodotti presso le raffinerie ed i depositi costieri, provvedendo quindi alla distribuzione capillare al consumo.

In base ad un'indagine effettuata dal CIP, si calcola mediamente che la percentuale di partecipazione dei grossisti nelle vendite complessive di combustibili vada dall'80 per cento per i prodotti da riscaldamento (gasolio e O.C. fluido) al 30-40 per cento per gli oli combustibili destinati all'industria. Livello quest'ultimo che comunque si spiega con la presenza di grossi consumatori che acquistano direttamente dai produttori.

In questo campo, quindi, la concorrenza si esplica su due piani diversi, da un lato tra le compagnie petrolifere per quanto riguarda il prezzo di cessione ai rivenditori, dall'altro tra gli stessi rivenditori per quanto riguarda l'acquisizione della clientela di consumo.

Va inoltre aggiunto che la struttura relativamente semplificata della distribuzione di combustibili comporta, rispetto a quella dei carburanti, una più limitata incidenza dei costi operativi oltre che di investimento. Fatto uguale a cento il totale dei costi sostenuti dalle aziende petrolifere per importare il greggio, raffinarlo e distribuirlo, l'incidenza dei soli costi di distribuzione varia da un massimo di 60 per i carburanti, ad un minimo di 25 per i combustibili.

La complessità e l'articolazione di una simile realtà e l'importanza che i costi dell'energia rivestono per i consumatori, soprattutto industriali, giustificano un controllo da parte

degli organi dello Stato sui prezzi di vendita dei prodotti petroliferi. In effetti, tale controllo risale agli anni immediatamente precedenti l'ultima guerra mondiale, allorché fu introdotto un rigido blocco dei prezzi dei principali beni che in breve tempo venne esteso alla quasi totalità delle merci e dei servizi. Nel 1944, con la creazione del Comitato interministeriale dei prezzi, si pose fine al blocco così inteso, che congelava i prezzi dei vari prodotti ad un certo livello sottraendoli totalmente alle decisioni degli operatori, per passare ad un regime più elastico, articolato sulla determinazione di prezzi massimi e limitato a quei beni per i quali il mantenimento di una disciplina veniva considerato necessario.

Sotto questo nuovo regime ricaddero per l'appunto i prodotti petroliferi unitamente ad altri prodotti energetici.

L'opportunità di pervenire ad una determinazione dei prezzi massimi basata su criteri obiettivi portò nel 1956 all'introduzione del metodo cosiddetto della « parità d'importazione », in quanto riferito alle quotazioni internazionali dei prodotti finiti.

A seguito degli avvenimenti connessi alla crisi di Suez, alla fine dello stesso anno, l'applicazione del suddetto metodo venne soppressa. Fu ripresa nel 1959 per essere definitivamente abbandonata nel 1960, in quanto non ritenuta più idonea a rappresentare la realtà del mercato dopo i profondi mutamenti verificatesi nell'industria petrolifera italiana, nel frattempo trasformatasi anche in esportatrice di prodotti finiti.

Il permanere, comunque, dell'esigenza di disporre di una metodologia obiettiva e, al tempo stesso, in grado di recepire le caratteristiche e la struttura economica dell'industria nonché di seguirne l'evoluzione, portò alla impostazione – da parte del CIP – di un nuovo metodo basato sui costi.

Gli studi iniziati nel 1967 si sono conclusi nel 1971, con l'approvazione del nuovo metodo, prima da parte della Commissione centrale prezzi (organo consultivo del CIP in cui sono rappresentate, oltre alle Amministrazioni dello Stato, tutte le categorie economiche del Paese sia imprenditoriali che sindacali) e quindi del Comitato interministeriale prezzi, con provvedimento n. 16 del 30 giugno 1971 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 166 del 3 luglio 1971. In base a tale metodologia, i costi vengono rilevati attraverso appositi questionari da compilarsi da parte di tutte le aziende importatrici di greggio, raffinatrici e distributrici di prodotti.

La Segreteria del CIP provvede quindi ad effettuare i necessari controlli al fine di verificare:

a) la veridicità dei dati comunicati, attraverso ispezioni contabili presso le aziende:

b) la rispondenza dei costi fob del greggio e dei noli alla effettiva situazione del mercato internazionale;

c) la corretta attribuzione ai prodotti soggetti a disciplina CIP della quota dei costi di raffinazione e di distribuzione ad essi riferita, enucleando cioè la parte di costi da attribuire agli altri prodotti non controllati;

d) la rispondenza degli elementi comunicati alle situazioni operative ottimali, in modo da escludere gli oneri non rappresentativi di una struttura di mercato efficiente e dinamica (vengono escluse ad esempio le spese di pubblicità e quelle per le stazioni di servizio).

Ne consegue, pertanto, che elemento caratteristico del nuovo metodo è la valutazione critica della situazione economica del settore in modo che i provvedimenti del CIP assicurino ai consumatori italiani i prezzi migliori possibili, pur rispettando le esigenze del progresso tecnologico delle aziende.

Conclusa la fase dell'accertamento dei costi, la segreteria del CIP provvede alla determinazione dei prezzi massimi dei prodotti.

Non intendo addentrarmi in descrizioni eccessivamente dettagliate, tanto più che la documentazione disponibile consente a chiunque lo voglia, di approfondire tutti gli aspetti tecnici della questione. Da parte mia mi limiterò ad alcuni cenni essenziali. In sintesi, va detto che il prezzo di ciascun prodotto viene a configurarsi come sommatoria dei seguenti elementi:

il costo della materia prima;
il costo di raffinazione;
il costo di distribuzione.

Per quanto riguarda il costo della materia prima, i calcoli effettuati portano all'individuazione di un costo medio unitario per tonnellata di greggio importato. La successiva operazione riguarda l'imputazione di tale costo ai diversi prodotti secondo un apposito procedimento matematico.

Riguardo ai costi di raffinazione si tiene conto di tutte le operazioni effettuate nelle raffinerie italiane per l'ottenimento dei prodotti finiti, pervenendo anche in questo caso ad individuare per ciascuno di essi il costo medio per tonnellata.

Quanto, infine, ai costi di distribuzione si prendono in considerazione le spese sostenute per la movimentazione dei prodotti e la loro distribuzione al consumo. Rientrano in questo quadro le spese relative ai trasporti, ai depositi costieri ed interni, ai punti di vendita, eccetera.

La somma di tutti gli elementi ora ricordati costituisce il costo industriale di ciascun prodotto, cui vanno aggiunti gli oneri fiscali costituiti dall'imposta di fabbricazione e dall'IGE, ottenendo così il prezzo massimo di vendita al consumo.

Secondo quanto disposto dal citato provvedimento n. 16, periodicamente vengono effettuati gli accertamenti relativi ai costi della materia prima (ogni quattro mesi, essendo questo l'elemento più dinamico), ed ai costi di raffinazione e distribuzione (ogni anno).

Sebbene il metodo non abbia trovato fino ad oggi applicazione compiuta con il relativo regolamento, la segreteria del CIP ha, dal 1970, provveduto alla rilevazione dei costi secondo le scadenze sopra indicate. Oggi, pertanto, si dispone dei dati relativi ai costi della materia prima del quadrimestre più recente nonché dei costi di raffinazione e distribuzione relativi al 1971.

La complessità dei problemi inerenti alla determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi, l'entità degli interessi in gioco, l'importanza degli effetti che i livelli dei prezzi possono determinare nei confronti dell'intera economia del paese, quali si evincono dalla breve esposizione fatta, mi sembra conducano alla conclusione, che non sia possibile fissare dei prezzi che diano effettive garanzie ai consumatori ed agli operatori senza l'ausilio di criteri obiettivi.

Del resto, l'esperienza degli altri paesi mostra che laddove è adottata una disciplina dei prezzi dei prodotti petroliferi si fa riferimento ad una metodologia.

È questo il caso della Francia che è il paese europeo in cui la disciplina dei prezzi dei prodotti petroliferi è svolta in maniera più organica.

Il metodo utilizzato è quello della parità di importazione in quanto si riferisce alle quotazioni internazionali e ne segue la dinamica attraverso particolari formule. Caratteristica del metodo francese è che i prezzi ufficiali dei prodotti petroliferi possono fluttuare entro un limite massimo ed uno minimo: il primo, a salvaguardia dei consumatori, è legato ai prezzi dei prodotti petroliferi nel mercato degli Stati Uniti, il secondo, a salvaguardia degli operatori petroliferi, è basato sui costi di importazione del greggio e sui prezzi degli Stati Uniti.

L'applicazione del metodo avviene in maniera molto rigorosa e automatica. In altre parole il Governo francese, a partire dal 1969 – data in cui venne applicato il metodo nella sua nuova configurazione – non è mai intervenuto per impedire l'applicazione dei risultati.

Lo stesso può dirsi della Spagna, del Belgio e dell'Olanda dove, sia pure in base a formule diverse (legislative, regolamentari o semplicemente *gentlemen's agreements*), si fa parimenti ricorso a sistemi legati alla « parità d'importazione ».

La già ricordata inadeguatezza alla situazione del nostro Paese di una metodologia basata sulla « parità di importazione », mi sembra debba indurre a considerare positivamente l'adozione della formula alternativa basata sulla determinazione dei prezzi in funzione dei costi, così come è stata tradotta nel metodo messo a punto dal CIP.

Indubbiamente, non è agevole far funzionare, come dovrebbe, un meccanismo così complesso ed articolato, tenuto conto della difficoltà di leggere con chiarezza nelle pieghe dei bilanci delle aziende petrolifere, specialmente se collegate internazionalmente. Soprattutto, mi rendo conto delle difficoltà insite nella individuazione di quei costi « ottimali » che, secondo la filosofia del Metodo, dovrebbero costituire il punto di riferimento per la fissazione dei prezzi massimi.

Peraltro, va considerato che la rilevazione, tra gli altri, dei costi dell'Azienda di Stato, rappresenta un elemento di comparazione significativo, data la dimensione e le diramazioni dalla stessa acquisite sul piano interno ed internazionale. Né, del resto, può essere dimenticato che il Consiglio di Stato in due occasioni (sentenze della IV sezione, n. 152 del 13 marzo 1963 e n. 337 del 2 maggio 1963) ha affermato che la determinazione da parte del CIP dei prezzi massimi deve avvenire attraverso l'uso di strumenti tecnici basati sull'accertamento dei costi e che la Coste costituzionale, con la sentenza del 25 giugno 1957, ha riconosciuto in tale Organo dell'amministrazione le funzioni di garanzia dei diritti enunciati nell'articolo 41 della Costituzione.

D'altra parte è da auspicare che le eventuali difficoltà connesse inizialmente alla messa in moto di un meccanismo così delicato possano essere attenuate sempre più attraverso un processo di sperimentazione continuato nel tempo.

È alla luce del quadro interno ed internazionale che ho descritto sulla base degli elementi di giudizio sin qui evidenziati che – ritengo – debbano essere esaminati e valutati i provvedimenti che, dal maggio 1971 ad oggi, il Governo è andato adottando in tema di prezzi di prodotti petroliferi.

Le origini e le tappe di tale processo sono note.

Gli avvenimenti già illustrati che caratterizzarono la seconda metà del 1970 ed i mesi successivi portarono ad una notevole lievitazione nei costi di approvvigionamento del greggio. Secondo calcoli effettuati dal CIP, il costo medio d'importazione in Italia, che nel primo semestre del 1970 era stato di L/T 9.400, risultò infatti nel marzo del 1971 pari a L/T 13.700.

L'aumento di L/T 4.300 fu dovuto per L/T 2.500 all'aumento verificatosi nei noli cisternieri e per la rimanente quota di L/T 1.800 agli incrementi registratisi nei costi fob.

L'applicazione dei criteri contenuti nel Metodo ai costi aggiornati della materia prima ed ai costi di raffinazione e di distribuzione del 1969 portarono ad individuare i seguenti aumenti nei prezzi dei principali prodotti soggetti alla disciplina del CIP:

Benzina normale	L/lt 5
Benzina super	L/lt 3
Gasolio motori	L/lt 6
Olio combustibile	L/kg 2,6

Con decreto-legge del 12 maggio 1971, n. 249, il Governo decise peraltro di non aumentare i prezzi di vendita, preferendo apportare delle riduzioni alle aliquote di imposta di fabbricazione gravante sui vari prodotti, ripartendo i maggiori costi tra l'erario e le compagnie nella maniera seguente:

	A carico dell'erario	A carico aziende petrolifere
	—	—
Benzina normale	3	2
Benzina super	3	–
Gasolio motori	2	4
Olio combustibile	2	0,6

Alla scadenza del 31 dicembre 1971 il provvedimento fu prorogato una prima volta fino al 30 giugno 1972 e quindi fino al 30 settembre.

Prima di quest'ultimo termine, il Governo ha, infine, nuovamente deliberato una proroga di altri tre mesi.

All'origine di tali proroghe vi sono sempre state delle rilevazioni degli organi tecnici del CIP dalle quali risultava la persistenza di una situazione che richiedeva il mantenimento delle misure in atto.

Infatti, alla fine del 1971 si costatò come i costi di approvvigionamento non avessero subìto riduzione rispetto ai livelli precedentemente accertati.

Nel giugno scorso, l'organo tecnico del CIP presentava i risultati dell'indagine svolta sia sui costi di importazione del greggio nell'ultimo quadrimestre, sia sui costi di raffinazione e distribuzione nel 1971.

Da tali risultati emergeva come a fronte di una flessione dei costi della materia prima, pari a circa 1.700 lire/tonnellata, dovuto essenzialmente alla riduzione dei noli, si era registrata una lievitazione dei costi di raffinazione e distribuzione rispetto a quelli del 1969, in relazione agli aumenti verificatisi nei costi della mano d'opera, dei trasporti stradali ed alla riduzione del tasso di utilizzo degli impianti conseguente alla recessione economica generale.

Di fatto, i costi dei principali prodotti sottoposti a disciplina CIP risultavano superiori, rispetto a quelli accertati nel marzo 1971, nella misura di 2 lire/litro per la benzina normale, 3 lire/litro per la super e 1 lira/litro per il gasolio. Di conseguenza la semplice proroga delle riduzioni fiscali in atto, eleva – a partire dal 1° luglio scorso – la quota di maggiori costi lasciata a carico delle aziende a 4 lire/litro per la benzina normale, a 3 lire/litro per la super e a 5 lire/litro per il gasolio motori.

Gli ultimi accertamenti effettuati dagli uffici del CIP sulla base dei dati relativi ai costi di importazione per il secondo quadrimestre del 1972 hanno infine confermato le cifre sopradette.

Ne deriva che, oggi, la struttura dei principali prodotti petroliferi risulta la seguente:

a) *Costo della materia prima:*

Costo fob	L.	9.700 la tonnellata
Nolo	»	2.300 la tonnellata
TOTALE . .	L.	12.000 la tonnellata

(È da segnalare che a fronte di tale livello medio per il complesso del greggio importato in Italia, gli uffici del CIP hanno accertato per l'Agip un costo pari a lire 12.100 la tonnellata).

Costo che viene così ripartito tra i vari prodotti:

Benzina super	L.	10,92 il litro
Benzina normale	»	10,70 il litro
Gasolio motori	»	12,40 il litro
Olio combustibile denso .	»	10,33 il chilo

b) *Costo di raffinazione.*

Il costo medio di raffinazione accertato per l'anno 1971 è pari a lire 2.500 la tonnellata e la sua ripartizione per singoli prodotti è risultata la seguente:

Benzina super	L.	7,10 il litro
Benzina normale	»	4,07 il litro
Gasolio auto	»	1,55 il litro
Olio combustibile denso .	»	1,47 il chilo

c) *Costi di distribuzione.*

Tali costi, sempre riferiti al 1971, sono stati così individuati:

Benzina super	L.	25,18 il litro
Benzina normale	»	22,14 il litro
Gasolio auto	»	14,92 il litro
Olio combustibile denso .	»	1,22 il chilo

Sulla base dei suddetti costi accertati dal CIP ed includendo gli oneri fiscali attualmente in vigore, i prezzi di vendita dei prodotti petroliferi dovrebbero risultare come segue:

VOCI	Benzina super L/litro	Benzina normale L/litro	Gasolio motori L/litro	Olio combustibile denso L/Kg
Costo materia prima	10.92	10,70	12,40	10,33
Costo raffinazione	7,10	4,07	1,55	1,47
Costo distribuzione	25,18	22,14	14,92	1,22
Imposta fabbricazione	114,57	112,24	43,36	0,50
IGE	6,93	6,51	7,44	0,68
Arrotondamento	0,30	0,34	0,33	0,05
Prezzo di vendita	165 –	156 –	80 –	14,25
Prezzo attuale (compresa defiscalizzazione riconosciuta con decreto-legge 30 settembre 1972) . . .	162 –	152 –	75 –	14,25
Differenza	+ 3 –	+ 4 –	+ 5 –	—

In un quadro di circostanze e di elementi qual'è quello ora descritto, l'eventuale mancata ratifica del decreto-legge in esame avrebbe indubbiamente l'effetto di far cessare le riduzioni di imposta in atto. È da escludere, peraltro, che l'atteggiamento negativo del Parlamento possa di per sé annullare gli effetti dei provvedimenti CIP 12 maggio e 30 giugno 1971, con i quali la Giunta del CIP e lo stesso Comitato modificarono i listini dei prezzi massimi per merce schiava, ige esclusa, per tener conto delle misure di defiscalizzazione disposte con l'iniziale decreto-legge del 12 maggio 1971.

Per ottenere il risultato di far retrocedere i livelli dei prezzi autorizzati per « merce schiava ige esclusa » cioè al netto di oneri fiscali occorrerebbe, in effetti, un nuovo provvedimento del CIP in tale senso, sulla cui applicabilità sono tuttavia da nutrirsi alcuni dubbi in quanto – a meno che non fosse il frutto di nuovi accertamenti – verrebbe a contraddire i risultati dell'indagine degli Organi tecnici del CIP e, al tempo stesso, l'autodisciplina applicata dal medesimo CIP ai propri atti in base al Metodo.

La problematica che ne risulta, in termini realistici, si traduce in una scelta di responsabilità del Parlamento:

o la conferma dello strumento adottato dal Governo in circostanze del tutto eccezionali;

o la prospettiva di una situazione di mercato confusa e pericolosa sia per i consumatori e gli operatori del settore sia, soprattutto, per l'economia del Paese, come dimostra la recente esperienza del Belgio in presenza di uno stato di cose pressoché analogo.

Esistono dunque motivi di ordine assolutamente generale ma anche immediati e contingenti che inducono a confermare la scelta del Governo. Certamente, la formula adottata – l'ho detto inizialmente e lo ribadisco ora – per la sua frammentarietà ed episodicità, non può essere ritenuta soddisfacente in rapporto alle caratteristiche della situazione cui si è dovuto far fronte. E dobbiamo anzi fare dei rilievi al Governo per avere finora rinviato una soluzione organica e definitiva della questione. Peraltro, come ho accennato in premessa, la prossima entrata in vigore dell'IVA offrirà la occasione per affrontare una volta per tutte lo argomento, in quanto renderà necessaria una contestuale revisione strutturale del sistema di imposizione fiscale sui prodotti petroliferi. È il caso di ricordare a questo proposito le raccomandazioni della già citata « Commissione dei Trenta » secondo la quale è necessario che con l'introduzione dell'IVA si proceda contemporaneamente alla riduzione dell'imposta di fabbricazione per quei prodotti – tra cui quelli petroliferi – per i quali l'incidenza del nuovo tributo, qualora rimanesse inalterata la misura dell'accisa, determinerebbe un aumento sensibile del prezzo.

Problema che, a giudizio della Commissione, riveste particolare rilevanza e urgenza, per gli evidenti riflessi sulla stabilità del sistema dei prezzi.

Gli elementi che ho esposto – forse troppo sinteticamente data l'ampiezza e la complessità della problematica affrontata – mi sembra abbiano messo sufficientemente in luce la necessità che da parte del Parlamento si proceda alla conversione del decreto-legge del 30 settembre 1972. Certamente – l'ho già sottolineato – non mancano le riserve sulle procedure che sono state finora seguite. Come non mancano le zone d'ombra circa l'effettiva possibilità degli organi tecnici del CIP di penetrare, con la chiarezza e la precisione che sarebbero necessarie, la realtà estremamente varia, articolata e, talvolta, sfuggente del settore petrolifero e dei suoi protagonisti.

Quest'ultimo, in particolare, sarà un problema da approfondire ulteriormente nell'intento di far sì che il controllo dei prezzi dei prodotti petroliferi risulti realmente incisivo, efficace e rispondente a quelle esigenze di tutela dei cittadini per le quali è stato giustamente voluto.

Un altro argomento che parimenti dovrà essere approfondito è quello dell'estensione della disciplina del CIP a categorie di prodotti petroliferi di largo impiego oggi svincolati da ogni controllo. Mi riferisco essenzialmente al gasolio da riscaldamento, il cui consumo interessa ormai milioni di famiglie italiane.

Mi auguro che quanto fin'ora esposto abbia portato un contributo di chiarezza e di idee in vista della migliore soluzione dei problemi attinenti ad un campo delicato, che ci troviamo ad affrontare in un momento delicato della situazione generale del Paese. Del resto questo mio intervento non è che il risultato di una attenta valutazione di un problema complesso, articolato, mondiale, che risente di tutti i movimenti di un mercato internazionale legato ai fatti politici, alle grandi innovazioni tecnologiche, ai problemi sollevati dall'obsolescenza degli impianti, con tutti i conseguenti problemi di ammortamento e di autofinanziamento. Credo che sarebbe assai presuntuoso pensare di avere tutti gli elementi e le possibilità di verifica necessari per dare valutazioni perfette. Si è fatto il possibile per offrire oltre che oneste e serie valutazioni anche la certezza di uno studio abbastanza approfondito. Per poter contestare questo lavoro, e soprattutto gli elementi di base dati dall'organo competente dello Stato (il CIP), occorre dare altri dati, altre prove, altri elementi in contrasto con quelli esistenti. Non basta definire pseudorelazione il lavoro del CIP che – pur con i limiti che certamente avrà – rappresenta lo sforzo di persone che hanno studiato per anni questo fenomeno.

Se questo lavoro viene contestato, è certo che chi lo contesta deve avere i suoi giusti e buoni motivi per farlo, ma soprattutto deve avere gli elementi. Il rischio è altrimenti quello di fare su di una relazione che potrà pur essere criticabile, interventi senza dati, basati sulle impressioni politiche o su forme di intuizione che devono – se vogliono essere considerate valide – avere una base più certa. In questo senso ribadisco che il discorso dovrà necessariamente avere ulteriori approfondimenti se si vorrà giungere – dopo l'inizio dell'anno e con la nuova situazione fiscale – a dare un definitivo assetto a questo problema, posto che sia possibile dire qualcosa di definitivo in un settore legato quant'altri mai alla permanente verifica ed alla correzione dettata dalla situazione del mercato internazionale.

FRAU, *Relatore*.

DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 2 ottobre 1972, n. 550, concernente ulteriore proroga del termine di validità del decreto-legge 12 maggio 1971, n. 249, convertito nella legge 4 luglio 1971, n. 427, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi.

TESTO
DELLA COMMISSIONE

ARTICOLO UNICO.

Identico.