

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
CARLO GIOVANARDI

**La seduta comincia alle 10.**

GIUSEPPINA SERVODIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'11 dicembre 1999.

(È approvato).

### **Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Berlinguer, Calzolaio, Corleone, D'Alema, D'Amico, Danese, Dini, Evangelisti, Fabris, Maccanico, Mattioli, Petrini, Pozza Tasca, Ranieri, Sinisi, Treu, Turco, Vigneri e Visco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono diciannove, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

### **Modifica nella composizione di una componente politica del gruppo misto.**

PRESIDENTE. Comunico che, con lettera pervenuta in data 11 dicembre 1999, il deputato Bonaventura Lamacchia ha dichiarato di voler aderire, nell'ambito del gruppo parlamentare misto, alla componente politica UDEUR (Unione democratica per l'Europa).

Il deputato Roberto Manzione, vicepresidente del gruppo parlamentare misto in rappresentanza di tale componente politica, ha comunicato di aver accolto la richiesta.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Discussione del disegno di legge: S. 4310 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 ottobre 1999, n. 383, recante disposizioni urgenti in materia di accise sui prodotti petroliferi e di accelerazione del processo di liberalizzazione del relativo settore (approvato dal Senato) (6615) (ore 10,05).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 ottobre 1999, n. 383, recante disposizioni urgenti in materia di accise sui prodotti petroliferi e di accelerazione del processo di liberalizzazione del relativo settore.

### **(Discussione sulle linee generali – A.C. 6615)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare di Forza Italia ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Avverto che la X Commissione (Attività produttive) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Rebecchi, ha facoltà di svolgere la relazione.

ALDO REBECCHI, *Relatore*. Signor Presidente, come lei ha giustamente ricor-

dato, la X Commissione mi ha autorizzato a riferire oralmente su questo provvedimento. Si tratta del decreto-legge 29 ottobre 1999, n. 383, approvato dal Senato il 2 dicembre, che si compone di tre articoli oltre a quello relativo all'entrata in vigore. Tale decreto-legge prevede la temporanea riduzione delle accise che gravano sugli oli minerali e accelera la liberalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti.

L'insieme di queste norme è volto, nel suo complesso, a favorire il contenimento dei prezzi dei carburanti — purtroppo ancora oggi in sensibile aumento, anche a causa dell'andamento del mercato internazionale del petrolio —, intervenendo direttamente sulla loro componente fiscale e, indirettamente, sui fattori di efficienza del sistema distributivo che concorrono a determinarne il livello strutturale. Con questo decreto-legge, quindi, si propone di contribuire a frenare le spinte inflazionistiche alle quali abbiamo assistito negli ultimi mesi.

Tale finalità viene perseguita con interventi che riguardano: in primo luogo, la tassazione sugli oli minerali di più largo consumo; in secondo luogo, i tempi e le modalità di attuazione della liberalizzazione e ristrutturazione del sistema di distribuzione dei carburanti; in terzo luogo, la necessità di affrontare altri aspetti dell'attività di distribuzione dei carburanti, quali i contratti tra compagnie petrolifere e gestori, le campagne promozionali, la liberalizzazione delle attività commerciali presso i distributori ed altro. Da un lato, pertanto, si attua un intervento sui prezzi che vuole conseguire un effetto immediato e specifico a carattere temporaneo e che incide direttamente sulla componente fiscale del costo degli oli minerali; dall'altro lato, abbiamo interventi diversi sul sistema di distribuzione dei carburanti il cui effetto sui prezzi non è immediato, in quanto richiede una fase attuativa i cui tempi non sono determinabili in partenza. Questo secondo tipo di intervento ha carattere strutturale.

L'effetto sarebbe dovuto ai recuperi di efficienza dovuti all'accelerazione della

liberalizzazione e dalle autonome riduzioni che i distributori potranno applicare, sfruttando il margine di profitto aggiuntivo derivante dalla vendita di altri prodotti.

Nelle intenzioni del Governo vi è, insomma, la volontà di dispiegare la concorrenza all'interno del sistema distributivo e di ampliare l'autonomia imprenditoriale dei gestori. Tutto ciò dovrebbe garantire nel breve e medio periodo la riduzione del prezzo assicurato nell'immediato dalla riduzione della tassazione sui prodotti petroliferi.

Infatti gli emendamenti presentati ed approvati dal Senato a correzione dell'originale testo del decreto-legge in oggetto hanno avuto la finalità di aumentare l'efficacia delle misure già previste dal decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, emanato su proposta del Governo per dare attuazione alla delega conferita dal Parlamento con la legge 15 marzo 1987, n. 59, in particolare, dall'articolo 4, comma 4, lettera c), il quale prevede che sia riordinata la disciplina delle attività economiche ed industriali, al fine di promuovere, tra l'altro, la razionalizzazione della rete commerciale, anche in relazione all'obiettivo del contenimento dei prezzi e della efficienza della distribuzione.

È, appunto, l'obiettivo principale del contenimento dei prezzi e delle spinte inflattive derivanti dall'attuale andamento del mercato internazionale del petrolio ad aver reso urgente l'intervento effettuato con il decreto-legge n. 383 del 29 ottobre 1999 e, successivamente, a motivare le modifiche integrative proposte ed approvate dal Senato.

Attraverso il decreto-legge modificato si vuole, da un lato, accelerare il processo di liberalizzazione del settore della distribuzione dei carburanti e, dall'altro, inserire strumenti che consentano contestualmente di proseguire l'intervento di razionalizzazione avviato, come ricordavo prima, con il decreto legislativo del febbraio 1998 e che, se non sostenuto adeguatamente, potrebbe essere nel futuro rallentato o reso più difficile.

Sotto un altro punto di vista le integrazioni approvate al decreto-legge consentono di evitare eventuali ripercussioni negative di tipo socio-occupazionale; particolari ripercussioni negative temute, appunto, dalle categorie dei lavoratori del settore come conseguenza, sia pure inintenzionale, del processo di liberalizzazione e paventate anche dalle Commissioni parlamentari competenti. Nell'intesa raggiunta le settimane scorse tra Governo e gestori a tali preoccupazioni sono state trovate risposte per l'attività distributiva secondo logiche di mercato, con l'obiettivo di garantire la crescita professionale ed imprenditoriale della categoria dei gestori e con premesse per il rilancio occupazionale di questo settore.

Si tratta, quindi, di obiettivi la cui finalità sociale richiama direttamente l'utilità dell'intervento pubblico di indirizzo dell'attività economica previsto dallo stesso articolo 41 della Costituzione.

Gli strumenti di intervento riguardano la definizione di requisiti qualitativi per gli impianti installati con il sistema *self-service* a pagamento posticipato (*post-payment*), che garantiscono, pur in presenza dell'automazione, adeguati servizi di assistenza agli utenti. La norma che non limita la libertà di installare altre tipologie di impianto, più semplici o tradizionali, vuole sollecitare la modernizzazione della rete, assicurando adeguati livelli di comfort ai consumatori presso gli impianti di nuova generazione.

Pertanto il comma 2-*bis* approvato specifica le caratteristiche minime che dovranno possedere tali impianti, la cui realizzazione, peraltro esente dall'obbligo di chiusura dei tre impianti, esistente invece per le altre tipologie fino al giugno 2000, rimane subordinata all'autorizzazione dei comuni competenti. Questi ultimi hanno sempre la possibilità di consentire presso gli impianti di distribuzione dei carburanti l'esercizio di attività commerciali integrative e non solo nei settori merceologici direttamente connessi al servizio carburanti, liberalizzando da questo

punto di vista il settore, in analogia a quanto fatto nel commercio con il decreto legislativo n. 114 del 1998.

L'integrazione merceologica e le economie di scala conseguibili permettono di flessibilizzare il margine di ricavo unitario sul carburante, consentendo a chiunque gestisca gli impianti più ampi margini di competitività nella fissazione del prezzo prodotto.

L'integrazione dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 32 del 1998 specifica che i contratti di uso gratuito delle attrezzature, utilizzati nel caso di affidamento in gestione a terzi dell'impianto da parte delle compagnie petrolifere, debbano essere accompagnati da corrispondenti contratti di fornitura o somministrazioni dei carburanti.

La norma, che lascia in facoltà della compagnia la gestione diretta o indiretta, sancisce una pratica consolidata e ampiamente diffusa nel settore e intende, attraverso la tipizzazione delle formule contrattuali, garantire ai gestori la determinazione autonoma delle condizioni di vendita sulla base dei prezzi consigliati dalle compagnie.

Si individuano, pertanto, come tipici del settore, i contratti di circolazione dei beni (forniture e somministrazioni), con esclusione dei contratti, come ad esempio quelli di mandato o di commissione, che implicano il mero compimento di affari in nome e per conto altrui. Lo scopo è di assicurare rapporti equilibrati e paritari tra le parti e di aprire spazi di concorrenzialità nella distribuzione finale che, pur limitati a monte dalle politiche di prezzo praticate dalle compagnie, sono vitali per qualunque attività imprenditoriale e ancora più necessari in un settore che presenta una forte esigenza di razionalizzazione.

In dettaglio, l'articolo 1, al comma 1, riduce di circa 30 lire al litro il carico fiscale che grava sugli oli minerali di più largo consumo civile, come le benzine, il gasolio, il gas propano liquido e il metano, agendo sulle accise attualmente determinate ai sensi della disciplina che ha istituito la cosiddetta *carbon tax*. La ri-

duzione, che si applica sino alla fine dell'anno, compensa la maggiorazione dell'IVA derivante dall'aggravio dei prezzi.

Si prevede poi la possibilità di variare con decreto ministeriale le medesime aliquote in relazione all'andamento del prezzo del petrolio e il termine di pagamento delle accise su tutti i prodotti petroliferi. È questa la ragione per cui la Commissione mi ha proposto di respingere molti emendamenti che prevedevano, con una certa legittimità, di aumentare fin da ora la detassazione sulla benzina, nel senso che ciò è assegnato dal comma 2 alle libere determinazioni del Governo, che è impegnato ad intervenire, in diminuzione o in crescita, a seconda dell'andamento del prezzo delle materie petrolifere.

La copertura degli oneri per il 1999 avviene per compensazione con le maggiori entrate fiscali derivanti dall'aumento dei prezzi.

L'articolo 2 detta, invece, le norme per accelerare la liberalizzazione — come ho ricordato — dell'apertura di nuovi impianti di distribuzione di carburanti, secondo la previsione delineata nel decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, su cui è recentemente intervenuto il decreto legislativo 8 settembre 1999, n. 346. In particolare, riduce da 120 a 60 giorni il termine a disposizione dei comuni per adottare le disposizioni propedeutiche all'apertura dei nuovi impianti, nonché per l'esercizio del potere sostitutivo da parte delle regioni in caso di inadempienza.

Ricordo che i nuovi termini di 30 giorni, previsti nel testo del Governo, sono stati, però, modificati in 60 dal Senato.

Si abbrevia di un anno il periodo transitorio, prolungato fino al 30 giugno 2001 dal decreto legislativo n. 346 del 1999, riportandolo al 30 giugno 2000. In questo periodo l'apertura degli impianti è consentita solamente a chi ne dismetta due o tre vecchi. Tale misura, per favorire la razionalizzazione del sistema distributivo, di fatto, rinvia la piena operatività della riforma.

Si esentano, inoltre, dagli obblighi ora illustrati, nuovi impianti *self-service* con il

cosiddetto *post-payment*, nei quali cioè il pagamento avviene dopo che il cliente ha effettuato il rifornimento (comma 2). Tali impianti, ai sensi di un emendamento introdotto al Senato, devono sempre essere dotati di attività commerciali integrative (comma 2-*bis*).

Al Senato è stata, altresì, inserita la previsione che i contratti di affidamento gratuito tra compagnie petrolifere e gestori — tipo di rapporto assai diffuso nel settore — comportino la stipula di un contratto di fornitura o di somministrazione dei carburanti (comma 2-*ter*). Ciò — secondo le dichiarazioni rese dal Governo — al fine di favorire l'autonomia imprenditoriale dei gestori degli impianti. L'articolo 2 interviene anche in tema di omaggi offerti nelle campagne promozionali attuate dalle compagnie petrolifere (il riferimento è ai commi 4 e 5, anch'essi modificati dal Senato). Si introducono obblighi di pubblicità del costo dell'omaggio e si permette al consumatore, a decorrere dal 30 giugno 2000, di scegliere tra l'omaggio stesso ed una corrispondente riduzione del prezzo del carburante.

L'articolo 2-*bis*, introdotto dal Senato, liberalizza, come ho detto, la vendita di prodotti alimentari e non alimentari presso i distributori. Ai sensi del comma 1 i gestori degli impianti sono abilitati all'esercizio di tali attività commerciali, che debbono essere realizzate in strutture rientranti nella categoria degli esercizi di vicinato (comma 6).

Si specificano poi modalità e particolarità dell'intervento di liberalizzazione anche per quanto riguarda la vendita di prodotti alimentari, di cui può essere ammesso il consumo immediato (commi 2 e 3).

L'articolo 3 dispone infine l'entrata in vigore del decreto-legge dal giorno della sua pubblicazione, il 30 ottobre 1999.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Presidente, il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Di Comite. Ne ha facoltà.

**FRANCESCO DI COMITE.** Il gruppo di Forza Italia è contrario al provvedimento in esame per i seguenti motivi. In primo luogo, per l'ambito temporale eccessivamente ristretto della diminuzione del prezzo della benzina, che avrebbe dovuto essere diminuito almeno fino al giugno 2000.

Altro motivo di contrarietà è la delega in bianco lasciata al ministro delle finanze per variare le accise, anche in aumento. La terza ragione è l'intromissione, con decreto-legge, in una tematica estremamente delicata quale quella della liberalizzazione della distribuzione nel settore degli idrocarburi.

Vorrei sottolineare inoltre che l'intesa Governo-gestori solleva forti dubbi di costituzionalità, in quanto vieta il ricorso a contratti previsti dal codice civile.

Infine, vi è un'indebita ingerenza nell'ambito delle campagne promozionali, con misure legislative che sicuramente renderanno difficile la vita sia alle compagnie petrolifere, sia, soprattutto, agli utenti.

Ci riserviamo comunque di intervenire ulteriormente nel prosieguo dell'esame del provvedimento.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Edo Rossi. Ne ha facoltà.

**EDO ROSSI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, il decreto al nostro esame, il n. 383 dell'ottobre 1999, viene emanato — a mio avviso giustamente — come risposta al pericolo di ripresa dell'inflazione, a fronte dell'aumento del prezzo del greggio deciso dal cartello OPEC.

A questo proposito sorge la prima domanda, che a mio parere sarebbe opportuno ci ponessimo. Mi chiedo cioè perché nessuno, a fronte di questo fatto, protesti nei confronti di quel cartello. Mi sembra che in qualsiasi tipo di discussione vi sia la rincorsa a mettere in evidenza

quanto si è più liberisti, ma nessuno si permette — né l'Organizzazione mondiale per il commercio, né il Fondo monetario internazionale — di contestare il cartello dei paesi produttori. Tutti sono per la libera circolazione delle merci, ma poi accettano le conseguenze di questo cartello senza dire nulla. Mi piacerebbe anche sapere dove siano finiti in questa fase il commissario Monti e tutti i guardiani del liberismo ultima maniera. Questa considerazione rientra nella premessa polemica che si può fare su una questione di questo tipo.

Secondo me, sarebbe interessante fare uno studio — in questa fase non ci sono riuscito — per capire chi perde e chi guadagna da tale situazione; magari si scoprirebbe che il ricavato dei paesi produttori, la cui decisione di aumentare fino a raddoppiarlo il prezzo del greggio non è stata contestata, serve a pagare il debito nei confronti dei paesi più ricchi; il motivo, cioè, per il quale si sta zitti di fronte agli aumenti è che, tutto sommato, quel denaro torna nelle casse di tali paesi. L'Italia, fortemente dipendente dal petrolio, è tra i paesi più penalizzati.

La seconda domanda che pongo è la seguente: perché il Governo italiano, a fronte della prima delle due ondate di aumenti, è giustamente intervenuto il 30 ottobre, riducendo di circa 30 lire (25 lire più l'IVA) il valore dell'accise, ipotizzando che da quel momento in poi il prezzo dei prodotti petroliferi non sarebbe più aumentato?

In Commissione, il sottosegretario ha dichiarato che il Governo non ha disposto ulteriori riduzioni perché non era certo che di esse beneficiassero i consumatori, cioè gli utenti italiani; anzi, anche se in modo subdolo, di fatto tali riduzioni favorirebbero le compagnie, che si sentirebbero più libere di alzare i prezzi. Detta motivazione non sta in piedi: come si può dimostrare qualcosa del genere? Franca-mente, non credo che tali argomentazioni siano condivisibili; penso, invece, sia opportuno approfondire la motivazione ini-

ziale, ossia che, a fronte di aumenti consistenti, dovrebbe esservi una consistente defiscalizzazione del prezzo.

Signor Presidente, mi sono preso la briga di fare un piccolo studio per dimostrare che l'intervento deciso dal Governo con il decreto-legge in corso di conversione è assolutamente parziale. Citerò ora alcuni dati. Il 30 ottobre, giorno della pubblicazione del decreto-legge, la situazione era la seguente: il prezzo del *brent* era pari a 21,54 dollari la tonnellata (corrispondente a 248,8 lire al litro), mentre oggi il prezzo alla tonnellata è passato a 26,13 dollari (pari a 310,8 lire al litro); negli ultimi due mesi, quindi, vi è stato un aumento di 62 lire al litro. Se analizziamo il prezzo della benzina — tralascio il prezzo espresso in dollari per tonnellata —, a fine ottobre, quando è stato emanato il decreto-legge, esso era pari a 331,5 lire al litro, mentre oggi è di 377,5 lire al litro. Se analizziamo, poi, il prezzo del petrolio, esso era pari a 306 lire al litro (ovviamente sto parlando di prezzi « franco raffineria »), mentre oggi è di 396,1 lire al litro; parallelamente, il valore del dollaro è passato da 1.836 lire a 1.891 lire.

Se analizziamo il *gap* esistente tra la fine di ottobre ed oggi (per « oggi » mi riferisco alla media calcolata la scorsa settimana), esso è pari a 62 lire sul prezzo del *brent*, a 46 lire su quello della benzina, a 89 lire su quello del gasolio e a 55 lire su quello del petrolio. Se questa è la situazione oggettiva, a meno che qualcuno contesti tali dati, siamo in presenza di una continua crescita del prezzo del greggio e del dollaro (i due fattori sono collegati), che preoccupava giustamente il Governo per il rischio di una ripresa inflattiva. Se tale preoccupazione era legittima alla fine di ottobre, non si capisce perché non lo sia più successivamente, essendo stato accertato che i prezzi sono aumentati continuamente.

Perché non si interviene ulteriormente? Né in Commissione né nella relazione siamo riusciti a trovare risposta a questa domanda, se non quella di conferire una delega al Governo perché possa interve-

nire in futuro. Il provvedimento al nostro esame, però, interviene fino al 31 dicembre, cioè non siamo in presenza di un evento che si deve ancora verificare, ma che è già successo, quindi l'intervento deve esserci adesso, non possiamo rimandarlo a dopo perché il consumatore, cioè chi va a fare rifornimento con la propria automobile, e non solo, paga adesso e non dal 1° gennaio.

Credo che siamo in uno stato confusionale perché, da una parte, si dice che c'era l'emergenza e dall'altra invece non c'è più, sparisce nonostante continuino gli aumenti. Credo che, se il Governo è in questo stato confusionale, tocchi a noi, al Parlamento, intervenire per ripristinare ciò che è giusto e corretto.

Ho presentato un emendamento in Commissione che porta da 30 a 60 lire la riduzione dell'accisa. Ritengo sia un emendamento ampiamente giustificato dall'evolversi della situazione. Quello che non capisco è che esso è stato incredibilmente respinto. Ciò è assolutamente incomprensibile!

Credo che gli ascoltatori che ci stanno ascoltando debbano sapere che il Governo ha respinto questa necessità oggettiva. Non ci sono questioni di ordine ideale, programmatico o strategico, ma vi è un calcolo fatto sulla base dei numeri.

Si dice che il problema è la copertura finanziaria. Nel mio emendamento ho proposto la stessa copertura proposta dal Governo. Se quella copertura finanziaria, cioè le maggiori entrate provenienti dall'IVA, vale per le prime 30 lire proposte dal Governo, non si capisce perché non abbia valore per quelle proposte successivamente, infatti il meccanismo è assolutamente identico. Non è chiaro, cioè, perché questa ipotesi venga tenuta in considerazione, approvata dal Governo e dalla Commissione bilancio, e invece la stessa cosa, se proposta in aumento, non funzioni più!

Signor sottosegretario e onorevole relatore, se si rifiuta questo emendamento, il problema che si pone è un altro. Non vi è più la necessità da parte del Governo di contenere l'inflazione, ma siamo qui in

presenza di un provvedimento demagogico e assolutamente propagandistico perché non è più motivato dalla ragione dei fatti e dei numeri, piuttosto, in modo surrettizio, si sfrutta questa occasione per aumentare le entrate dello Stato derivanti dall'IVA che scatta in percentuale, come è noto, sull'aumento del prezzo del petrolio. Alla fine, noi abbiamo la spiacevole sorpresa che i prezzi sono aumentati e lo Stato ha incassato di più! Ecco perché sostengo la necessità di un ripensamento del Governo su questo emendamento.

È vero che l'articolo 1, comma 2, prevede la possibilità per il Governo di prorogare la misura anche dopo il 1999, ma ciò risulta alquanto insufficiente per quantità e troppo avanti nel tempo. Su questo punto, rimango fiducioso che il Governo possa evitare di prendere in giro gli italiani e quindi modifichi la sua posizione.

Per quanto riguarda l'articolo 2, esso tenta di mettere una pezza su un tessuto vecchio che io considero anche sgualcito. Infatti, noi siamo in presenza (nessuno lo può smentire) del fallimento della teoria della liberalizzazione praticata in questo settore. La prima liberalizzazione è stata effettuata sulla base della valutazione che, con la liberalizzazione dei prodotti petroliferi, le 8 o 9 compagnie che operano in Italia avrebbero cominciato a farsi concorrenza tra loro con beneficio per i consumatori.

Credo che tutti coloro che ci ascoltano sappiano con certezza, visto che ogni giorno vanno a fare benzina dai distributori, che questa teoria non si è assolutamente concretizzata perché da allora ad adesso il prezzo della benzina è sempre aumentato. Non c'è stato l'abbassamento determinato dalla concorrenza. Giustamente, il Governo, nel 1997, chiede al Parlamento una delega — che viene esercitata con il decreto legislativo n. 32, divenuto esecutivo nel 1998 — per accelerare e rendere più effettiva la liberalizzazione. Poiché anche questo provvedimento non produce effetti, nel settembre 1999 viene emanato un altro decreto legislativo, il n. 346, introducendo tra le

altre cose il termine di centoventi giorni, trascorso il quale scatta il meccanismo del silenzio-assenso nei confronti dei comuni. Quali comuni? Quelli che non si piegano alla volontà delle compagnie petrolifere di autorizzare la costruzione di nuovi distributori. Con questi processi e con questi decreti legislativi, si espropria di fatto il potere di governo dei comuni sul proprio territorio.

Con il decreto legislativo n. 346 si afferma un altro nobile e importante principio, cioè che da 27 mila punti vendita (distributori) bisogna scendere a 20 mila. Si afferma che questa razionalizzazione ridurrebbe i costi della distribuzione e quindi creerebbe le condizioni per far scendere il prezzo dei carburanti. In teoria, questo meccanismo sta in piedi, anche se ha alcune controindicazioni, come poi dirò. Se questo principio ha una validità economica, di fatto riconsegna nelle mani delle compagnie petrolifere il mercato della distribuzione, perché, come tutti sanno, in Italia l'85 per cento dei distributori è nelle loro mani.

Chi può pensare che le compagnie petrolifere, che non si sono fatte concorrenza in tutto questo periodo, adesso che sono chiamate da questo decreto legislativo a ridurre ben 7-8 mila distributori, chiudendone tre e tenendone aperto uno, d'ora in avanti cominceranno a farsi la concorrenza? Pensare una cosa di questo tipo non solo è utopistico, ma è anche un po' superficiale. Voglio far osservare che in questo settore le compagnie detengono il monopolio di fatto nell'estrazione, o per lo meno effettuano un fortissimo condizionamento, detengono il monopolio del commercio, della raffinazione e anche della distribuzione: e qui qualcuno pensa davvero che, modificando l'ultimo anello della catena, cioè i distributori, riparta la concorrenza, ripartano i meccanismi per far scendere il prezzo? Credo che siamo proprio nella più pia illusione, signor Presidente.

Oggi, con l'articolo 2, comma 2, come ci ha illustrato il relatore, il Governo cambia linea e autorizza la costruzione di impianti nuovi, chiamati *self-service* post-

pagamento. Per questi nuovi impianti, il Governo non impone più di rispettare la regola imposta in precedenza, cioè la chiusura di tre impianti per poterne aprire uno: questi impianti possono essere aperti senza rispettare quella regola. Quindi, il principio affermato nel decreto legislativo n. 346 solo pochi mesi fa non vale più e se ne introduce un altro, per cui si autorizza la costruzione di questi nuovi impianti senza rispettare quegli obblighi. Capisco lo stato di confusione in cui questo Governo si trova, perché non si riesce bene a capire se siamo già in crisi aperta, se la crisi si aprirà a gennaio e come si aprirà; capisco questo stato di confusione, ma cosa c'entra con un tema di questo tipo? Se si persegue la linea della razionalizzazione della rete distributiva, perché questa linea tiene solo alcuni mesi e dopo non regge più e viene cambiata?

Sempre con l'articolo 2, comma 2-*bis*, si introducono altre novità. Questi nuovi impianti *self-service* post pagamento devono — cioè sono obbligati a farlo — dotarsi di spazi per attuare attività commerciali integrative, dalla vendita di prodotti alimentari a quella di scarpe, tessuti, ferramenta, articoli di ottica, e così via. Possono vendere, quindi, ciò che vogliono. Signor Presidente, la domanda che poniamo, allora, è: nel nostro paese sono così necessari più punti vendita? Quelli esistenti non sono già sufficienti? Nel momento in cui si stimolano, anzi si obbligano, le compagnie petrolifere e tutti coloro che vorranno aprire nuovi distributori ad avviare nuove attività commerciali, sembra affermarsi una teoria per la quale, se i consumi degli italiani sono stagnanti, è perché non vi sono sufficienti punti vendita.

Non ci si pone, quindi, il problema di capire la vera ragione per la quale i consumi sono stagnanti. Se lo sono, non è perché mancano i negozi, ma per le politiche del Governo negli ultimi anni. Basta vedere i risultati della commissione Carniti: sono aumentate le persone che vivono in una condizione di povertà e, per la prima volta dal 1967, nella fascia

considerata di povertà rientrano anche alcuni lavoratori dipendenti. Se si toglie continuamente denaro dal basso per ridistribuirlo verso l'alto, è inutile fare aprire più negozi e più punti vendita: i consumi, infatti, non ripartiranno, perché i lavoratori non hanno più risorse da spendere. Vi è poi un'aggravante: gli operatori piccoli e medi del commercio, già penalizzati dalla legge Bersani sulla liberalizzazione (in quanto la loro licenza, che avevano pagato cifre molto alte, non vale più nulla), ricevono oggi questo ulteriore regalo, rappresentato dall'apertura di nuovi punti vendita!

Inoltre, il contratto di affidamento gratuito oggi vigente tra le compagnie e i gestori viene integrato, secondo quanto prevede il testo in esame, con quello di fornitura, ovvero di somministrazione, dei carburanti. Signor Presidente, qual è il significato di questo cambiamento? Il Governo sostiene che tale modifica favorisce l'autonomia imprenditoriale dei gestori, ma bisogna rendersi conto che le compagnie petrolifere dovrebbero effettuare investimenti per i nuovi impianti e farne godere i benefici ai gestori. Credo che anche il più sprovveduto di noi, ben sapendo quanto le compagnie petrolifere siano interessate ai profitti, si renda conto che, se le stesse faranno investimenti, non li affideranno certo ai gestori ma eventualmente, se vi saranno vantaggi da trarne, li faranno gestire ai propri dipendenti.

Siamo di fronte, quindi, non ad una crescita dell'autonomia imprenditoriale dei gestori, ma ad una cosa diversa. Di fatto, se il decreto-legge in esame verrà convertito, i gestori non venderanno più per conto delle compagnie petrolifere ma, secondo quanto si prevede nel testo, compreranno e rivenderanno i carburanti, oltre a gestire le nuove attività commerciali. Con tale norma, devo darne atto al Governo, si pone in essere un altro « colpo da maestro »: avendo fallito sul terreno della liberalizzazione, dato che le compagnie non si sono fatte concorrenza, oggi si mettono in concorrenza i benzinai tra loro. Il risultato della concorrenza nell'ul-

timo anello sarà che le compagnie venderanno il prodotto ad un prezzo concordato fra loro (statene pur certi), mentre i benzinai, per farsi concorrenza tra loro, dovranno ridurre il prezzo alla pompa e rinunciare al loro margine di guadagno.

Ecco che si apre una prima contraddizione: con le attività commerciali integrative, chi avrà i nuovi impianti sarà avvantaggiato nella concorrenza, perché i suoi costi verranno calcolati su più oggetti, così come coloro che avranno grandi fatturati, i grandi distributori; per tutti i medi distributori, quelli che hanno garantito fino ad oggi il servizio nei paesi piccoli, nei nostri paesi collinari e di montagna, invece, signor Presidente, si prevedono tempi duri, incerti. I suddetti soggetti dovranno ringraziare il Governo che emana il decreto-legge in esame proprio al fine di penalizzarli.

Signor Presidente, non so se sono riuscito ad evidenziare il fatto che quello che stiamo esaminando è davvero un brutto provvedimento sotto tutti i punti di vista. Esso parte con il carattere dell'urgenza per evitare vampate inflazionistiche e si ferma alle trenta lire: inspiegabile; recepisce un accordo con i benzinai che danneggia i commercianti; espropria i comuni dei loro diritti di governo del territorio per favorire le compagnie petrolifere che devono installare gli impianti; mette in concorrenza non i soggetti forti del mercato, vale a dire le compagnie petrolifere, bensì l'ultimo anello della catena, quello più debole. In sostanza, per risparmiare venti o trenta lire al litro — poi si faranno i conti — si costringeranno molti automobilisti a fare più chilometri per i rifornimenti. Se, infatti, i distributori verranno ridotti numericamente, penalizzando in particolare quelli dei piccoli centri, bisognerà fare più strada per andare a fare rifornimento di carburante.

Signor Presidente, in Commissione abbiamo tentato di migliorare il provvedimento in esame; non intendo parlare a nome delle opposizioni, perché ho sì e no la legittimità a parlare per me stesso, tuttavia mi sembra opportuno sottolineare un dato oggettivo: sono stati respinti tutti

gli emendamenti presentati al provvedimento, sia quelli sostanziali sia quelli formali, ed erano solo quaranta, non quattrocento.

Sappiamo che ci troviamo in una fase difficile, come dicevo poc'anzi: l'attuale Governo è debole, è ormai in agonia e un Governo in agonia, prima di morire, manifesta sempre arroganza nei suoi ultimi attimi di vita. Pensavamo che tale regola fondamentale, che riguarda tutti i Governi, non fosse valida per il Governo D'Alema, che quest'ultimo fosse diverso nei comportamenti: purtroppo, invece, dobbiamo constatare che ci siamo sbagliati, perché nei confronti dei nostri emendamenti esso ha tenuto un atteggiamento assolutamente inqualificabile. Nel corso dell'esame da parte dell'Assemblea, tenderemo di convincere i parlamentari ad approvare almeno emendamenti volti a rendere il provvedimento più accettabile. Non siamo certi di riuscirvi, perché anche la maggioranza non gode di buona salute ed ha una respirazione affannosa, tuttavia, faremo il nostro dovere fino in fondo.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Manzoni. Ne ha facoltà.

**VALENTINO MANZONI.** Signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli colleghi, l'esame che abbiamo compiuto in Commissione, sia pure in termini ristrettissimi, direi iugulatori — secondo una terminologia giuridica —, in condizioni « strangolatorie », ha determinato in noi la convinzione che il disegno di legge del Governo, del quale si chiede la conversione in legge, è, per certi aspetti, inutile e insufficiente. Mi riferisco naturalmente al contenuto della disposizione di cui all'articolo 1. Per altri versi, invece, esso è contraddittorio, incongruente, anticostituzionale e destinato a creare confusione — il collega Edo Rossi vi ha fatto cenno — nel settore degli impianti di distribuzione della benzina, nonché situazioni di conflittualità nei rapporti tra compagnie petrolifere e gestori degli impianti di distribuzione, oltre a dare un ulteriore colpo di maglio alla già difficile e critica situazione

che stanno vivendo le piccole e medie imprese del commercio al dettaglio.

Il provvedimento, inoltre, dal punto di vista della tecnica legislativa, appare asimmetrico, perché va da norme a contenuto eccessivamente liberista, come quelle del comma 2 dell'articolo 2, a norme di stampo dirigista e rigido, come quelle di cui ai commi 2-bis e 2-ter dello stesso articolo.

Venendo al particolare ed analizzando il provvedimento al nostro esame dal punto di vista della procedura, dobbiamo dire che, con riferimento al suo articolo 1, il Governo ha fatto ricorso correttamente alla decretazione d'urgenza prevista dall'articolo 77 della Costituzione. In effetti, onorevoli colleghi, il Governo è venuto a trovarsi in presenza di una situazione oggettivamente urgente — sottolineo oggettivamente —, cioè di un fattore esogeno, indipendente dalla sua volontà e dai suoi comportamenti, quale l'aumento del prezzo del greggio, che non poteva che fronteggiare con procedure di urgenza. È questo un caso classico, direi scolastico, che legittima il ricorso alla particolare procedura prevista dall'articolo 77 della Costituzione, non sempre, in verità, invocato correttamente da questo Governo ed invocato scorrettamente a proposito della seconda parte del provvedimento, come vedremo in seguito.

Non si contesta, quindi, che il Governo dovesse intervenire, ma ciò che lascia l'amaro in bocca è il contenuto dell'articolo 1. Infatti, a parte la considerazione che la disposizione in esso prevista deve ormai ritenersi vanificata e resa inutile dai successivi aumenti del prezzo del greggio, va evidenziato che l'ambito temporale di validità della riduzione del prezzo della benzina è eccessivamente ristretto e, come tale, per noi non condivisibile. Ci sembra poi che la misura della diminuzione del prezzo, contenuta nei limiti di trenta lire al litro, sia troppo insignificante, miserevole e — direi — risibile ed offensiva.

Per queste ragioni noi abbiamo sostenuto l'emendamento dell'onorevole Edo Rossi e lo sosterremo in aula, sperando

che il Governo acceda a migliori propositi. Infatti, in Italia il fisco incide nella misura del 75 per cento sul prezzo alla pompa della benzina: è un dato incontestabile.

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Meno che in Europa.

VALENTINO MANZONI. Nel momento in cui il ministro delle finanze Visco non fa altro che menare vanto per gli aumenti strabilianti delle entrate fiscali, dell'ordine del 20 per cento l'anno, a nostro sommo parere si poteva defiscalizzare in misura più significativa un bene di importanza sociale come la benzina, ricordando, a questo proposito, che una tassazione così elevata, come quella in vigore, colpisce proporzionalmente in modo più grave la parte meno abbiente della popolazione.

Sempre con riferimento all'articolo 1, è assolutamente inaccettabile che il ministro delle finanze, sia pure di concerto con il ministro del tesoro e con il ministro dell'industria, possa a sua ampia discrezione, *ad libitum*, aumentare o diminuire le accise sui prodotti petroliferi in corrispondenza delle variazioni del costo del greggio e modificare i termini di pagamento delle accise.

Signor sottosegretario, i commi 2 e 3 dell'articolo 1 configurano una delega ad alto contenuto politico che non può essere esente da una preventiva verifica parlamentare. Mi sembra che i due commi in parola contengano un eccesso di delega inammissibile in una materia che condiziona l'economia nazionale — i prodotti petroliferi sono alla base dell'economia dei paesi moderni — e dalla quale, stando alla formulazione dei due citati commi, il Parlamento viene tenuto assolutamente all'oscuro.

Per tale ragione, con gli emendamenti da noi presentati ai commi 2 e 3 dell'articolo 1, abbiamo inteso coinvolgere le Commissioni parlamentari competenti nelle decisioni del ministro delle finanze. Le nostre proposte emendative chiedevano semplicemente che l'esercizio della delega

avvenisse previo parere delle Commissioni competenti. Chiedevamo la luna nel pozzo? Chiedevamo cose assurde o strabilianti? No, chiedevamo cose che appartengono alla dialettica democratica di un paese democratico!

Chiedo ai colleghi se gli emendamenti da noi presentati potessero stravolgere il testo del provvedimento, così come ci è stato obiettato in Commissione. O non si tratta, piuttosto, di un nostro contributo alla creazione di percorsi di democrazia, di trasparenza e di chiarezza nella formazione di decisioni che riguardano materie di assoluto rilievo per l'economia nazionale? Ci è stato anche obiettato, a giustificazione del rifiuto dei nostri due emendamenti (che definirei elementari, anzi, obbligatori per un corretto svolgimento del rapporto tra opposizione e maggioranza), che sulla materia è intervenuto — riferisco le parole dell'onorevole relatore che ho desunto dal resoconto sommario della seduta dell'altro giorno — un relevantissimo accordo tra Governo e associazioni dei benzinai, che il provvedimento in esame intende rispettare ed attuare in tempi rapidi.

Onorevole relatore, l'accordo non riguarda l'articolo 1, bensì la seconda parte del provvedimento. Che cosa c'entrano gli emendamenti da noi presentati all'articolo 1 con l'accordo intervenuto tra Governo e gestori del servizio? Onorevole relatore, il provvedimento in esame non scade tra due o tre giorni — in tal caso avrei potuto comprendere le vostre ragioni — ma tra diciassette giorni e, pertanto, vi è tutto il tempo per una terza e forse anche una quarta lettura. Diciassette giorni non sono un'inezia.

Inoltre, mi rifiuto di pensare che ragioni di tempo debbano far passare in secondo piano propositi migliorativi di un provvedimento, per offrire alla collettività un buon prodotto legislativo. Vi è una lamentela generale tra gli utenti, gli avvocati ed i commercialisti per come sono fatti i nostri provvedimenti. Le ragioni di tempo non dovrebbero farci passare sopra a questioni di forma e di sostanza, come spesso accade.

Poiché, come dicevo, vi è ancora tempo — diciassette giorni —, mi auguro che il Governo e la maggioranza vogliano rivedere le posizioni espresse in Commissione, almeno in ordine a quegli emendamenti che, se accolti, darebbero senso compiuto al principio di democrazia. Diversamente, signor sottosegretario, potremmo dire che il ministro delle finanze vuole rimanere arbitro assoluto, al di sopra del Parlamento, senza alcun controllo, senza alcuna verifica e senza alcun consiglio, nell'attuazione delle deleghe di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 1 del decreto-legge al nostro esame, per l'aumento o la diminuzione delle accise sui prodotti petroliferi e per lo spostamento dei termini di pagamento. Si tratta di una materia importantissima e di grosso rilievo: il ministro delle finanze non può prendere liberamente qualsiasi decisione, anche se secondo voi questo ministro è depositario di verità rivelate. Se fosse veramente così, potremmo chiudere il Parlamento e noi ce ne potremmo tornare a casa. Questo è il motivo della reiezione aprioristica e totale di questi due emendamenti da parte del Governo.

In ordine all'articolo 2 del provvedimento al nostro esame, va osservato che esso introduce materia diversa da quella prevista dall'articolo 1, ma mentre per quest'ultima, come ho già detto, il ricorso alla decretazione d'urgenza di cui all'articolo 77 della Costituzione, appare giustificato dalla sopravveniente situazione relativa all'aumento del prezzo del greggio, non vi era e non vi è alcuna ragione di obiettiva urgenza per inserire nel testo al nostro esame la materia di cui all'articolo 2. Quest'ultimo modifica il decreto legislativo n. 32 del 1998, concernente la razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti. Lo ripeto: non vi era una ragione di urgenza oggettiva e indipendente dalla volontà del Governo. È solo nei casi in cui l'urgenza è di carattere oggettivo che si giustifica il ricorso all'articolo 77 della Costituzione. In questo caso, invece, siamo in presenza di un'indempienza del Governo, il quale ha avuto a disposizione ben due anni, dall'emanazione

zione del suddetto decreto legislativo, per dare inizio — ma non vi è stata neppure l'ombra di un inizio — al processo di razionalizzazione della rete di distribuzione.

Il Governo non può dichiarare l'urgenza di tale questione, inserendola nel decreto-legge che riguarda le accise sui prodotti petroliferi. Sotto questo profilo l'assunta urgenza è collegabile a comportamenti inadempienti del Governo e, come tale, non è utilizzabile ai fini del ricorso alla particolare procedura prevista dall'articolo 77 della Costituzione. Pertanto, sotto questo aspetto, il decreto-legge al nostro esame è in contrasto con la Costituzione.

L'articolo 2 rivela incongruenze e contraddizioni grosse quanto una montagna.

Si dice che, con questa normativa, il Governo intende accelerare il processo di razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti ai fini della successiva sua liberalizzazione. Signor sottosegretario, se ho ben compreso il significato letterale delle parole, razionalizzare vuol dire mettere ordine in una situazione confusa e ingarbugliata, significa renderla semplice e snella ai fini di un utilizzo più confacente alle esigenze della collettività e ai fini di un risparmio dei costi. Questa è razionalizzazione!

In tale logica, il Governo con il decreto legislativo n. 32 del 1998 aveva previsto che, per l'installazione di un nuovo impianto di distribuzione, ne dovevano essere chiusi tre già esistenti, oppure due se l'erogato complessivo nell'anno solare precedente a quello della richiesta era stato non inferiore a 1.800 chilolitri. Quando però, onorevoli colleghi, si prevede, come si fa al comma 2 dell'articolo 2, che l'installazione di nuovi impianti di distribuzione di carburanti, dotati di dispositivi *self-service*, possa avvenire senza la contestuale chiusura di tre punti vendita preesistenti, è di tutta evidenza allora che, così facendo, si favorisce la proliferazione di nuovi punti vendita a tutto discapito della riduzione del numero complessivo dei punti vendita e della razionalizza-

zione, che pure è un obiettivo da tutti condiviso, ma che sulla base di queste disposizioni diventa una chimera.

Signor sottosegretario, sorge allora il sospetto che con queste disposizioni si intendano favorire le grosse concentrazioni della distribuzione al dettaglio, che per essere tali dispongono di rilevanti capitali, mezzi e organizzazioni e dunque sono le sole che possono procedere alla installazione di impianti di notevoli dimensioni dotati di dispositivi *self-service* e dotati « oltre che di autonomi servizi all'automobile e all'automobilista, anche di autonome attività commerciali integrative », come previsto dall'articolo 2-*bis* del testo in esame.

È significativa, signor sottosegretario, l'obbligatorietà dell'installazione di questi servizi e dell'esercizio di queste complesse attività. Un obbligo che di fatto esclude i piccoli e medi imprenditori. È questa la verità! Un piccolo e medio imprenditore infatti non può avere capitali, mezzi e organizzazioni tali da poter installare grosse strutture.

State dunque creando degli ipermercati che inevitabilmente — e quello della benzina sarà un prezzo — « civetta » — determineranno l'uscita dal mercato dei piccoli distributori. Tutto questo, per giunta, lo si consente a scapito delle potestà e dei poteri degli enti locali, lo si consente in assenza di criteri di programmazione urbanistica riferiti al settore del commercio e, soprattutto, lo si consente in un momento di grave crisi che stanno vivendo i piccoli e medi distributori al dettaglio.

Non si deve poi omettere di sottolineare — concludo, signor Presidente, mi sono fermato agli aspetti salienti del provvedimento, il resto è dettaglio — che, introducendo il comma 2-*ter*, che prevede l'obbligo della stipula di un contratto di fornitura o di somministrazione, in aggiunta all'obbligo di stipula di un contratto di comodato gratuito delle attrezzature al gestore, già previsto dal comma 6 dell'articolo 1 del decreto legislativo n. 32 del 1998, si dà luogo ad una rigidità contrattuale che non ha riscontri in alcun paese europeo e che è contraria allo

spirito della liberalizzazione cui dovrebbe essere informato l'intero provvedimento, ma soprattutto è contraria al principio di libertà e di autonomia delle parti nella contrattazione di diritto privato. Anche per questo aspetto, il provvedimento contiene dubbi profili di costituzionalità.

Si tratta di una rigidità che, tra l'altro, sicuramente scoraggerà le imprese ad attuare in futuro gli investimenti necessari a modernizzare la rete distributiva italiana, attribuendole standard di efficienza europei.

Facciamo voti perché il Parlamento rinsavisca ed approvi almeno gli emendamenti di buonsenso. Il tempo c'è e non ci si venga a dire che siamo con l'acqua alla gola, che il termine sta per scadere e che potremmo procedere ad ulteriori verifiche. Il tempo c'è, ci vuole soltanto buona volontà e consapevolezza della necessità di offrire al cittadino un prodotto legislativamente buono, efficiente e di tutela dei suoi interessi.

Sono queste le ragioni succintamente esposte che, salvo modifiche in questo ramo del Parlamento, non ci possono far vedere — almeno allo stato — con favore il provvedimento in questione (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e di Forza Italia*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Leone. Ne ha facoltà.

**ANTONIO LEONE.** Non vorrei fare una polemica nei confronti del collega Edo Rossi a proposito di liberismo sfrenato o di liberismo *tout court*, ma vorrei solo ricordare che, a mio avviso, liberisti non si diventa, si nasce. Essere liberisti dell'ultima ora o liberisti di convenienza dà i risultati che emergono dalla sua lucida e attenta critica che, tra l'altro, ho apprezzato moltissimo.

Si deve dire che questo provvedimento, nel testo del Governo, decide di praticare uno sconto fiscale su una serie ben definita di oli minerali attraverso una rideterminazione delle aliquote sulle accise. Questa è la parte che può essere considerata la più meritevole del provve-

dimento dettato esclusivamente — almeno la *ratio* dovrebbe essere questa — dal rincaro del petrolio sui mercati internazionali e dal conseguente rialzo del prezzo della benzina. Esso si è tradotto in un *bonus* insufficiente e inadeguato a risolvere e ad evitare gli ulteriori aumenti di prezzo della stessa benzina e dei combustibili in genere, come qualche collega ha già rilevato, e registrati a seguito di ennesimi rincari del petrolio che, purtroppo, si sono coniugati ad una sostanziale debolezza dell'euro nei confronti del dollaro.

Per scongiurare la preoccupante crescita dell'inflazione sono necessari provvedimenti che non rinviino più a successivi decreti ministeriali di dubbio contenuto, ma che dispongano tempestivamente autonomismi certi di compensazione e una diminuzione dell'incidenza fiscale di entità pari alla variazione dei costi industriali dei prodotti petroliferi.

Un altro tema scottante affrontato dal decreto in esame è proprio quello della liberalizzazione della rete distributiva dei carburanti (per questo non mi attardo sulla prima parte) attraverso un'accelerazione del processo di modernizzazione e qualificazione della stessa rete.

In effetti, anche l'antitrust aveva sollevato la questione di uno sblocco dell'apertura dei punti vendita delle catene della grande distribuzione. Quindi, pur dando atto con soddisfazione della spinta del Governo verso la liberalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti, se ne contestano le modalità operative, così come già rilevato.

Il provvedimento, infatti, si contraddistingue per la totale assenza di regole certe, finalizzate ad una pianificazione e razionalizzazione degli impianti di carburante, onde evitare il rischio di una distribuzione « selvaggia », che potrebbe altresì risolversi in una drammatica desertificazione, in favore solo e soltanto degli ipermercati delle periferie delle grandi città. Purtroppo, questo è il rilievo che va fatto e non sono il solo ad esprimerlo; evidentemente, dal testo si evince chiaramente quanto sto dicendo.

I nuovi impianti devono essere di tipo e taglio europeo, il che significa che occorre una pianificazione e razionalizzazione della rete di impianti di carburante, tali da rendere immediatamente riconoscibile l'intento del Governo di puntare ad una liberalizzazione che si traduca solo e soltanto in una rete di distribuzione appunto di tipo e taglio europeo. Non è pertanto assolutamente ipotizzabile che si possa prescindere dalla dimensione della superficie da occupare, né dall'individuazione della gamma merceologica dei possibili prodotti di vendita oltre quelli petroliferi.

Anche la possibilità per il gestore di ridurre a beneficio dei prezzi il margine di guadagno sui carburanti — per poi recuperarlo grazie alla vendita di altri prodotti con diverso giro di affari — non può né deve prescindere dalla necessità di assicurare comunque una politica dei prezzi, possibile solo attraverso le compagnie petrolifere, le quali, pertanto, debbono rimanere le uniche deputate a stabilire il prezzo di mercato dei combustibili in genere, quanto meno nel loro limite massimo.

Il testo del decreto risulta inoltre fortemente discriminatorio nella parte riferita ai distributori *self-service*. Infatti, l'apertura di questo nuovo tipo di impianti, con acquisto postpagato, è assolutamente libera e completamente svincolata dagli obblighi di ristrutturazione della rete e da qualsiasi termine. Di contro, per i nuovi impianti di diverso tipo o per il trasferimento di quelli già operanti, viene invece previsto — ed anzi anticipato — il termine per l'autorizzazione, subordinata anche alla chiusura di altri impianti.

Tale corsia agevolata e preferenziale, riconosciuta dal decreto in esame a chi apre distributori *self-service*, con pagamento alla cassa, oltre ad essere discriminatoria per le considerazioni già svolte, consente, così come strutturata, di aprire tanti piccoli distributori solo perché, appunto, sono dei *self-service*, con un risultato quindi esattamente opposto a quello voluto e che vede nei grandi distributori di taglio europeo il percorso da seguire

per la liberalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti. Questa è una delle contraddizioni che emerge dal provvedimento.

Anche la norma riferita alle campagne promozionali appare assurda oltre che discriminatoria. In verità, pur stabilendo l'obbligo dal 1° gennaio di indicare e rendere visibile il costo unitario degli omaggi offerti al consumatore, al fine di assicurare chiarezza e trasparenza (questa è la *ratio* della norma) dei prezzi petroliferi nelle campagne promozionali, rinvia poi inspiegabilmente ad una successiva data, da stabilire con apposito decreto ministeriale, il diritto del consumatore di esercitare la facoltà di optare per una riduzione del prezzo da pagare per la fornitura del carburante pari al costo dell'omaggio. Ciò senza parlare poi del fatto che questa chiarezza in merito al prezzo dell'omaggio indurrà le case fornitrici o produttrici degli oggetti dati appunto in omaggio ad essere caute. Infatti, nel momento in cui si impone la chiarezza sul prezzo di acquisto degli oggetti in questione, maggiorato soltanto dell'imposta, con una differenza enorme rispetto al prezzo con cui quello stesso oggetto potrà essere esposto nella qualsiasi vetrina di un altro servizio commerciale, vi sarà una sollevazione di scudi da parte delle aziende che producono gli oggetti che possono essere acquistati dalle catene distributrici e dati in omaggio agli utenti.

Sicuramente, infatti, in questo modo verrebbe « messo in vetrina » il prezzo di costo dell'oggetto, in contrasto con le regole di natura commerciale...

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Liberisti si nasce!

ANTONIO LEONE. ...perché sarebbero evidenti per il compratore gli utili del commerciante; non è questione di trasparenza, ma di infliggere un colpo ai commercianti o almeno di rendere noti a tutti i costi veri e propri di un oggetto.

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Con qualche vantaggio per i consumatori!

ANTONIO LEONE. Ma non so cosa ne penseranno i commercianti!

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Ognuno sceglie la sua parte!

ANTONIO LEONE. Un «ricarico» sul prezzo di un oggetto può essere giustificato dal costo dell'esercizio e da una serie di altre circostanze, delle quali il consumatore non è a conoscenza; in tal caso, il raddoppio del prezzo, quanto meno emotivamente, può solo indurre l'acquirente a credere che il commerciante che glielo ha venduto lo abbia — mi si passi il termine — «fregato». Non mi sembra, quindi, che si tratti di un'operazione di trasparenza, almeno a beneficio dei commercianti.

Le incertezze che determinano sistematicamente gli inopportuni rinvii da parte del Governo e le costanti contraddizioni sottolineate, che emergono chiaramente dalla lettura del testo, non possono essere condivise né accettate.

Riservandosi i deputati del mio gruppo di svolgere ulteriori considerazioni nel prosieguo dell'iter, richiamo l'attenzione del Governo e dell'illustre sottosegretario che lo rappresenta sulla validità degli obiettivi e, soprattutto, sul forte rischio che essi non vengano realizzati, qualora si dovesse seguire il percorso delineato dal provvedimento governativo in discussione.

Ricordo, inoltre, che il Governo e la X Commissione, che ha licenziato il testo in esame, hanno disatteso tutte le osservazioni formulate dalle Commissioni alle quali il provvedimento è stato sottoposto per il parere; mi riferisco soprattutto, alla Commissione finanze — vedo con piacere che è presente il sottosegretario De Franciscis — che ha sottolineato, anzitutto, l'opportunità di demandare ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, anziché ad un decreto ministeriale, la facoltà di modificare la misura delle

aliquote delle accise, in ossequio a quanto previsto dalla legge n. 448 del 1998 ai fini dell'applicazione della cosiddetta *carbon tax*. Non si può prescindere da detta legge e stabilire che il ministro delle finanze, con proprio decreto, possa variare la misura delle indicate aliquote, competenza che dovrebbe spettare al Presidente del Consiglio. Allo stesso modo, sono stati disattesi gli altri rilievi delle Commissioni finanze, che chiedeva una migliore formulazione delle disposizioni di cui al comma 3 dell'articolo 1.

In conclusione, la «blindatura» del provvedimento in esame, nel testo auspicato dal Governo, ci induce a fronteggiarne l'approvazione (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo  
— A.C. 6615)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Rebecchi.

ALDO REBECCHI, *Relatore*. Signor Presidente, non ho nulla da aggiungere e mi riservo di intervenire nel prosieguo della discussione.

ANTONIO LEONE. Anche perché il relatore è d'accordo con noi!

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, l'estrema varietà delle critiche rivolte al provvedimento in esame ha comportato alcune loro palesi contraddizioni; infatti, non so se dover rispondere ai rilievi sul rischio di desertificazione o a quelli sul rischio di

proliferazione; è molto difficile che contemporaneamente possano prodursi entrambi i fenomeni.

ANTONIO LEONE. Sono contraddizioni vostre!

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. La ricchezza e la varietà delle critiche mosse mi inducono ad una puntualizzazione.

I colleghi presenti fanno quasi tutti parte della Commissione attività produttive e queste argomentazioni le hanno già ascoltate, ma è opportuno che resti a verbale una precisazione puntuale rispetto alle varie critiche che sono state mosse. Nel suo primo intervento, l'onorevole Di Comite le ha in larga misura riassunte nella sua brevissima enunciazione dei punti esposti. Per quanto riguarda l'articolo 1, egli aveva criticato una eccessiva brevità del periodo di abbassamento delle accise (se ne è discusso molto anche al Senato). In realtà, l'intervento sulle accise non può che essere congiunturale, legato all'andamento del mercato, e rapido. Inoltre, vorrei cogliere l'occasione per rispondere ad una forte lamentela che è stata espressa sia in Commissione che in aula dall'onorevole Manzoni.

Non vi è alcuna arroganza (come vorrebbe l'onorevole Edo Rossi), onorevole Manzoni. Ad esempio, al Senato, nel corso dell'esame di un emendamento del gruppo di Forza Italia — mi pare — che chiedeva che i provvedimenti venissero presi di concerto con il Ministero dell'industria e sentite le Commissioni parlamentari, si è pervenuti, poi, alla conclusione di accogliere soltanto il concerto con il Ministero dell'industria per il semplice motivo che si trattava di un'attività gestionale in un settore che — come chiunque comprende — richiede provvedimenti da prendere dalla sera alla mattina. Non si tratta, infatti, di provvedimenti che possano essere materia di settimane di discussione. Inoltre, vi sarebbe anche la situazione preagonica del Governo, se dovessimo credere all'onorevole Edo Rossi che ha

usato termini — mi sia consentito di dire cordialmente — quasi iettatori sullo stato di salute psicofisico del Governo e dei suoi componenti.

VALENTINO MANZONI. Fate gli scongiuri.

EDO ROSSI. Ci dica lei che non è vero!

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. La situazione psicofisica di chi ha provveduto alla stesura di questo provvedimento mi pareva eccellente.

A prescindere da questo, ciò avviene a regime per qualunque Governo e qualunque ministro si trovi ad operare.

Il Parlamento è chiamato a deliberare sull'opportunità che qualunque Governo, qualunque ministro (non c'è scritto il ministro Visco, ma qualunque ministro), sentito il Ministero dell'industria, di concerto con esso, provveda su un terreno delicatissimo in cui il Governo deve prendere decisioni di questo tipo, per dare certezza al mercato in maniera tempestiva e rapida. Quindi, non vi è alcuna volontà di espropriazione delle Commissioni parlamentari, ma altro è il discorso. Comunque, si tratta d'interventi strettamente congiunturali.

Il Governo ha già indicato, nella direzione che proprio la sua parte politica auspica, onorevole Leone, l'opportunità di una proroga del provvedimento di due mesi. Il prezzo attuale sul mercato internazionale è determinato, in particolare (ci sono altre motivazioni di minor peso), dall'andamento del prezzo del greggio e dei prodotti lavorati. Questo è dovuto soprattutto, come ella sa, alle decisioni prese dal cartello — quello sì, un vero e proprio cartello — dei paesi dell'OPEC, i quali si riuniranno a febbraio per decidere successive fasi politiche. Nel caso si determinino condizioni di continuità in questa situazione del mercato, non solo nulla esclude, ma è anzi altamente probabile che si creino le condizioni da lei auspiccate; mentre, prevedere ora, a re-