

(N. 1758-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 9^a COMMISSIONE PERMANENTE

(INDUSTRIA, COMMERCIO INTERNO ED ESTERO, TURISMO)

(RELATORE TARTUFOLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dell'Industria e del Commercio

di concerto col Ministro del Bilancio

col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro del Tesoro

col Ministro delle Finanze

e col Ministro del Commercio con l'Estero

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 NOVEMBRE 1956

Comunicata alla Presidenza il 5 dicembre 1956

Conversione in legge del decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, concernente misure per assicurare l'approvvigionamento dei prodotti petroliferi nell'attuale momento internazionale.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Se vi è una materia che esige provvedimenti di natura immediata e quindi l'uso del decreto-legge, questa è indubbiamente costituita da tutto ciò che si riflette su imposizioni fiscali e prezzi, la cui entrata in funzione non può essere subordinata alla procedura legislativa normale, ma deve avere immediata applicazione dal momento in cui se ne dà annuncio e ne ha luogo la promulgazione.

Non per nulla le nostre norme, pur così gelose delle prerogative parlamentari e così attente nella tutela di ogni modalità atta a rappresentare salvaguardia di procedure democratiche, hanno previsto l'istituto del decreto-legge pur fissandone in termini limitati la necessaria successiva sanzione parlamentare.

Nulla può quindi essere obiettato circa la adozione dei procedimenti del caso, per la materia che il decreto-legge n. 1267 del 22 novembre 1956 ha inteso regolare.

L'esame che il Parlamento deve fare quindi, è da riferirsi alla valutazione se era necessario provvedere come si è fatto nella contingenza presente, per eliminare motivi economici di natura evidente, che potessero aumentare le difficoltà di un approvvigionamento di cui il Paese ha assoluta esigenza.

Per entrare alquanto nel merito del problema, che questa legge ha inteso affrontare nella sua fase iniziale, sembra opportuno dare qualche notizia circa la situazione in cui l'Italia si trova per i rifornimenti degli idrocarburi; base diremmo sostanziale ed essenziale, per una economia moderna che voglia poggiare su attività produttivistiche di ogni natura ed in ogni campo.

Il petrolio infatti è tutt'ora un elemento davvero fondamentale della vita moderna nelle sue espressioni molteplici e la meccanizzazione intensificantesi porta a consumi sempre maggiori e di più in più diffusi e dilatati in ogni settore. Basta un brevissimo cenno dei consumi mondiali dell'ultimo ventennio nella indicazione riassuntiva di dieci in dieci anni per fornire un elemento di sommario giudizio, senza dettagli superflui:

Consumo petrolio nel mondo:

1930	tonnellate	193 milioni
1940	»	294 »
1950	»	521 »
1955	»	763 »

In questo formidabile complesso di consumi, l'Italia ha il suo posto rilevante, tanto più inquantochè dopo la liberazione l'industria italiana di raffinazione dei petroli ha avuto uno sviluppo notevolissimo, che ha consentito alla nostra attrezzatura raffinatrice di provvedere non soltanto al fabbisogno interno, ma anche alle lavorazioni richieste da Paesi vicini e lontani, tanto da contribuire alle lavorazioni del 24 per cento del consumo dell'Europa occidentale. Quindi il nostro fabbisogno di idrocarburi non è soltanto relativo al consumo interno, ma anche deve soddisfare alle esigenze di industrie che in efficienza impegnano ingenti masse operaie e che costituiscono apporto notevole alla nostra bilancia commerciale.

Ecco le cifre fondamentali dell'ultimo quinquennio: nel 1950 le nostre raffinerie avevano una potenzialità di lavorazione di circa 6 milioni e mezzo di tonnellate di petrolio grezzo, ma nel 1954 eravamo di già alla cifra indubbiamente cospicua di 22 milioni e mezzo di tonnellate che nel 1955 raggiungevano i 27 milioni 562 mila tonnellate di grezzo!

Tali quantitativi di petrolio sono per la massima parte importati. È noto infatti che nel campo degli idrocarburi gassosi l'opera fervida e fortunata dell'A.G.I.P. ha potuto arrivare al reperimento di oltre 100 miliardi di mc. di giacenze metanifere con un utilizzo annuale avviantesi ai 4 miliardi di mc.; nel campo petrolifero, nonostante gli sforzi in atto e qualche fortunata ricerca con successivo sfruttamento dei pozzi, la produzione nazionale non ha ancora superato le 210 mila tonnellate annue.

La importazione dei petroli di cui vive la nostra economia nelle industrie di raffinazione negli impieghi di ogni settore del mondo produttivistico e nel campo in incremento costante dei trasporti in terra, in aria e nel mare, è peraltro stata impostata fino a ieri su determinate provenienze e direzioni.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Infatti circa il 94 per cento dei 17 milioni e 378 mila tonnellate di arrivi dall'estero nel 1955 di petrolio grezzo e residui, ben 16 milioni e 358 mila tonnellate sono giunte dal Medio Oriente. Tali fonti di approvvigionamento significano in sostanza fare capo al Golfo Persico appunto per circa il 40 per cento e per l'altro 20 per cento circa al porto di Sidone, punto terminale dell'oleodotto della Arabia Saudita, mentre il 33 per cento veniva dai terminali di Barias e di Tripoli di Siria.

Un riassunto preciso ed aggiornato è espresso dagli specchietti di cui appresso, che in maniera eloquente indicano cifre, quantità importate e provenienze relative, e ciò sia nei confronti del 1955 sia nei primi otto mesi del corrente anno.

Importazioni italiane di greggio.

Durante l'anno 1955 le importazioni italiane di petrolio greggio si sono distinte per aree e vie di provenienza come segue:

PROVENIENZE	Oleodotto tonn.	Canale di Suez tonn.	Dardanelli tonn.	Gibilterra tonn.	Totale	
					tonn.	%
Arabia Saudita	3.378.700	1.212.584	—	—	4.591.284	26,4
Iran	—	243.292	—	—	243.292	1,4
Irak	5.882.738	1.517.214	—	—	7.399.952	42,6
Kuwait	—	4.124.210	—	—	4.124.210	23,7
U.R.S.S..	—	—	153.998	—	153.998	0,9
America	—	—	—	866.069	866.069	5,0
Totale	9.261.438	7.097.300	153.998	866.069	17.378.805	100,0
Ripartizione %	53,3	40,8	0,9	5,0	100,0	

Nei primi otto mesi del corrente anno dette importazioni si sono così suddivise:

PROVENIENZE	Oleodotto tonn.	Canale di Suez tonn.	Dardanelli tonn.	Gibilterra tonn.	Totale	
					tonn.	%
Arabia Saudita	2.255.313	1.042.047	—	—	3.297.360	27,1
Iran	—	323.979	—	—	323.979	2,7
Irak	4.101.273	1.011.327	—	—	5.112.600	41,9
Kuwait	—	2.900.614	—	—	2.900.614	23,8
U.R.S.S..	—	—	98.074	—	98.074	0,8
America	—	—	—	455.528	455.528	3,7
Totale	6.356.586	5.277.967	98.074	455.528	12.188.155	100,0
Ripartizione %	52,2 (1)	43,3	0,8	3,7	100,0	

(1) di cui 18,2 Arabia Saudita e 34,0 Irak.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Chiuso il canale di Suez per le note vicende in corso, distrutti gli oleodotti, veniva a cessare la normalità dei traffici con la ostruzione delle vie del petrolio.

Abbiamo detto del fabbisogno italiano in via annuale, raffinazione per conto terzi compresa; dobbiamo aggiungere che il consumo nazionale di prodotti petroliferi risultò nel 1955 di ben 9 milioni 268 mila duecento tonnellate, con un incremento di oltre un milione di tonnellate sul 1954, pari al 12 per cento circa. Conteggiando nella stessa misura l'incremento fra il 1956 ed il 1955 possiamo dedurre che il consumo della annata in corso si sarebbe aggirato sui dieci milioni e mezzo di tonnellate.

Gli accertamenti fatti dagli organi competenti cui sono seguite anche recenti autorevoli precisazioni hanno consentito di sapere che abbiamo scorte petrolifere destinate ai consumi nazionali per circa due mesi, e cioè meno di due milioni di tonnellate di prodotti petroliferi sono giacenti nel nostro Paese. La incognita del quasi immediato domani ha posto quindi sul tappeto esigenze di assoluta importanza nazionale che era dovere del Governo vagliare e fronteggiare nei suoi riflessi economici, ad evitare ogni fenomeno speculativo, ed a scoraggiare e frenare fenomeni di imboscamento di prodotti, così come ad assicurare una manovra utile sul piano interno, dominando la posizione di mercato.

Si trattava infatti eminentemente di impedire profitti di congiuntura che avrebbero significato illegittimi aumenti indiscriminati di prezzi, ma anche di tenere conto degli inevitabili riflessi nei costi, dovuti all'aumento dei noli che è stato immediato, ed all'onere delle più lunghe percorrenze perchè i prodotti petroliferi passano o via il Capo di Buona Speranza (precluso Suez) o attraverso l'Atlantico per i rifornimenti che già sono stati assicurati dagli Stati Uniti.

Per questi aspetti del problema vale la pena di riassumere rapidamente indicazioni specifiche in merito alla quotazione dei grezzi, franco arrivo porti italiani, in rapporto alle loro provenienze; e tali quotazioni erano praticamente quelle in atto prima della chiusura del canale di Suez e prima della cessata funzionalità degli oleodotti.

Al presente la situazione caratterizza i suoi aspetti, esaminando le percorrenze cui i rifornimenti dovranno essere sottoposti.

Quotazioni di grezzi.

Qui di seguito sono indicate le quotazioni dei principali tipi di greggio importati in Italia, rilevate dal bollettino statistico settimanale del 16 novembre c. a. del « Petroleum Press Service »:

Grezzi Medio Oriente:

	Gradi API	£/tonn.
Arabico a Ras Tanura (Golfo Persico)	36-36,9	9.270
Arabico a Sidone (Mediterraneo)	36-36,9	11.576
Qatar a Uhm Siad (Golfo Persico)	39-39,9	9.867
Iraq a Tripoli (Mediterraneo)	36-36,9	11.576
Iraq a F.A.O. (Golfo Persico)	36-36,9	8.589
Kuwait a Mena Ahmadi (Golfo Persico)	31-31,9	7.851
Iran a Abadan (Golfo Persico)	34-34,9	8.884

Grezzi Venezuelani:

Bachaquero a Las Piedras	16,5-16,9	7.891
Tia Juana Heavy ad Amuay Bay	18,5-18,9	8.759
Lagunillas Heavy a Las Piedras	flat	8.614

Grezzi U.S.A.:

East Texas	39-39,9	13.891
West Texas	33-33,9	12.156

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Infatti con la chiusura del canale di Suez e la interruzione degli oleodotti sboccanti in Siria, i rifornimenti provenienti dal Golfo Persico dovranno essere appoggiati ad altre fonti (America-Venezuela) oppure seguire altri percorsi (Via Capo).

Le sotto indicate distanze mettono in evidenza i maggiori percorsi che dovranno essere compiuti dalle cisterne, nei due casi sopra indicati, e la necessità di un maggior tonnellaggio per assicurare i rifornimenti.

Golfo Persico - Italia:

Da Abadan via Suez	miglia	4.450	solo andata
Da Abadan via Capo di Buona Speranza	»	11.270	» »
Da Ras Tanura via Suez	»	4.290	» »
Da Ras Tanura via Capo di Buona Speranza	»	11.100	» »

Mediterraneo Orientale - Italia:

Da Tripoli di Siria	»	1.220	» »
Da Sidone (Libano)	»	1.190	» »

America - Italia:

Da Aruba (Venezuela)	»	4.750	» »
Da Golfo del Messico (U.S.A.)	»	5.590	» »

Per il nostro Paese le possibilità di un normale approvvigionamento sarebbero quindi limitate alla quota di greggio dall'Arabia Saudita che può ritirarsi dall'oleodotto che scarica a Sidone e che fino ad ora ha contribuito ai nostri rifornimenti, come indicato nello specchietto precedente, per il 18 per cento.

Un rifornimento di massa dovrebbe puntare sulla organizzazione dei trasporti dal Golfo Persico per la rotta del Capo di Buona Speranza ed i percorsi indicanti le miglia più sopra, danno bene evidente la indicazione delle esigenze conseguenti a tale percorrenza. Infatti, a prescindere dall'onere del più lungo percorso, i tecnici asseriscono che occorrerebbe

il dirottamento di ben 200 navi petroliere per assicurare il ritmo dei rifornimenti come per il passato.

Onde fornire elementi di natura tecnica assolutamente precisi riportiamo da il « Supplemento notizie della Rassegna Petroliera » del 19 novembre 1956, n. 1, le cifre e le considerazioni relative ai noli che graveranno sulla nostra economia in questo settore, a seguito dei penosi avvenimenti registrati nel Medio Oriente:

« La situazione precedente può così identificarsi nel calcolo per ogni 100 tonnellate trasportate alla rata base:

45 % da Mediterraneo Orientale	×	nolo \$ 2,80 (1) = \$	126
50 % da Golfo Persico via Suez	×	nolo \$ 8,15 = \$	407,50
5 % da Caraibi	×	nolo \$ 7,05 = \$	35,25
Totale per 100 tonn.			= \$ 568,75

(1) Escluso aggiuntivo oleodotto.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Quella derivante dagli spostamenti accennati, si presenta invece con i seguenti risultati:

20 % da Sidone	×	nolo \$ 2,80 (1) = \$	56
70 % da Golfo Persico via Capo	×	nolo \$ 15,90 = \$	1.113
10 % da Caraibi	×	nolo \$ 7,05 = \$	70,50
Totale per 100 tonn.			= \$ 1.239,50

Teoricamente, vi sarebbe poco più che un raddoppio di noli. Praticamente, però, questi riferimenti vanno corretti da coefficienti di maggiorazione applicati nei contratti, e che,

da un mese all'altro, hanno spostato le quotazioni in misura notevole. L'applicazione di tali coefficienti porta a questi risultati:

secondo le provenienze e le quotazioni di settembre:

45 % da Mediterraneo Orientale	×	nolo \$ 4,80 (1) = \$	216
50 % da Golfo Persico via Suez	×	nolo \$ 13,66 = \$	683
5 % da Caraibi	×	nolo \$ 11,82 = \$	59,10
Totale per ogni 100 tonnellate trasportate			= \$ 958,10

secondo le provenienze previste e le quotazioni attuali:

20 % da Mediterraneo Orientale	×	nolo \$ 6,99 (1) = \$	139,80
70 % da Golfo Persico via Suez	×	nolo \$ 42,47 = \$	2.972,90
10 % da Caraibi	×	nolo \$ 18,83 = \$	188,30
Totale per ogni 100 tonnellate da trasportare			= \$ 3.301

(1) Escluso aggiuntivo oleodotto.

« Per non creare equivoci intorno al valore di queste cifre, è bene ripetere che le rilevazioni riguardano rate e medie di noli pagati per viaggi singoli e viaggi consecutivi. Non entrano, nel computo, i noli fissati a *time-charter*, che sono quelli i quali fanno abbassare la media del costo. E difatti, a fronte di un nolo calcolato sulla media di settembre in 9,58 dollari per tonnellata, sta, nella applicazione del metodo per la fissazione del prezzo dei prodotti, un nolo di 6.368 dollari per tonnellata. La rilevazione però permette ugualmente di stabilire che il costo dei rifornimenti, nelle condizioni e prospettive attuali, viene più che triplicato. Gli spostamenti che potranno effettuarsi nelle provenienze e percorrenze e l'abbassamento di tensione che potrà anche verificarsi nell'andamento dei noli da una più serena valutazione delle conseguenze nate da-

gli ultimi avvenimenti, potranno certamente variare questo rapporto anche prima della soluzione della crisi di Suez. Ora però, nel momento in cui si deve affrontare la necessità di operare per assicurare la continuità degli approvvigionamenti, il problema si presenta, purtroppo, nei termini indicati ».

La situazione dei costi di cui alla esemplificazione data, finisce per gravare del 77 per cento delle totali provenienze estere di petrolio nel nostro Paese, e precisamente il 43 per cento del tonnelloaggio che proveniva attraverso il canale di Suez ed il 34 per cento attraverso l'oleodotto delle provenienze irakene, dato l'arresto dei pompaggi e degli oleodotti di Barias, di Tripoli di Siria e di Haifa.

Tutte le indicazioni fin qui date discendono dalla esperienza recente e passata; ma è ovvio che non è possibile in questi momenti avere

elementi validamente stabili e indicativi per i noli successivi, che sono già ora in fluttuazione rapida e del tutto irregolare. Le notizie affioranti sui propositi degli Stati Uniti di assicurare i rifornimenti necessari all'Occidente europeo, vengono certamente a dare motivi di relativa tranquillità; ma si parla di percentuali (anche se elevate) del fabbisogno totale, e quindi può dubitarsi che ogni esigenza possa essere coperta con queste sole provenienze.

Ragione di più per ritenere tempestivo e indispensabile, il provvedimento adottato dal Governo, e quindi essenziale la pronta e logica ratifica di esso colla approvazione della presente legge.

Mentre quindi le autorità di Governo e gli organi dipendenti, si apprestano a vigilare attentamente sulla situazione e intanto cercano di fronteggiarla come qui vediamo, non è possibile che prevalgano nel Paese le facili emotività che portano all'accaparramento, che indulgono al ricatto di prezzi illegittimi, che creano rinnovatamente l'atmosfera pesante, della insidia tanto sofferta colla borsa nera e gli imboscamenti.

Il ministro Andreotti ha detto parole di ammonimento molto chiare al riguardo, che hanno fatto seguito alle precisazioni esaurienti e documentate del ministro Cortese. Sta quindi ai consumatori italiani provvedere colla loro intelligente e pensata collaborazione, fatta di calma disciplina, e reagire ad ogni tentativo malsano di peggiorare la situazione in atto, con inconsulte e losche manovre speculative. Ne deriverebbe il sicuro razionamento dei prodotti petroliferi; e verrebbe a riprodursi tutto quanto di deleterio certamente come alle sofferte esperienze.

Il disegno di legge che all'articolo unico converte in legge il decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, realizza quindi il modo e la funzionalità di un sistema che vuole incoraggiare l'iniziativa degli approvvigionamenti petroliferi, in relazione ai diversi costi dipendenti dalle diverse provenienze degli olii minerali grezzi o dei residui della lavorazione nelle caratteristiche previste dalle norme vigenti. Si dispone cioè il rimborso del maggiore onere delle importazioni dei prodotti in questione, limitatamente alle quantità nazionalizzate per i consumi interni. L'accertamento del maggiore

onere è riservato al Comitato interministeriale prezzi (C.I.P.) di cui è nota la funzione e il compito che esercita fin dall'atto di sua costituzione nel 1944. Le modalità per tali accertamenti saranno determinate con decreto del Ministro dell'industria e commercio di concerto coi Ministri del bilancio, tesoro e finanze. Così determinano infatti, gli articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 1267. Il rimborso delle somme così accertate, potrà avere luogo secondo l'articolo 3, sotto forma di accreditamento a scampo del carico di imposta, dovuta dall'avente diritto in occasione della immissione in consumo dei prodotti petroliferi.

Alla copertura del conseguente onere per lo Stato si provvede con l'aumento della imposta di fabbricazione della benzina mediante una sovraimposta addizionale di lire 890 il quintale secondo le precisazioni dell'articolo 4 del decreto-legge; cioè si è voluto colpire solo il settore della benzina per considerazioni del tutto sagge e opportune. Infatti i consumi dei prodotti petroliferi: nafta, olii ecc. hanno impieghi sicuramente produttivistici mentre la benzina per la gran parte non esclude consumi voluttuari e comunque più ricchi. Se i costi maggiori della benzina limitati per ora alle lire 14 ben note, debbono incidere sulla vita nazionale, è bene che ciò escluda per la gran parte, le attività produttive industriali e quelle degli stessi trasporti largamente impostati su nafta e su metano.

Per evitare che scorte rilevanti di benzina potessero comunque sottrarsi alla nuova tassazione e nel contempo fruire dei nuovi prezzi di vendita, il decreto legge all'articolo 5, ha disposto la obbligatorietà della denuncia delle quantità giacenti superiori ai venti quintali e ha fissato le relative sanzioni per gli inadempienti sia per il ritardo sia per l'omessa denuncia alla quale provvede in maniera severa la norma dell'articolo 6.

Gli articoli 7, 8 e 9 sono di chiara evidenza.

Aggiungo che sul presente disegno di legge la Commissione di finanza ha dato parere favorevole.

Tutto quindi illustrato e rapidamente valutato, in un riassunto sia pur rapido, ma sperasi sufficiente del problema in esame, non vi è che da chiedere ai colleghi cortesi la approvazione del disegno di legge di cui trattasi,

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

auspicando che esso abbia ad operare per tempo limitato oltre le stesse più favorevoli previsioni. In questo clima di aspettative auspicabili, la 9^a Commissione permanente del Senato, approvando il mandato per questa relazione favorevole alla accettazione della legge, ha manifestato con un voto specifico una propria attesa che dovrebbe essere impegnativa per il Governo; ha infatti approvato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione industria e commercio del Senato della Repubblica in sede di esame del disegno di legge n. 1758, pur non volendo assegnare alla durata del provvedimento un termine fisso, invita il Governo a deliberarne la cessazione, non appena si verifichi la cessazione delle contingenze che tale provvedimento giustificano ». E ciò non può che essere ovvio.

Quello che invece può essere invocato con particolare calore è che gli operatori economici del nostro Paese e tutti i consumatori di prodotti petroliferi, abbiano ad intendere l'im-

perativo categorico del momento col non prestarsi a psicosi accaparratrici; a non facilitare il risorgere di procedimenti commerciali di tanta appenata realtà che, durante le ultime fasi della guerra e immediatamente dopo, crearono sbandamenti e difficoltà economiche enormi, in dipendenza appunto del perduto controllo sulle cose e sui fatti dei consumi e dei commerci di ogni giorno.

La « borsa nera » dei prodotti di consumo, gli « imboscamenti » delle materie prime necessarie, non sono una necessità: sono un delitto verso sè stessi e verso la Patria; per il che il Parlamento, votando questa legge, può riaffermare, col suo invito alla dignità e alla disciplina di tutti e di ciascuno, la elementare sovrana esigenza di non aggravare il male, e di non esasperare i fenomeni conseguenti a circostanze che si spera realmente fugaci. È il voto conclusivo questo, della relazione così redatta.

TARTUFOLI, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 22 novembre 1956, n. 1267, concernente misure per assicurare l'approvvigionamento di prodotti petroliferi nell'attuale momento internazionale.