

Documenti dall'Archivio storico

# La questione petrolifera italiana

Studi di Oreste Jacobini  
tra primo e secondo dopoguerra

1





# Indice generale

PRESENTAZIONE	5
L'Archivio storico	
Fonti per lo studio della storia energetica italiana	
Introduzione di Pier Angelo Toninelli	
Oreste Jacobini (1867-1956)	
Nota biografica	
<hr/>	
MONOGRAFIA I	31
Generalità e precedenti della questione petrolifera italiana	
<hr/>	
MONOGRAFIA II	41
La funzione passiva italiana nel campo petrolifero fino all'adozione di più appropriati provvedimenti legislativi dal 1925 in poi	
<hr/>	
MONOGRAFIA III	55
Risveglio dell'attività petrolifera italiana	
I - Provvedimenti intesi ad assicurare all'Italia una propria disponibilità di petrolio grezzo	
II - Provvedimenti intesi a creare in Italia una salda e razionale industria petrolifera	
III - Periodo dal 1933 in poi	
IV - Intero periodo dal 1910 al 1938 e 1946	
<hr/>	
MONOGRAFIA IV	95
Trasporti	
A) Generalità	
B) Trasporti marittimi e flottiglia di navi-cisterna per l'Italia	
<hr/>	
MONOGRAFIA V	111
L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di depositi costieri ed interni e di posti di rifornimento di prodotti finiti al pubblico nell'immediato anteguerra mondiale	
<hr/>	
MONOGRAFIA VI	121
L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffinerie dalle origini all'immediato anteguerra mondiale	
<hr/>	
MONOGRAFIA VII	135
Disciplina delle attività petrolifere italiane nell'immediato anteguerra mondiale	
- Licenze di importazione e di produzione - Quote di mercato	
<hr/>	
MONOGRAFIA VIII	145
Capacità lavorativa annua in tonnellate di olio grezzo da assegnare all'attrezzatura petrolifera industriale in relazione al piano Marshall per il fabbisogno italiano	
<hr/>	
MONOGRAFIA IX	163
Deduzioni e conclusioni principali	
<hr/>	
ALLEGATI	177

# L'Archivio storico

Fonti per lo studio della storia energetica italiana

L'Archivio storico dell'Eni, dichiarato di notevole interesse storico dalla Soprintendenza archivistica del Lazio, rappresenta il riferimento aziendale per la conservazione della memoria e dell'identità storica del Gruppo. L'Archivio ospita, nella sua sede di Pomezia (Roma), circa 45.000 faldoni di documentazione oltre a materiale di diversa tipologia: fotografie, audiovisivi, disegni tecnici, oggettistica. Il patrimonio documentario conservato è databile a partire dai primi del Novecento, anni in cui si è formato il nucleo originario dell'industria petrolifera italiana.

Tra le carte ordinate e descritte si trovano, oltre a quelle prodotte dall'Ente nazionale idrocarburi (ora Eni Spa), a partire dalla sua costituzione nel 1953, quelle delle prime società che operarono nel settore italiano del petrolio e del gas, già dagli inizi del secolo scorso, quali l'Agip, l'Azienda italiana petroli Albania (Aipa), la Società petrolifera italiana (Spi), la Società nazionale metanodotti (Snam), società tutte confluite nell'Eni Spa, per citare solo alcuni degli esempi più significativi.

Il materiale conservato consente di studiare i principali aspetti della storia energetica del paese: le ricerche delle fonti in Italia e all'estero, la realizzazione degli accordi con i paesi produttori, la costruzione degli impianti di raffinazione e petrolchimici e delle reti di trasporto e distribuzione. L'Archivio stori-

co dell'Eni può rappresentare il riferimento privilegiato per riflessioni sulla nascita e l'evoluzione della cultura dell'impresa petrolifera italiana e per certi aspetti dello sviluppo industriale del paese.

Con la collana "Documenti dall'Archivio storico" si intende far conoscere ad un pubblico vasto e non necessariamente specialistico documenti di particolare significato, individuati durante la selezione, l'ordinamento e la descrizione dell'archivio. Si tratta di materiale che per gli argomenti trattati o per il contesto di produzione o per la data di redazione rappresenta una testimonianza inedita e interessante sulla storia della ricerca, della commercializzazione e della distribuzione degli idrocarburi in Italia e all'estero.

Da questo punto di vista la relazione redatta da Oreste Jacobini nel secondo dopoguerra, oggetto del primo numero della collana, costituisce un documento originale, frutto degli studi e dell'attività di un pioniere dell'industria petrolifera italiana. L'interesse di questo documento, al di là dei contenuti specifici, si può cogliere nel fatto che "La questione petrolifera italiana" è delineata da un grande protagonista del settore con un documento che offre al lettore l'opportunità di analizzare gli eventi descritti attraverso un'ottica interna all'azienda e di apprezzare l'originalità dell'autore, un manager che coniugava altissime competenze tecniche con elevata sensibilità e passione per lo studio e la divulgazione.

# Introduzione

Pier Angelo Toninelli

Il documento che qui presentiamo è parte di una corposa memoria scritta nell'arco di 10 mesi - fra il maggio 1947 e il febbraio 1948 - dall'ingegner Oreste Jacobini per la direzione dell'Agip, presumibilmente per lo stesso Enrico Mattei. Jacobini aveva ormai ottant'anni: era stato un manager e tecnico di vaglia. Ingegnere civile, aveva a lungo lavorato nel campo della progettazione e della costruzione delle linee ferroviarie, maturando successivamente notevoli esperienze anche in campo energetico nell'ambito sia dell'industria idroelettrica che delle ricerche petrolifere. Alla nazionalizzazione delle ferrovie del 1905 è legato il suo ingresso nelle file della tecnocrazia pubblica, ove ricoprì un ruolo determinante nel programma di elettrificazione della rete ferroviaria. Proprio le Ferrovie dello Stato costituivano del resto un osservatorio privilegiato della questione energetica nazionale e un terreno fondamentale sul quale confrontarsi con il problema della scarsità delle fonti energetiche primarie del paese. Da un lato esse infatti controllarono fino al 1942 l'Aipa - l'Azienda nazionale petroli Albania - della quale Jacobini fu a lungo Amministratore generale, dall'altro esse furono fra i principali protagonisti di quel processo di sostituzione delle importazioni indotto dal programma di indipendenza energetica (e poi di forzata autarchia) sostenuto dal regime: non a caso il piano di elettrificazione

delle ferrovie, per sopperire alla scarsità di carbone endogeno, aveva portato l'Italia ad essere nel 1940 il paese con la più estesa rete elettrificata al mondo? In tale cornice andava inquadrata anche l'azione dello Jacobini per costituire, su mandato governativo, la s.a. Larderello, al fine di sfruttare l'energia elettrica prodotta dalle centrali geotermiche azionate dai soffiioni boraciferi di quell'area della Toscana (con una produzione che nel 1942 avrebbe raggiunto il miliardo di kwh<sup>pl</sup>). Jacobini svolse quindi la maggior parte della sua carriera nell'ambito dell'amministrazione pubblica, risalendone la gerarchia fino ad occuparne cariche di prestigio: capo servizio delle Costruzioni ferroviarie, membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Amministratore generale dell'Aipa, Presidente del Comitato tecnico per i combustibili nazionali, Vice-presidente dell'Agip, Direttore generale e poi Amministratore delegato dell'Anic - l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili - per essere nominato infine (1939) senatore del Regno. La caduta del fascismo, con i cui vertici egli aveva evidentemente intrattenuto ottimi rapporti, e l'età avanzata alla fine della guerra lo tagliarono fuori dalla vita pubblica. Egli rimaneva tuttavia un personaggio di grande esperienza e di straordinarie conoscenze, sia per quanto riguardava il settore energetico, in particolare gli idrocarburi, e le sue specificità tecniche e gestionali, sia per

- (1) Cfr. M. Silvestri, *Gli sviluppi tecnologici*, in G. Galasso (a cura di), *Storia dell'industria elettrica in Italia*, voi. 3°, tomo 1, *Espansione e oligopolio*, Roma-Bari, Laterza, 1993, p. 233.
- (2) La società venne costituita con un capitale di 54 milioni, quasi totalmente controllato dalle FF.SS. mentre all'originaria Società boracifera di Larderello, della famiglia Ginori Conti, che aveva rinunciato a favore dello Stato alle relative concessioni minerarie, rimase una quota di poco più del 10%. Nel 1938 le Ferrovie assorbivano già più del 50% dell'energia prodotta dalla Boracifera. Cfr. M. Lungonelli - M. Migliarini, *Piero Ginori Conti*, Roma-Bari, Laterza, 2002, pp. 48 e sgg.

quanto concerneva l'amministrazione delle imprese pubbliche: Enrico Mattei capì che poteva ancora essere utile all'azienda e ne fece una sorta di suo consulente *ad personam*.

La presente memoria rappresenta forse il principale risultato di questa consulenza. Essa si divide in tre parti: quella qui riprodotta è la terza parte, la più densa, riferita alla vicenda del petrolio in Italia dalle origini fino al secondo dopoguerra e ai problemi di carattere macroeconomico ad essa connessi. Le altre due costituiscono invece un vasto affresco dedicato alle questioni del mercato mondiale del petrolio, in un momento particolarmente delicato, quello della fase di avvio del programma di aiuti economici all'Europa, meglio conosciuto come Piano Marshall: nella prima - intitolata "La questione generale petrolifera mondiale" - Jacobini analizza lo scenario più ampio sul quale si stava giocando la partita dell'approvvigionamento, della produzione e della distribuzione del petrolio; nella seconda - "L'alimentazione petrolifera d'Europa" - discute i limiti della produzione endogena di greggio del continente europeo e le possibili alternative per soddisfarne la crescente domanda.

\* \* \*

Come è noto, fra il 1948 ed il 1951 gli americani si produssero in un grande sforzo dalla

doppia valenza, economica e politica, per garantire i regimi democratici dell'Europa occidentale"; circa 12 miliardi di dollari in aiuti gratuiti vennero indirizzati attraverso un complesso meccanismo alle economie dei paesi più provati dalla guerra per assicurarne la ricostruzione e il rilancio. Una consistente parte di questi aiuti - circa il 20% - era rappresentata proprio dal greggio e dai suoi distillati, prodotti essenziali per fornire illuminazione e forza motrice ai sistemi produttivi dei diversi paesi, affamati di energia a basso prezzo". L'intervento della mano pubblica, sia americana che europea per assicurare tali condizioni, attraverso l'ECN<sup>3</sup>, rischiava tuttavia di turbare il precario equilibrio garantito dall'accordo di Achnacarry - e dai suoi successivi perfezionamenti - fra le *majors*, le grandi compagnie petrolifere, americane ed inglesi (o anglo-olandesi, nel caso della Royal Shell), che da quasi mezzo secolo ormai dominavano lo scenario petrolifero mondiale, nonché di interferire con le loro strategie.

L'accordo di Achnacarry? - dal nome del castello scozzese in cui venne siglato nel 1928 da parte delle tre maggiori compagnie, Shell, Anglo-Persian (poi BP), e Standard Oil of New Jersey (Exxon) - aveva dato vita ad un cartello internazionale del petrolio, che stabiliva che ciascuna di esse dovesse mantenere invariata la propria quota di mercato al di

- (3) La letteratura sull'European Recovery Program, sia nei suoi aspetti generali che nelle specifiche valenze italiane, è ormai molto ampia. Cfr. in particolare *Il Piano Marshall e l'Europa* (a cura di E. Aga Rossi), Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1983; D. W. Ellwood, *L'Europa ricostruita. Politica ed economia tra Stati Uniti ed Europa occidentale 1945-1955*, Bologna, il Mulino, 1994; C. Esposito, *America's feeble weapon. Funding the Marshall Plan in France and Italy, 1948-1950*, Westport, Greenwood Press, 1994; C. Spagnolo, *La stabilizzazione incompiuta. Il Piano Marshall in Italia*, Roma, Carocci, 2001.
- (4) Siveda a questo proposito quanto veniva notato in un lucido discorso pronunciato da Walter Levy, capo della Sezione petrolio dell'ECA (Economic Cooperation Administration), alla "Conference of the Petroleum Industry National Federation of Financial Analysts Society", tenutasi a New York l'8 marzo del 1949: «in the ECA Program, dollar oil plays a very large role indeed. Total dollars oil imports from American companies will amount to nearly 22 million metric tons valued at more than \$550 million in fiscal 1950. If payments for tanker transportation and for petroleum equipment are added to this figure, the total will be somewhere between \$800 and \$900 million, or more than 20 percent of the total deficit of about \$4.2 billion estimated for fiscal 1950 by ECA». Cfr. W. Levy, *Petroleum under the ECA Program*, p. 3, in National Archives and Record Administration, Washington (US) [d'ora in poi Nara], RG469-Mission to Trieste, Entry 1394, Mission To Trieste: Office of the Director; Subject Files 1947-50, Box 1, Petroleum.
- (5) Ovvero l'Economic Cooperation Administration, l'organismo deputato alla gestione e al coordinamento degli aiuti.
- (6) Che si ispirava al precedente cosiddetto «accordo della linea rossa».

fuori degli Stati Uniti ed attuare una politica comune finalizzata al contenimento della produzione ed alla riduzione degli investimenti e dei costi di gestione. Questo accordo venne rafforzato negli anni successivi da ulteriori intese!" che allargarono il cartello alle altre *majors* americane - Gulf, Socony-Vacuum (Mobil), Standard Oil of California (Chevron) e Texaco - che con le precedenti tre formavano le famose «sette sorelle» di matrice americana, e alla compagnia di stato francese CFP (Compagnie Française des Pétroles): «Naturalmente - ricorda Manlio Magini - il contenimento dell'offerta, la tensione della domanda e le economie conseguite negli investimenti e nelle spese aumentarono enormemente i profitti del cartello". Dopo la crisi del '29, tale oligopolio riuscì ad intervenire anche sul mercato americano, inondato da una crescente marea di greggio proveniente dai giacimenti scoperti nel Texas orientale nei primi anni Trenta: fu un'azione indiretta, portata avanti attraverso autorità politiche formalmente indipendenti, per non incorrere nella legge *antitrust* e nella reazione dei molti produttori indipendenti". Lo stesso Magini ricorda come tali accordi avessero stabilizzato l'assetto del mercato petrolifero mondiale, garantendone alle compagnie il predominio assoluto per un quarto di secolo!".

L'equilibrio raggiunto nei primi anni Trenta resistette anche alla prova della seconda guerra mondiale, ma, all'indomani del conflitto, esso rischiava di vacillare sotto l'azione congiunta dell'ECA e dei governi coinvolti nel Piano Marshall. Il problema in effetti era duplice. Da un lato, vi era la preoccupazione per le reazioni delle compagnie che temevano di vedere ridotti i propri profitti dall'impegno a rifornire paesi scarsi di dollari alle condizioni più favorevoli per questi ultimi!". Dall'altro lato, durante il cruciale biennio 1948/49, il settore del petrolio fu sottoposto a continue tensioni e repentini cambi d'orientamento, sicché, si notava, «l'ECA sin dalle primissime fasi della propria attività è stata costretta ad affrontare problemi davvero notevoli nel settore petrolifero, problemi la cui natura oltretutto è andata cambiando radicalmente» nel giro di pochi mesi!". In effetti, nei primi mesi del 1948, cioè quando scriveva Jacobini, il mondo si trovava ancora in una situazione di critica scarsità di greggio. Il problema era sentito negli stessi Stati Uniti, che già nel 1947 erano divenuti importatori netti di petrolio, per cui era essenziale per l'ECA non aggravare il problema nazionale, finanziando invii eccessivi di petrolio dall'America all'Europa: si pensi che nel 1946 il 77% dell'approvvigionamento europeo proveniva dall'emisfero

- (7) In particolare lo Heads of Agreement for Distribution del 1932 e il Draft Memorandum of Principles del 1934. Cfr. D. Yergin, *The prize. The epic quest for oil, prize and money*, New York, Simon & Schuster, 1991, pp. 260 e sgg. (trad. it. *Il premio*, Milano, Sperling & Kupfer, 1991).
- (8) M. Magini, *L'Italia e il petrolio tra storia e cronologia*, Milano, Mondadori, 1975, p. 81.
- (9) Fu decisiva in particolare l'azione della Texas Railroad Commission, un'autorità statale creata nel 1891 per combattere gli accordi monopolistici fra le compagnie ferroviarie e alla quale, seguendo l'esempio di consimili agenzie operanti in altri Stati, era stato affidato dal 1930 un qualche potere di controllo anche sul mercato petrolifero del più vasto Stato degli USA. Cfr. Yergin, *The prize*, cit. pp. 249 e sgg.
- (10) Ivi, p. 83.
- (11) La cautela con cui si sarebbe mossa l'ECA a questo riguardo era ben riflessa dalle parole di Walter Levy, capo della Sezione petrolio dell'ECA: «...it will be obvious to you, and I am afraid it is also obvious to industry, that even with the most sincere intentions not to interfere with private channels of trade - and our intentions are sincere - it is absolutely impossible for government, when it undertakes operations of the scope and magnitude of those under ECA, not to disturb from time to time, some private business arrangements». Parole pronunciate alla già ricordata Conferenza of the Petroleum Industry National Federation of Financial Analysts Society, tenutasi a New York l'8 marzo del 1949 (Nara, *Petroleum under the ECA Program*, cit. p. 2.).
- (12) *Effect of Imports of Foreign Oil on the Domestic Dependence of Producers. ECA Statement on its Petroleum Operations, November 30, 1949*, p. 1, in Nara, RG469- Mission to Trieste, Entry 1394, Mission To Trieste: Office of the Director; Subject Files 1947-50, Box I.

occidentale!" Pertanto l'ECA operò per reindirizzare nei limiti del possibile le richieste europee verso fonti non statunitensi, cercando allo stesso tempo di tenere sotto controllo i prezzi - mantenendoli cioè al livello dei prezzi FobCif dei grezzi estratti nel Golfo del Messico - onde evitare che condizioni più vantaggiose concesse alle compagnie americane per rifornire il mercato europeo spingessero queste a ridurre l'offerta domestica, provocando ulteriore pressione sui prezzi, a tutto svantaggio del consumatore americano. Allo stesso tempo, un eccessivo contenimento dei rifornimenti di greggio provenienti dall'area dollaro, avrebbe allargato la quota coperta con greggio dell'area sterlina (cioè fornito da Shell e British Petroleum), penalizzando le *majors* americane nei riguardi delle rispettive quote di mercato? La penuria di grezzo spinse dunque le compagnie petrolifere britanniche ed americane a sviluppare rapidamente l'esplorazione di nuovi pozzi, per incrementare l'offerta di grezzo, e ad espandere l'attività di raffinazione. In tale contesto era d'altra parte del tutto legittimo che i paesi partecipanti al programma ERP ambissero a sviluppare le proprie attività di raffinazione

(e a rivolgersi a produttori dell'area sterlina) onde risparmiare dollari? In questa direzione spingeva anche il Congresso americano. Prese allora avvio uno spettacolare processo di cambiamento dello scenario energetico mondiale, nonché nelle aree strategiche di rifornimento del greggio. Alla fine della guerra, il consumo mondiale di petrolio era di soli sei milioni di barili/giorno, meno di un terzo di quanto consumavano i soli Stati Uniti alla fine del secolo scorso. Il carbone dominava ancora i consumi di energia, coprendo circa l'80% della domanda complessiva di fonti energetiche primarie, mentre il gas veniva considerato ancora come un fastidioso scarto della produzione di grezzo e veniva bruciato ai pozzi. Da soli gli Stati Uniti producevano e consumavano allora circa il 60% del petrolio disponibile, mentre il 77% dell'approvvigionamento complessivo europeo proveniva dall'emisfero occidentale!". *L'oil boom* del secondo dopoguerra avrebbe dato luogo a modificazioni strutturali e cambiamenti geo-strategici del mercato energetico: da un lato, la crescita esponenziale dell'offerta a prezzi straordinariamente concorrenziali rispetto alle altre fonti energetiche primarie; dall'altro l'affermazione del

(13) Cfr. G. Sapelli, L. Orsenigo, P.A. Toninelli e C. Corduas, *Nascita e trasformazione d'impresa. Storia dell'Agip Petroli*, Bologna, il Mulino, 1992, p. 30.

(14) I prezzi Fob (*free on board*) si riferiscono al valore dei beni importati fino al momento dell'imbarco. A questi prezzi vengono solitamente registrate le esportazioni dalle statistiche del commercio estero. Invece i prezzi Cif (*cost, insurance, freight*) sono i prezzi comprensivi di costo, assicurazione e nolo ai quali di solito registrano le importazioni.

(15) Era a tutti ben noto come l'industria mondiale del petrolio fosse essenzialmente in mano agli americani ed agli inglesi. I primi diedero avvio allo sfruttamento intensivo del petrolio, inizialmente a fini di illuminazione e di lubrificazione, grazie alla scoperta dei giacimenti della Pennsylvania occidentale, e poterono poi far conto sulla grande disponibilità interna che condusse alla formazione del grande *trust* di Rockefeller, la Standard Oil, dal cui smembramento nacquero quattro delle cinque multinazionali americane (Exxon, Mobil, Chevron e Amoco), protagoniste dell'aspro scontro infrabellico per il controllo dei campi petroliferi al di fuori degli Stati Uniti. Dal canto suo la Gran Bretagna - che era povera di risorse interne, ma poteva contare sulle ricchezze dei territori sui quali esercitava un controllo politico formale od informale (come nel caso dell'Iran) - comprese per prima l'importanza strategica del petrolio, in particolare dopo la storica decisione di Winston Churchill di convertire alla nafta la marina militare britannica negli anni precedenti la prima guerra mondiale (cfr. ad es. Yergin, *The prize*, cit., soprattutto parti 1e2). Ciò conferiva ai due paesi all'indomani della seconda Guerra mondiale una posizione di assoluto monopolio sulle risorse petrolifere mondiali: «ffhe peculiar ability of the British and the Americans to develop oil successfully wherever they find it, and they find plenty, means that most of the oil moving in international trade is sold either for sterling or for dollars», Cfr. Nara, *Petroleum under the ECA Program*, cit. p. 1.

(16) «Dollars spent on petroleum equipment in support of these programs [of production expansion] will result in large dollar savings to the participating countries and thus a reduced burden of the American taxpayer». Cfr. Nara, *Effect of Imports*, cit. p. 12.

(17) Cfr. L. Maugeri, *Petrolio*, Milano, Sperling e Kupfer, 2001, pp. 27-8.

Medio Oriente come l'area del mondo più ricca di riserve, a seguito della scoperta di continui giacimenti in Arabia Saudita, in Kuwait e nelle altre aree del Golfo Persico. Ciò avrebbe portato nel giro di un decennio l'Europa a dipendere per il 90% dalle forniture di idrocarburi mediorientali.

Senel lungo periodo il *boom* petrolifero si rivelò un formidabile *atout* per lo sviluppo industriale della cosiddetta *golden age*, sviluppo nel quale si inseriva a pieno titolo il miracolo economico del nostro paese, la conseguenza immediata fu che già nella prima fase di applicazione del Piano Marshall, si ebbe in un breve volgere di tempo un rovesciamento delle aspettative rispetto alla crescita dell'offerta mondiale di idrocarburi: in pochi mesi il mercato petrolifero si trovò a fronteggiare un *surplus* di grezzo e di prodotti petroliferi e quindi una caduta dei prezzi, aggravata dalla regola che all'ECA venissero garantiti, ove possibile, prezzi più favorevoli.

Tuttavia questi sviluppi giunsero a maturazione nella seconda metà del 1948, dopo che Jacobini aveva terminato la stesura del presente documento, cioè dell'ultima delle memorie preparate per Mattei, che è in tutto e per tutto figlia delle due precedenti, relative, come detto, all'analisi del mercato petrolifero al di fuori dell'Italia. Esse rispecchiavano appieno la situazione e le aspettative di quel particolare scorcio di tempo caratterizzato non soltanto da timori sulle future, potenziali disponibilità mondiali di idrocarburi, ma anche da preoccupazioni di carattere politico e strategico: nell'ormai evidente clima di guerra fredda, esse erano relative tanto al comportamento dell'altra grande potenza petrolifera mondiale, l'Unione Sovietica, e alla sua possibile interferenza nella delicata questione mediorientale, quanto alle tensioni fra Gran Bretagna e mondo arabo e alle possibili reazioni di quest'ultimo di fronte all'imminente spartizione della Palestina ed alla nascita dello stato di Israele. Negli anni immediatamente successivi alla guerra si era fatta strada la sensazione, per molti la speranza, che non soltanto le grandi

questioni diplomatico-strategiche relative alla sistemazione politica - confini, regimi e istituzioni - sia delle aree calde dell'Europa che del Medio Oriente, ma anche il più pragmatico e, per altro, cruciale problema della gestione delle risorse petrolifere mondiali potessero essere gestiti a livello governativo dalle grandi potenze che avevano vinto la guerra: e quindi, per quello che riguardava l'Europa, da Stati Uniti e Gran Bretagna. Parevano dar credito a questa ipotesi non tanto l'impostazione della questione energetica data dal Piano Marshall in relazione al rifornimento di prodotti petroliferi ai paesi beneficiari, quanto, soprattutto, gli accordi di carattere internazionale fra i governi dei paesi occidentali e del Medio Oriente, detentori delle maggiori risorse petrolifere, finalizzati a riconoscere il diritto dei paesi grandi e piccoli ad accedere alle materie prime mondiali.

Le basi per questi sviluppi erano state poste dalla Carta atlantica, il documento firmato da Churchill e Roosevelt il 14 agosto 1941 al largo di Terranova, che si proponeva di regolare la vita internazionale del dopoguerra sulla base di principi pacifici e democratici e che ispirerà la Conferenza di San Francisco del 1945, ovvero l'atto di nascita dell'Organizzazione delle nazioni unite. Nello specifico, poi, la questione petrolifera parve ad un certo punto avviata verso un'equa soluzione, una soluzione cioè che tenesse debito conto anche delle necessità dei paesi scarsamente dotati di risorse petrolifere interne, dall'attivazione dell'*Anglo-American petroleum agreement*, siglato nell'agosto 1944 dai rappresentanti dei due governi interessati. L'obiettivo di questo accordo era proprio quello di assicurare "equità" a tutti i paesi, compresi i nuovi paesi produttori, mediante l'istituzione di una Commissione internazionale del petrolio: questa avrebbe dovuto stimare l'andamento della domanda internazionale e assegnare le quote ai vari paesi sulla base di valutazioni che tenessero in adeguato conto «le riserve disponibili, le tecniche di estrazione più effi-



Medio Oriente come l'area del mondo più ricca di riserve, a seguito della scoperta di continui giacimenti in Arabia Saudita, in Kuwait e nelle altre aree del Golfo Persico. Ciò avrebbe portato nel giro di un decennio l'Europa a dipendere per il 90% dalle forniture di idrocarburi mediorientali.

Senel lungo periodo il *boom* petrolifero si rivelò un formidabile *atout* per lo sviluppo industriale della cosiddetta *golden age*, sviluppo nel quale si inseriva a pieno titolo il miracolo economico del nostro paese, la conseguenza immediata fu che già nella prima fase di applicazione del Piano Marshall, si ebbe in un breve volgere di tempo un rovesciamento delle aspettative rispetto alla crescita dell'offerta mondiale di idrocarburi: in pochi mesi il mercato petrolifero si trovò a fronteggiare un *surplus* di grezzo e di prodotti petroliferi e quindi una caduta dei prezzi, aggravata dalla regola che all'ECA venissero garantiti, ove possibile, prezzi più favorevoli.

Tuttavia questi sviluppi giunsero a maturazione nella seconda metà del 1948, dopo che [acobini aveva terminato la stesura del presente documento, cioè dell'ultima delle memorie preparate per Mattei, che è in tutto e per tutto figlia delle due precedenti, relative, come detto, all'analisi del mercato petrolifero al di fuori dell'Italia. Esse rispecchiavano appieno la situazione e le aspettative di quel particolare scorcio di tempo caratterizzato non soltanto da timori sulle future, potenziali disponibilità mondiali di idrocarburi, ma anche da preoccupazioni di carattere politico e strategico: nell'ormai evidente clima di guerra fredda, esse erano relative tanto al comportamento dell'altra grande potenza petrolifera mondiale, l'Unione Sovietica, e alla sua possibile interferenza nella delicata questione mediorientale, quanto alle tensioni fra Gran Bretagna e mondo arabo e alle possibili reazioni di quest'ultimo di fronte all'imminente spartizione della Palestina ed alla nascita dello stato di Israele. Negli anni immediatamente successivi alla guerra si era fatta strada la sensazione, per molti la speranza, che non soltanto le grandi

questioni diplomatico-strategiche relative alla sistemazione politica - confini, regimi e istituzioni - sia delle aree calde dell'Europa che del Medio Oriente, ma anche il più pragmatico e, per altro, cruciale problema della gestione delle risorse petrolifere mondiali potessero essere gestiti a livello governativo dalle grandi potenze che avevano vinto la guerra: e quindi, per quello che riguardava l'Europa, da Stati Uniti e Gran Bretagna. Parevano dar credito a questa ipotesi non tanto l'impostazione della questione energetica data dal Piano Marshall in relazione al rifornimento di prodotti petroliferi ai paesi beneficiari, quanto, soprattutto, gli accordi di carattere internazionale fra i governi dei paesi occidentali e del Medio Oriente, detentori delle maggiori risorse petrolifere, finalizzati a riconoscere il diritto dei paesi grandi e piccoli ad accedere alle materie prime mondiali.

Le basi per questi sviluppi erano state poste dalla Carta atlantica, il documento firmato da Churchill e Roosevelt il 14 agosto 1941 al largo di Terranova, che si proponeva di regolare la vita internazionale del dopoguerra sulla base di principi pacifici e democratici e che ispirerà la Conferenza di San Francisco del 1945, ovvero l'atto di nascita dell'Organizzazione delle nazioni unite. Nello specifico, poi, la questione petrolifera parve ad un certo punto avviata verso un'equa soluzione, una soluzione cioè che tenesse debito conto anche delle necessità dei paesi scarsamente dotati di risorse petrolifere interne, dall'attivazione dell'*Anglo-American petroleum agreement*, siglato nell'agosto 1944 dai rappresentanti dei due governi interessati. L'obiettivo di questo accordo era proprio quello di assicurare "equità" a tutti i paesi, compresi i nuovi paesi produttori, mediante l'istituzione di una Commissione internazionale del petrolio: questa avrebbe dovuto stimare l'andamento della domanda internazionale e assegnare le quote ai vari paesi sulla base di valutazioni che tenessero in adeguato conto «le riserve disponibili, le tecniche di estrazione più effi-

caci, le variabili economiche di maggior rilievo, gli interessi tanto dei paesi produttori quanto dei paesi consumatori nonché il pieno soddisfacimento della domanda in espansione? Se l'accordo sembrava soddisfare pienamente le amministrazioni britannica e americana, esso tuttavia trovò la forte opposizione delle compagnie petrolifere americane. In primo luogo, delle numerose ed agguerrite compagnie indipendenti che operavano sul mercato interno e che avevano dato vita ad una potentissima *lobby* del petrolio: esse temevano che tale accordo potesse rappresentare il primo passo verso una regolamentazione internazionale della produzione di petrolio interna ai singoli stati e, soprattutto, paventavano lo spettro di grandi quantità di greggio medio-orientale molto più a buon mercato di quello statunitense che invadevano i mercati europei e minacciavano lo stesso mercato americano, provocando forti ribassi dei prezzi. Ma anche le *majors* manifestavano forti perplessità nei confronti di tale accordo, temendo che la sua applicazione potesse farle incorrere nei divieti della legge *antitrust* americana, dato che esse avrebbero beneficiato grandemente da tale accordo, in particolare per ciò che riguardava stabilità dei prezzi e dell'offerta. Chiedevano pertanto una preventiva esenzione dal rispetto di alcuni dei divieti della legge *antitrust*. Di fronte alla montante insoddisfazione nei confronti dell'accordo, il presidente Roosevelt preferì far cadere la legge attuata al Senato, onde permettere di riformarne i punti più controversi. Tuttavia, la morte del Presidente americano, fra i più convinti sostenitori della necessità di una regolamentazione internazionale della questione, e la crescente mobilitazione dell'am-

biente petrolifero, specialmente texano, ritardavano il perfezionamento del nuovo accordo. Da ultimo, il nuovo presidente Truman preferì lasciarlo definitivamente cadere: in effetti i cambiamenti del panorama economico e politico internazionale, le novità in materia di rifornimento energetico ai paesi europei indotte dal Piano Marshall e, soprattutto, il moltiplicarsi di accordi bilaterali e multilaterali fra le *majors* e i paesi mediorientali - dalla creazione dell'Arameo, per lo sfruttamento dei giacimenti arabi, alla comparsa sulla scena internazionale di nuovi *competitors* quali Amino il e Getty - avevano modificato profondamente, come detto, lo scenario energetico mondiale. Dalla preoccupazione espressa dall'amministrazione americana - «*we are running out of oil*» - che aveva appunto stimolato la ricerca di accordi sopranazionali, si era passati in un breve volgere di tempo ad un potenziale eccesso di offerta. Era il preludio a un nuovo *postwar petroleum arder*, gestito in tutto e per tutto dalle *majors*, che avrebbe regolamentato per almeno un decennio l'offerta, stabilizzando i prezzi, anche a scapito degli interessi dei paesi produttori"; ciò avrebbe rinvigorito quell'*oil nationalism*, già emerso fra le due guerre, che avrebbe infine portato alla riorganizzazione dei paesi produttori e alla nascita dell'OPEC<sup>20</sup>.

Tuttavia, quando Jacobini preparava i suoi documenti si era ancora nelle more di un approvazione, data per imminente, del suddetto accordo internazionale anglo-americano e, indubbiamente, l'ingegnere di Genzano riponeva in esso grandi speranze. Intorno ad esso ruota infatti tutta la parte iniziale del primo documentov", Ma, soprattutto, tale accordo rappresenta un punto di riferimento essen-

(18) D. Yergin, *The prize*, cit., p. 402.

(19) Ivi, p. 395-430.

(20) Sapelli et al., *Nascita e trasformazione d'impresa*, cit., cap. 1.

(21) O. Jacobini, *La questione generale petrolifera mondiale e quella italiana. I parte - La questione generale petrolifera mondiale. Nota 1° - Premesse*, pp. 7-32, in *Archivio storico Eni, Fondo personale Oreste Jacobini*, b. 23, fs. 79.

le del documento qui presentato, ovvero per la soluzione del problema petrolifero del nostro paese. Osservava infatti Jacobini:

*Per noi, quindi, l'accordo internazionale anglo-americano potrebbe avere valore ed efficacia se le ideologie, messe a base dell'atto ed enunciate a capo del medesimo per giustificarlo e renderlo accetto a terzi, trovassero la loro pratica realizzazione specialmente là dove si proclama il diritto di tutti indistintamente i popoli, a partecipare in equa misura, e cioè tale da assicurare il loro progressivo sviluppo civile ed industriale, alle risorse mondiali petrolifere considerate come un bene di spettanza di tutti i popoli.*

*Si ricorda che in tale atto si avvisa anche la creazione di un comitato di nazioni che curi appunto il conseguimento di tali alte finalità in base ad accordi che dovrebbero intervenire fra tutte le potenze del mondo grandi e piccole, e che salvaguardi, con quelli dei maggiori detentori delle fonti petrolifere mondiali, gli interessi e le necessità anche dei minori e più diseredati, i quali, pertanto, debbono necessariamente dipendere e sottostare ai primi.*

Emerge dunque chiaramente fin dalle primissime pagine di questa corposa memoria la preoccupazione per il problema energetico fondamentale dell'Italia, la sua dipendenza dall'estero, resa tanto più grave e preoccupante in quel momento dalle aspettative di una penuria mondiale di offerta di fonti energetiche primarie. Prendendo le mosse da questo problema di fondo, la memoria di Jacobini procede poi ad analizzare in maniera disincantata la situazione petrolifera del paese e a suggerire gli interventi che nei diversi ambiti - ricerca, produzione, raffinazione, distribuzione - gli sembravano più adeguati per alleviare le disgraziate condizioni iniziali. Prima

di soffermarci brevemente su di essi, non ci pare fuori luogo inquadrare storicamente la questione della dipendenza energetica del paese ed il dibattito cui essa ha dato luogo.

\* \* \*

Lo sviluppo economico dell'Italia moderna e, più in particolare, il suo processo di industrializzazione, è avvenuto in un contesto ambientale fortemente penalizzante quanto a disponibilità di risorse naturali, in generale, e di risorse energetiche in particolare. La cronica scarsità di fonti energetiche primarie di origine fossile può averne condizionato quindi il percorso di crescita: esso infatti è stato, da una parte, indirizzato verso itinerari man convenzionali» - l'ampio uso dell'acqua, innanzitutto - che fino al periodo successivo alla seconda guerra mondiale hanno teso sostanzialmente a differenziarsi da quelli tradizionalmente seguiti dalla maggior parte dei paesi primi arrivati alla soglia dell'industrializzazione"; dall'altra, esso è stato subordinato al vincolo della dipendenza energetica da fonti primarie esterne ad esso?"

Quanto effettivamente la squilibrata offerta di fonti energetiche abbia penalizzato la crescita del paese è stato materia di ampia discussione, fin dai tempi dell'unificazione, fra gli osservatori coevi e i politici e, in seguito, fra gli storici. Nei primi è sembrata a lungo prevalere la visione pessimistica che traeva origine dalle valutazioni del rischio rappresentato da una eccessiva dipendenza energetica dall'estero: era questo un sentimento diffuso particolarmente fra le due guerre, sulla scorta anche di una forte deriva nazionalistica e della sua esasperazione in senso autarchico.

(22) Cfr. U. Colombo, *Italia: energia (1860-1988)*, in *Storia dell'economia italiana*, a cura di R. Romano, III. *L'età contemporanea: un paese nuovo*, Torino, Einaudi, 1991, pp. 151 e sgg.

(23) Cfr. P.A. Toninelli, *La questione energetica*, in *Storia d'Italia. Annali 15 - L'industria* (a cura di F. Amatori et al.), Torino, Einaudi, 1999, pp. 351 e sgg.



È in questo clima che trovano ad esempio adeguata contestualizzazione le preoccupazioni espresse da Jacobini nella memoria qui presentata. Sul fronte degli storici, poi, si sono sottolineati in particolare gli effetti negativi indotti dalla scarsità di carbone nel periodo critico a cavallo del diciannovesimo secolo, quando cioè l'Italia aveva conosciuto la sua prima fase di accelerata industrializzazione. Si è osservato, ad esempio, che l'applicazione di tecniche produttive risparmiatrici di energia (così come di capitale) e ad alta intensità di lavoro hanno vincolato il processo di industrializzazione del paese a un percorso molto diverso da quello dell'Inghilterra, ovvero del paese che si riteneva dovesse essere preso a punto di riferimento per i processi di *catching up* dei paesi ritardatari. Come noto, il decollo britannico si è basato in gran parte sullo sfruttamento intensivo dell'abbondante disponibilità di carbone autoctono e sullo sviluppo di tecnologie incentrate sul carbone. Dal mancato adeguamento della «via» italiana a questo modello sarebbero derivati i vizi congeniti del nostro processo di industrializzazione: la difficoltà nel colmare il *gap* con i paesi più avanzati, la scarsa propensione ad innovare, la permanenza di tecnologie *labor-intensive*, la struttura dualistica delle imprese italiane, in cui pochi grandi gruppi convivono con una moltitudine di unità produttive? Nel periodo successivo, poi, quando nuove fonti energetiche primarie si sarebbero rese disponibili (l'energia idroelettrica e gli idrocarburi), l'economia del paese si sarebbe trovata ormai «incastrata» in un modello di crescita fortemente connotato da una struttura dualistica e da una scarsa propensione ad innovare.

Al contrario, la visione ottimistica - pur non trascurando i problemi connessi al vincolo energetico - prende le mosse dalla constatazione che comunque l'Italia si è industrializzata ed evidenzia quindi gli aspetti positivi connessi al raggiungimento di tale risultato<sup>24</sup>. Essi sono rappresentati, in primo luogo, dall'efficace ricerca di fonti energetiche primarie alternative a quelle tradizionalmente impiegate dai paesi dotati di ricche risorse, nonché dalla *leadership* tecnologica guadagnata dal paese nel loro sfruttamento. Nella seconda metà dell'Ottocento, la forza idrica svolse un ruolo fondamentale nel muovere le macchine della nascente industria cotoniera, in particolare nel distretto Ticino-Olona. La vera svolta tuttavia fu rappresentata dall'industria idroelettrica, i cui sviluppi suscitarono nei contemporanei l'entusiasmo della «conquista della forza» di nittiana memoria<sup>25</sup>, ovvero la speranza, per altro illusoria, che il paese si fosse emancipato per sempre dal vincolo energetico che ne condizionava lo sviluppo: alla vigilia della prima guerra mondiale, il contributo dell'energia elettrica al totale della potenza installata negli impianti industriali era ormai di circa il 50%, ma, ciò che più è rilevante, circa tre quarti di tale energia era di origine idrica. L'opzione idroelettrica venne poi spinta al massimo fino agli anni Cinquanta, quando ancora il 90% circa dell'energia elettrica prodotta in Italia era di origine idrica. Ciò aveva contribuito a ridimensionare notevolmente l'incubo del carbone: in effetti in Italia, a differenza della maggior parte degli altri paesi industrializzati, il paradigma del carbone risultò dominante soltanto per un periodo relativamente breve, anche se importante, corrispondendo in effetti a

(24) Cfr. soprattutto C. Bardini, *Senza carbone nell'età del vapore. Gli inizi dell'industrializzazione italiana*, Milano, B. Mondadori, 1991, ma anche R. Giannetti, *La conquista della forza. Risorse, tecnologia e economia nell'industria elettrica italiana*, Milano, F. Angeli, 1985.

(25) Cfr. Colombo, *Italia: energia*, cit.; L. Cafagna, *Dualismo e sviluppo nella storia d'Italia*, Venezia, Marsilio, 1989 e *Contro tre pregiudizi sulla storia dello sviluppo economico italiano*, in *Storia economica d'Italia. I. Interpretazioni*, a cura di P. Ciocca e G. Toniolo, Roma-Bari, Laterza pp. 297-325; P.A. Toninelli, *La questione energetica*, cit.

(26) F.S. Nitti, *La conquista della forza*, Torino-Roma, 1905.

quello della prima ondata di intensa industrializzazione, l'età giolittiana. Negli anni Cinquanta, infine, quando le capacità di sfruttamento delle potenzialità idriche della penisola si avvicinavano al loro limite naturale, furono prima il metano della Pianura Padana e poi il petrolio a buon mercato del Medio Oriente e della Russia a fornire le nuove coordinate per il rifornimento energetico del paese. Il 1953, l'anno della creazione dell'Eni, può essere significativamente preso a simbolo della chiusura della «fase idroelettrica» della storia energetica del paese. Prendeva allora avvio una nuova epoca, quella dominata dagli idrocarburi, che arriva fino ad oggi.

In secondo luogo, non vanno sottovalutate le osservazioni avanzate in tempi recenti da chi ha sottoposto a revisione critica le spiegazioni della crescita incentrate sul fattore risorse. Anzi, queste conterrebbero una potenziale ambiguità: da un lato, infatti l'abbondante dotazione di risorse abbassa i costi di produzione e stimola lo sviluppo di un limitato arco di tecnologie di supporto; dall'altro, invece inibisce la ricerca delle innovazioni alternative che risulterebbero spronate dalla scarsità delle materie prime?" L'apparente paradosso può essere rimosso dalla considerazione che, dato un certo livello di creatività tecnologica, la presenza o meno di risorse naturali è in grado di indirizzarne gli sviluppi nel senso più appropriato. In tale prospettiva andrebbe quindi riletto lo stesso modello di industrializzazione italiana, per rivalutarne l'originalità e la congruità all'effettiva dotazione di risorse di unità produttive di piccole e medie

dimensioni, caratterizzate da consumi energetici ridotti"'''

\* \* \*

I primi cinquant'anni del secolo, ovvero il periodo che ha avuto Jacobini come testimone privilegiato, hanno visto dunque l'emergere, prima, e la decisa affermazione, poi, dell'opzione idroelettrica. Ma, a conferire una certa omogeneità al periodo, interviene anche un secondo fattore: un crescente sforzo nella ricerca dell'indipendenza energetica del paese, uno sforzo del quale Jacobini, come detto, non solo è stato spettatore, ma anche protagonista in prima persona. Il perseguimento di tale obiettivo era certamente più un miraggio che un progetto. Tuttavia, nel secondo decennio del secolo, per la prima volta il paese prese pienamente coscienza del problema, sia sul fronte politico che su quello scientifico: accanto a un nazionalismo politico e a un nazionalismo economico, muoveva così i primi passi anche un «nazionalismo tecnico-scientifico».

Era stata la guerra a mettere a nudo le drammatiche carenze della penisola, quando la subordinazione delle disponibilità energetiche alle forniture dall'estero era diventata serio ostacolo alla produzione di materiale bellico, stimolando la ricerca di possibili sostituti alle importazioni."''' Peraltro, se la grande guerra aveva finalmente reso palesi i vincoli e i problemi della nostra struttura industriale, in particolare «alcune carenze fondamentali della nostra base produttiva (fertilizzanti, coloranti e loro intermedi, combustibili, cellulosa),[ ...]

(27) Cfr. J. Mokyr, *Leggere la rivoluzione industriale*, Bologna, il Mulino, 1997.

(28) Cfr. ad es. A. Colli, *Piccole imprese e piccole «industrie» in Italia sino al 1945*, in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Einaudi, 1999 e *I volti di Proteo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002; G. Berta, 2003, *La qualità dell'impresa*, in Ciocca e Tonio lo, *Storia economica d'Italia. 3. Industrie, mercati, istituzioni. 1. Le strutture dell'economia*, Roma-Bari, Laterza, 2003, pp. 459-93; P. Bolchini, 2003, *Piccole e grandi industrie, liberismo e protezionismo*, ivi, pp. 347-426.

(29) Il termine è di R. Maiocchi. Cfr. il suo *Il ruolo delle scienze nello sviluppo industriale italiano*, in *Storia d'Italia. Annali 3. Scienza e tecnica nella cultura e nella società dal Rinascimento ad oggi*, a cura di G. Micheli, Torino, Einaudi, 1980, p. 930.

(30) M. Giannetta, *L'industria elettrica nella mobilitazione bellica*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia, II. Il potenziamento tecnico e finanziario* (a cura di L. De Rosa), Bari-Roma, Laterza, 1993, pp. 105-99.

sulle strategie possibili per far fronte ad esse regnava la più grande incertezza»?". Mentre lo sviluppo della produzione di energia elettrica da fonti interne (correnti e cadute d'acqua, ma anche, come detto, risorse geotermiche) sembrava in grado di surrogare - almeno in parte - le esigenze per la forza motrice, la questione specifica dei combustibili, fossili e liquidi, pur al centro della discussione del mondo scientifico e tecnico, non sortì nell'immediato alcuna soluzione soddisfacente, in quanto tanto lo studio sistematico delle effettive risorse della penisola, quanto la ricerca di possibili surrogati (ad esempio l'alcol etilico), diedero complessivamente risultati alquanto deludenti. In effetti fino alla grande guerra gli idrocarburi avevano rappresentato una fonte di energia trascurabile per il paese, mai fornendo un contributo superiore all'1 per cento del fabbisogno energetico complessivo del paese. Poiché la produzione nazionale di petrolio era praticamente inesistente, esso veniva importato dall'estero, solitamente già raffinato, come ricorda correttamente Jacobini nella seconda monografia del documento più sotto riportato; veniva quindi commercializzato nella sua quasi totalità da due compagnie che agivano di fatto in regime di duopolio, la Siap e la Nafta, cioè le filiali italiane delle due più potenti multinazionali del settore, la Standard Oil of New Jersey e la Royal Dutch Shell. Qualche cambiamento intervenne negli anni immediatamente successivi alla grande guerra: grazie alla vittoria, l'Italia poté incorporare le regioni di Trieste e di Fiume, dove erano localizzati due dei maggiori impianti di raffinazione dell'ex impero asbur-

gico, la raffineria di S. Sabba e la Romsa. Inoltre il petrolio stava gradatamente acquisendo maggior peso come fonte di energia per l'economia italiana - nel 1920 copriva ormai il 4,6% del consumo complessivo? - ma l'attività di distribuzione era ancora concentrata principalmente nelle mani del duopolio controllato dall'estero.

Il clima cambiò decisamente verso la metà degli anni Venti, quando venne avviata una nuova fase nella storia energetica del paese, cui Jacobini dedica la terza monografia significativamente intitolata "Risveglio dell'attività petrolifera italiana". Dopo il fallimento del tentativo di dar vita a una *joint-venture* con la Sinclair, una compagnia petrolifera americana, il governo fascista si risolse a fondare ex-novo una compagnia di Stato, l'Agip (Azienda generale italiana petroli), un po' sulla falsariga della francese CFP. L'obiettivo della nuova impresa pubblica, la cui creazione segna di fatto l'inizio dell'esperienza dello Stato-imprenditore in Italia, era duplice: da un lato l'esplorazione, la ricerca e la produzione di idrocarburi, dall'altro la raffinazione e la distribuzione dei prodotti petroliferi in Italia?". Va detto peraltro che le modalità con cui tale decisione venne attuata erano sintomatiche delle ambiguità e delle incertezze che caratterizzarono in quella fase la politica economica del regime: ovvero perseguire l'interesse nazionale senza però entrare in collisione con l'*establishment* industriale e finanziario privato, dal quale il regime era supportato. Di conseguenza, almeno nella fase iniziale, si trovarono a sedere fianco a

(31) R. Maiocchi, *Scienziati italiani e scienza nazionale (1919-1939)*, in *fare gli italiani. Scuola e cultura nell'età contemporanea* (a cura di S. Soldani e G. Turi), Bologna, il Mulino, 1993, voi. II, p. 44.

(32) Cfr. A. Ciò, *Ciisi energetica: consumi, risparmi e penetrazione elettrica*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. V Gli sviluppi dell'Enel, 1963-1990* (a cura di G. Zanetti), Bari-Roma, Laterza, 1994, tab. 8.

(33) Cfr. Magini, *L'Italia e il petrolio*, cit.; E. Cianci, *La nascita dello stato imprenditore in Italia*, Milano, Mursia, 1977; M. Pizzigallo, *L'Agip degli anni ruggenti*, Milano, Giuffrè, 1984.



fianco nel Consiglio d'amministrazione magnati del mondo dell'economia e vecchi burocrati del regime?

La creazione dell'Agip ben si collocava nel clima politico-economico del periodo fra le due guerre, imbevuto di forte nazionalismo. In alcuni paesi arretrati, ma ricchi di olio - quali Messico e Persia - o in paesi più sviluppati, ma poveri di materia prima - quali Francia, Spagna ed appunto Italia - il nazionalismo influenzò profondamente il settore petrolifero, con il fine di limitare il crescente potere delle *majors*. Di conseguenza, l'intervento dello Stato - nell'*upstream*, nel *downstream*, o in entrambi - divenne una esperienza comune a tutti questi paesi? In Italia il nazionalismo petrolifero non rappresentò che una declinazione di quel nazionalismo economico che attrasse politici, economisti, industriali e scienziati, cui si è appena fatto cenno: in questo clima la creazione dell'Agip era vista come un mezzo per rompere il duopolio esistente, nonché come un passo essenziale per raggiungere l'autosufficienza energetica; tale attitudine risultò poi esasperata dalla svolta autarchica dei secondi anni Trenta. Non vanno trascurati tuttavia anche gli aspetti diplomatico-strategici di tale decisione, ovvero l'impiego della impresa di Stato come strumento di penetrazione nei Balcani: infatti una intensa attività di esplorazione venne ben presto avviata in Romania, tramite una compagnia rumena controllata, la Prahova.

Tuttavia, l'attività dell'Agip venne inizialmente frenata dalla volontà della sua direzione di non entrare in conflitto con gli interessi delle *majors*. Valgano per tutti due esempi si-

gnificativi. Il primo riguarda la rimozione nel 1932 del presidente Alfredo Giarratana, che durante i tre anni del suo mandato aveva dato un'impronta dinamica alla compagnia, tanto nelle sua attività all'interno che in quelle estere. Il secondo è rappresentato dalla controversa (e certamente non lungimirante) vendita alla Iraq Petroleum Company (IPC) della quota del 40% posseduta dall'Agip nella Mossul Oil Field Company, che controllava concessioni petrolifere potenzialmente molto ricche in Iraq. Tale decisione - presa nel 1936 - è stata definita come «un atto significativo nella sua stupefacente paradossalità, e nelle emblematica rinuncia ad assumere un ruolo imprenditoriale», un atto che avrebbe segnato una netta differenziazione tra la strategia dell'Agip pre-bellica e quella in seguito portata avanti da Mattei. Prima dell'azione di quest'ultimo, infatti, «l'of *nationalism* è ancora una forza prepotentemente avvoltojata negli interessi dei grandi gruppi privati italiani, strettamente legati all'oligopolio internazionale e che, piuttosto che i bisogni generali del paese, perseguono le finalità a breve termine tipiche di una ricerca immediata del profitto...»<sup>(34)</sup> La condanna *ex-post* di questa decisione è stata unanime - variamente definita come «assurda» ed «irreparabile» dalla storiografia<sup>(35)</sup> - ma anche testimoni dell'epoca, come lo stesso Giarratana?<sup>(36)</sup>, parlano di scelta imbarazzante e graziosamente «sollecitata» dagli inglesi in cambio di un possibile alleggerimento dell'embargo petrolifero nei confronti dell'Italia imposto dalla Società delle nazioni a seguito della malaugurata impresa africana. Fu infatti una decisione presa

(34) Tanto che scherzosamente l'acronimo Agip veniva letto come "Associazione gerarchi in pensione".

(35) Cfr. J. G. Clark, 1990, *The political economy of world energy*, New York, Harvester Wheatsheaf, pp. 81 e sgg.; Sapelli et al., *Nascita e trasformazione d'impresa*, cit. pp. 22-3.

(36) Sapelli et al., *Nascita e trasformazione d'impresa*, cit., p. 39.

(37) Cfr. Magini, *L'Italia e il petrolio*, cit., p. 53; Pizzigallo, *L'Agip degli anni ruggenti*, p. 271. Cfr. anche V. Castronovo, *L'Agip nell'economia italiana*, in *Eni, O! Jando l'energia fa storia*, Roma, 1986, p. 14.

(38) A. Giarratana, *Le ricerche italiane di idrocarburi all'estero*, in *La rivista italiana del petrolio*, luglio 1969, p. 233.

in un ambito esclusivamente politico, che escluse ogni possibilità di intervento del *management* e soprattutto dei tecnici dell'azienda, convinti della bontà della concessione, in cui lasciò un forte senso di frustrazione. Anche Jacobini - nel 1936, non dimentichiamolo, Vice-presidente dell'Agip - sembra aver subito la decisione con rimpianto. Scriveva infatti nella III memoria:

*Veniva così frustrata tutta la capace, intensa e proficua opera direttiva ed esecutiva costituita da tecnici e personale specializzato italiani: i quali però furono richiesti dalla IPC per essere mantenuti [sic] nelle loro funzioni, che assolsero fino a quando le condizioni create dalla grande guerra mondiale resero impossibile una loro più lunga permanenza in Iraq, costringendoli a rientrare in patria".*

Lasua delusione risultava a mala pena mascherata dalla riproposta della spiegazione ufficiale fornita a tale decisione: «Da un lato la guerra africana, il perdurare delle sanzioni, la guerra in Spagna, i sempre già intensi dissensi internazionali e ormai mondiali, e dall'altro [...] i mancati apporti da parte degli altri componenti alla Mossul Oil Field Company» che avevano eccessivamente gravato le finanze italiane. Si noti, oltretutto, che l'Agip in compenso venne «scaraventata» in una ben più costosa caccia al petrolio africano?"

Gli anni Trenta, tuttavia, marcarono per l'Agip anche un periodo di accumulazione di conoscenze e di capitale intangibile, come già traspare dalle osservazioni qui sopra riportate: si stava formando nell'impresa un gruppo di

brillanti tecnici - Alberto Zanmatti, Renato Maestrelli, Dante [aboli, Enrico Marchesini - grazie anche alla stretta collaborazione mantenuta con geofisici americani, su molti dei quali avrebbe più tardi potuto fare affidamento Mattei negli anni del rilancio. A differenza di ciò che succedeva all'estero, tuttavia, i risultati dell'esplorazione in patria furono trascurabili: in particolare, si rivelò inizialmente deludente la ricerca nel sottosuolo della Pianura Padana, portata avanti applicando le più avanzate tecnologie dell'epoca, che pure consentirono la maturazione appunto di importanti *capabilities* interne all'azienda, e che poi, nei primi anni di guerra, condussero alla scoperta di qualche interessante giacimento di gas e olio"?

Maggior successo incontrarono invece le attività di raffinazione. Alla vigilia della guerra la capacità di raffinazione delle imprese controllate dallo Stato ammontava ormai a 600.000 tonnellate"?. Ciò era conseguenza innanzitutto dell'incorporazione tanto della Romsa, ben presto dotata di moderne tecnologie di cracking, quanto degli impianti di raffinazione e craclàng della Dicsa di Porto Marghera, in precedenza appartenuti a Giovanni Volpi; in secondo luogo della creazione dell'Anic in *jointventure* con la Montecatini, in grado di operare nei due grandi impianti di Livorno e di Bari, impresa che vide inizialmente fra i suoi massimi protagonisti proprio il nostro Jacobini, come si è detto. Il risultato fu che nel 1940 l'Agip era in grado di controllare ormai il 50% della capacità di raffinazione del paese, anche in conseguenza delle contingenze belliche (contro il 30% di solo due anni prima **ri**,

(39) Cfr. p. 69.

(40) Nota infatti Matteo Pizzigallo: «Nella ricerca dell'impossibile petrolio africano, imposta all'Agip sulla base di motivazioni politico-propagandistiche, furono bruciate invano ingenti risorse finanziarie di gran lunga superiori a quelle che sarebbero servite per "salvare" la concessione in Iraq (ove il petrolio c'era) e che le pavide ed ottuse autorità monetarie non vollero mettere a disposizione dell'azienda di Stato». Pizzigallo, *L'obiettivo dell'indipendenza energetica*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia*, III, 2°, *Espansione e oligopolio* (a cura di G. Galasso), Bari-Roma, 1993, p. 179.

(41) Cfr. D. Pozzi, *L'affermazione delle capacità tecnico-manageriali nell'Agip di Enrico Mattei come sviluppo di un processo di lungo periodo (1930-1965)*, tesi presentata al Dottorato in Storia economica e sociale dell'Università Bocconi, XV ciclo, Milano, 2003, pp. 58 e sgg.

(42) Tutti i dati sono tratti da G.E. Kovacs, *Storia delle raffinerie di petrolio in Italia*, Roma, Editore Colombo, 1996.

mentre un'agguerrita politica commerciale e l'aiuto dello Stato facevano crescere in pochi anni da 1/5 a 1/3 la sua quota sul mercato della distribuzione.

Tuttavia gli sviluppi del *downstream* non riguardarono solo il settore pubblico: in particolare si andava segnalando il polo petrolifero di Trieste, interamente in mano ai privati. La tradizione giuliana nel *downstream* risaliva alla costruzione della Raffineria triestina oli minerali a S. Sabba nel 1891, divenuta ben presto una delle più importanti dell'impero asburgico, grazie allo sfruttamento del greggio galiziano. Passata dopo la guerra, come si è visto, all'Italia, l'azienda venne risanata nei primi anni '20 dalla Siap (del gruppo Standard Oil), che ne assunse il controllo e iniziò a rifornirla di petrolio americano. Negli anni '30 essa fu affiancata dalla nuova Raffineria dell'Aquila di Muggia, costruita per iniziativa di un composto gruppo di imprenditori, triestini e non (fra cui la Fiat), di ben maggiori dimensioni (360.000 tonnellate di capacità di lavorazione) e dotata di impianti modernissimi<sup>(43)</sup>; nel 1939 vi erano impiegate poco meno di 800 persone. L'"Aquila", insieme alla vecchia piccola Siap, aveva così trasformato Trieste nell'immediato anteguerra in un'importante base dell'industria energetica, la cui produzione era destinata in parte al Nord-Est del paese e in parte al mercato balcanico.

Lo sviluppo della raffinazione italiana non

era da attribuirsi ad un improvviso risveglio da un sonno letargico: giustamente Jacobini mette in risalto una serie di interventi legislativi emanati fra il 1926 ed il 1934, a partire dal decreto legge del 25 novembre 1926 che, egli scrive, «è stato, e può anche oggi definirsi, il decreto di origine dell'industria petrolifera italiana». Esso in effetti aveva dato inizio all'industria del *cracking*, accordando una serie di facilitazioni alle costituite raffinerie per promuovere attività di piroschissione dai residui di distillazione di oli grezzi raffinati altrove. Era quindi una lavorazione a ciclo incompleto che, grazie alle esenzioni fiscali concesse, consentì la realizzazione di profitti scandalosi alle tre raffinerie appositamente costituite - la Inpet di La Spezia, controllata dalla Shell, la Benit di Napoli, presto entrata nell'orbita della belga Petrofina e la Dicsa di Venezia, nei quali aveva forti interessi il ministro delle finanze Giovanni Volpi<sup>(44)</sup>? Non è fuori luogo pertanto sostenere che non esisteva ancora nel nostro paese alcuna legislazione organica in materia di petrolio: a questo si cercò di porre rimedio con due provvedimenti del 1933 e 1934, ispirati alla legislazione in vigore da tempo in Francia, miranti ad assicurare un elevato approvvigionamento di greggio alle raffinerie, esentato dai diritti di entrata, penalizzando al contempo i prodotti finiti importati. In conseguenza di tali norme venne finalmente avviata anche in Italia la lavorazione

(43) Ivi, tab. IX.a, p. 130.

(44) L'impianto era stato eretto "con criteri della massima modernità e flessibilità di lavorazione", era comodamente accessibile da strade e dotato di un raccordo ferroviario oltre che di un pontile-oleodotto della lunghezza di metri 420; era inoltre servito da strade interne completamente asfaltate, dello sviluppo di circa 2000 metri lineari. La lavorazione era tale che si otteneva una gamma quasi completa di prodotti pregiati principali e derivati dal greggio e cioè: benzina carburante, benzina solvente a scopo industriale, acqua ragia minerale, petrolio per illuminazione, petrolio agricolo, olio gas, olio diesel, olio combustibile, olio per trasformatori, tutto un vastissimo assortimento di oli lubrificanti, paraffine, vaselina, bitumi, ecc. Cfr. Archivio Imi, Raffineria Aquila - Trieste, lmi-Erp, pratica n. 3354/243, Busta 1, pratica 3354 Erp- settore petrolifero, fasc.1-2, sottofascicolo 343/3354 (Aquila - Domande di finanziamento e sue variazioni), "Aquila" Società per azioni Tecnico Industriale - Trieste. Richiesta di Finanziamento. Prima relazione, p. 1.

(45) Cfr. Magini, *L'Italia e il petrolio*, cit., p. 56; Kovacs, *Storia delle raffinerie*, cit. pp. 69 e sgg. Del resto lo stesso Jacobini riconosce che «In complesso l'entità dei benefici accordati fu veramente elevata, avendo potuto permettere alle tre ditte, che sole accedettero all'invito dello Stato, un rapido ammortamento dei capitali investiti nei loro impianti, dopo aver assicurato con gli utili di bilancio anche un congruo interesse annuo ai capitali stessi» (pag. 71).



degli oli minerali grezzi a ciclo completo ed integrato.

La guerra ebbe effetti devastanti sull'industria petrolifera del paese; raffinerie, bunker, impianti di distribuzione riportarono gravissimi danni, soprattutto nel Nord del paese. Inoltre l'armistizio dell'estate del 1943 ebbe conseguenze drammatiche anche sulla gestione dell'Agip: seguendo la divisione politica del paese, la sua direzione venne spaccata in due. Gli *headquarters* romani, che gestivano principalmente l'attività di *downstream*, vennero posti sotto il controllo del Cip (Comitato italiano petroli), creato dagli alleati per gestire il rifornimento di prodotti petroliferi a militari e civili. Invece la "vecchia" Agip continuò ad operare sotto il regime di Salò: la sede venne portata a Milano e qui si concentrarono le attività *upstream* nonché il meglio delle capacità tecniche dell'azienda di Stato. Tale divisione si sarebbe ripercossa sulla storia seguente dell'impresa, dando vita a uno strisciante conflitto tra la l'Agip "mercante" romana e l'Agip "pioniera" milanese, che avrebbe nel bene e nel male influenzato le successive scelte strategiche e organizzative dell'azienda?"

\* \* \*

Nei difficili tempi del secondo dopoguerra, del resto, non era chiaro nemmeno quale sarebbe stato il destino dell'azienda di Stato. Dopo la nomina di Mattei da parte del Cnl a commissario straordinario dell'Agip, con il compito di gestire le attività che durante Salò erano rimaste sotto il controllo fascista, da più parti, come è noto, si levarono pressioni per la sua liquidazione o privatizzazione<sup>47</sup>. Ma Mattei, uomo di straordinaria personalità

e di forte spirito nazionalistico, indubbio re-taggio della sua formazione e della sua giovanile attività imprenditoriale, era di diverso avviso. Egli era inoltre un forte motivatore, un «condottiero»<sup>48</sup> per i suoi subordinati, il suo staff e i suoi tecnici, delle cui capacità egli era rimasto positivamente impressionato e che avrebbe successivamente saputo valorizzare al meglio. Fra questi c'erano anche personaggi in odore di collaborazione con il passato regime, ma di indubbio valore e consolidata esperienza, come l'ingegner Zanmatti e appunto Oreste Jacobini. Essi erano in grado di fornirgli quell'expertise di cui Mattei, arrivato quasi digiuno di questioni petrolifere sulla plancia di comando, aveva certo bisogno. In questo spirito si collocano dunque le memorie preparate da Jacobini e di cui qui viene presentata la parte finale. Esse assumono quasi il carattere di un *texibool* nel quale però certamente Jacobini non rinuncia ad esprimere le proprie convinzioni e le proprie idee: esse potrebbero essere sinteticamente raggruppate sotto i termini di «convinto nazionalismo» e di «caparbia ricerca dell'autosufficienza energetica del paese», che certo non potevano guastare i suoi rapporti con Mattei.

Ma che valore mantengono ancora oggi queste note? Ancora notevole, a nostro avviso. Innanzitutto esse non sono certo facilmente liquidabili come ricordi di un nostalgico, anzi è vero casomai il contrario: la rivendicazione dei progressi realizzati nel ventennio infelice, formano la base per un orgoglioso rilancio di programmi di sviluppo. Questo atteggiamento è esplicitato appieno nella prima monografia, che fornisce una breve sintesi dei problemi e delle prospettive successivamente sviscerati nel testo: due questioni emergono

(46) Cfr. M. Balconi- L. Orsenigo -P. A. Toninelli, *Tra gerarchie politiche e mercati: il caso delle imprese pubbliche in Italia (acciaio e petrolio)*, in M. Magatti (ed.), *Potere, mercati, gerarchie*, Bologna, il Mulino, 1995, p. 327.

(47) Ma per una puntualizzazione su questi aspetti, vedi D. Pozzi, *Mattei e la vecchia Agip: ipotesi di continuità e rilancio strategico*, in *Imprese e storia*, n. 27, 2003, pp. 74 e sgg.

(48) Cfr. Yergin, *The prize*, cit., p. 501.

già con chiarezza. La prima è relativa alla necessità di perseguire ad ogni costo l'attività di ricerca e di esplorazione avviata nella Valle Padana: «Chi - osserva [Jacobini] - potrebbe dunque assumersi di fronte al popolo la responsabilità di sospendere, o dichiarare inutili ulteriori ricerche nel nostro sottosuolo, soltanto perché esse imporrebbero spese ingenti, che potrebbero essere fatte anche a fondo perduto?» in un momento oltretutto, continua Jacobini, in cui gli stessi americani si propongono di portare avanti esplorazioni nel paese? La seconda concerne invece la gestione del problema petrolifero nel paese: nel sottolineare l'inutilità della molteplicità di organi, statali e non statali a tal riguardo esistenti, [Jacobini mette in risalto l'esigenza di «un organismo semplice nella sua concezione e struttura, non ingombrante per numero di attuatori, ma ben organizzato e disciplinato in ciascuno dei vari settori principali dell'attività petrolifera». Entrambe le questioni verranno riprese ed approfondite nella memoria conclusiva.

In secondo luogo, non va sottovalutato il contributo fornito dalla seconda e dalla terza monografia, le parti più ampie della memoria, alla storia del petrolio in Italia fino al secondo dopoguerra. Certo, non poche delle cose raccontate oggi sono ben conosciute mentre altre, soprattutto nella terza monografia, risentono indubbiamente di un certo *bias* personalistico oltre che ideologico. Tuttavia la sintesi è tutt'altro che inutile nel suo sforzo di fornire anche una valutazione quantitativa delle strategie energetiche perseguite fino ad allora. Infine, notevoli spunti di interesse sono contenuti anche nelle altre monografie. Nella quarta e nella quinta monografia, ad esempio, viene

posto con forza il problema del trasporto degli idrocarburi, sia all'interno, sia soprattutto per quelli provenienti dall'estero: l'interesse qui viene dalla attualità delle sue considerazioni, in particolare in un momento, come quello odierno, in cui per la fornitura del gas si è fatto eccessivo affidamento su di un'unica modalità di trasporto. Egli propone la stesura di un piano organico che assicuri la flessibilità e molteplicità delle vie di rifornimento, e insiste in particolare sulle esigenze che il paese si doti non soltanto di tubi per il trasporto ma anche di una adeguata flotta di petroliere. Tale piano dovrebbe prendere le mosse dagli «ammaestramenti» e dalle «dure esperienze della recente guerra mondiale», onde assicurare la sicurezza e la continuità delle forniture.

Nelle tre successive monografie, dedicate alle passate esperienze nel campo della raffinazione e alle sue future prospettive, Jacobini calcola i vantaggi ottenuti dall'Italia nel passaggio dalla prevalente importazione di prodotti finiti degli anni Venti a quella di prodotti scuri del periodo successivo, grazie anche al suddetto favorevole cambiamento di legislazione. Inoltre egli mostra di aver ben compreso il ruolo strategico che l'Italia si accingeva a svolgere nel rifornire di prodotti petroliferi il mercato europeo. Si rendeva pienamente conto che la vera ricchezza energetica del paese negli anni successivi sarebbe stata rappresentata dalla sua felice collocazione geografica, che gli avrebbe consentito di trarre beneficio dallo sfruttamento dei nuovi giacimenti di greggio del Medio Oriente grazie al suo posizionamento proprio nel centro delle nuove rotte del petrolio: «Nulla osterebbe a che essa fosse chiamata a disimpegnare ad una impor-

(49) Cfr. p. 36.

(50) Cfr. p. 38.

tantissima funzione - ricordava Jacobini - per l'alimentazione petrolifera non più soltanto del nostro paese, ma anche di parte delle nazioni europee, ricavando i prodotti petroliferi che ad essi possono occorrere dalla lavorazione del grezzo trasportato in Italia dal vicino Medio Oriente""?

Le esigenze espresse nelle precedenti monografie sono poi riprese e rilanciate con vigore nella monografia conclusiva, la IX, dedicata alle *Deduzioni e conclusioni principali*. Innanzitutto quella di non ritornare all'atteggiamento passivo seguito dal governo italiano nei primi due decenni del secolo. Viene in particolare evidenziata una volta di più la necessità di proseguire a tutti i costi le esplorazioni nella Valle Padana: «È lo scalpello del trivellatore di un pozzo [...] che dice l'ultima parola, sanzionando o condannando le previsioni fatte»<sup>(51)</sup>. E più avanti: «Necessità quindi, ed anzi dovere, di proseguire ed intensificare le ricerche intraprese fino a raggiungere la piena e sicura conoscenza delle nostre possibilità; e conseguente impiego di fondi sia del pubblico erario per le ricerche statali che dei privati ricercatori per le altre; in misura adeguata all'entità delle opere da proseguire e condurre a termine»<sup>(52)</sup>. In secondo luogo, viene ribadita l'urgenza che il paese si doti di un'adeguata re-

te di trasporti della materia prima, secondo i canoni della flessibilità poco anzi ricordati.

Da ultimo, Jacobini approfondisce quella che è la proposta centrale e conclusiva della sua relazione, ovvero la costituzione di un organo direttivo centrale che egli chiama «Istituto petrolifero italiano» che faccia le funzioni di «cervello del corpo petrolifero nazionale», di «elemento motore di tutta l'attività che i vari arti del corpo stesso siano chiamati poi a sviluppare, per fare in modo che tutti i loro movimenti e sforzi tendano ordinatamente a far raggiungere quale comune finalità il reale interesse del paese». Sia ben chiaro, quando parla di tale «alto e superiore regolatore e disciplinatore?»<sup>(53)</sup> dell'attività petrolifera nazionale, Jacobini non allude a un Ente nazionale pubblico, come sarà poi l'Eni, ma fa riferimento a una *authority* del tipo di quelle già esistenti in altri paesi europei, che armonizzi le esigenze degli operatori pubblici e privati con quelle del mercato e dei consumatori. Tuttavia, l'elenco delle funzioni che egli assegna a tale organismo, tanto a livello nazionale quanto internazionale, ne configura una natura non poi così diversa da quella che assumerà il Matteiano Ente nazionale idrocarburi.

(51) Cfr. p. 133.

(52) Cfr. p. 171.

(53) Cfr. *ivi*.

(54) Cfr. p. 174.

## Oreste Jacobini (1867-1956)

### Nota biografica

L'ingegner Oreste Jacobini nasce a Genova di Roma il 2 ottobre 1867. Laureato in ingegneria civile con il massimo dei voti a soli 23 anni, viene subito scelto, per il suo primato di laurea in Italia, dalla Società per le strade ferrate meridionali dove inizia la carriera professionale nel settore Costruzioni ferroviarie «Facendo vita di cantiere fra masse operaie e personale tecnico di assistenzas", In questo primo periodo si occupa della costruzione del tratto di ferrovia Foggia-Rocchette-Potenza, terminato il quale passa alla Direzione lavori e costruzioni Ancona dove si interessa dei servizi idrici ed elettrici della rete ferroviaria adriatica, in particolare del primo grande acquedotto Ofantino-Bari ad alta pressione.

Nel 1905 viene assunto alle Ferrovie dello Stato e destinato a Bologna per lo studio e la costruzione della linea ferroviaria "Direttissima Bologna-Firenze". Qui ottiene lo speciale incarico di occuparsi del tronco centrale montano tra le stazioni di Agrissana e Vernio, ove era prevista la realizzazione di una lunga galleria sotto l'Appennino di Montepiano, all'epoca unica nel suo genere per soluzioni tecniche adottate.

Sospesi i lavori per la Direttissima, nel 1915 viene incaricato dal Commissariato generale combustibili della ricerca, della identificazione e sfruttamento dei giacimenti carboniferi nazionali in sostituzione dei quantitativi di combustibile non più importati dall'estero a causa della guerra. In questo periodo concorre inoltre al primo programma di elettrificazione della rete ferroviaria statale.

Come aggregato per conto dello Stato alla Compagnia italiana per l'Ecuador, nel 1921 viene scelto per compiere una missione speciale in Ecuador allo scopo di sviluppare le attività economiche italiane in tale paese. Durante la permanenza in America del Sud, acquista la piena fiducia del Presidente del governo equadoriano divenendone il consulente per tutti gli affari tecnico-industriali e per i progetti legislativi ecuadoriani sul petrolio, successivamente tradotti in legge.

Al rientro in Italia, viene nominato capo servizio delle costruzioni ferroviarie sotto il Ministero delle comunicazioni ed incaricato del servizio costruzioni idro-elettriche per lo sviluppo dell'elettrificazione della rete ferroviaria italiana.

Fermamente convinto della necessità e convenienza per l'Italia del pieno utilizzo delle proprie risorse idriche per la produzione di energia elettrica in autonomia, si dedica in questo periodo ai primi studi sullo sfruttamento dei soffioni boraciferi del Larderello. Dati i positivi riscontri ottenuti, su espresso incarico del Ministero delle comunicazioni costituisce, assieme alla Casa del principe Ginori Conti, la s.a. Larderello per lo sfruttamento delle forze endogene della regione Toscana.

Nel 1924 viene nominato membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato ed in tale veste partecipa a numerosi congressi e

(1) Archivio storico Eni, Fondo personale Oreste [acobini, *Ing. Oreste Jacobini - Curriculum vitae*, ago. 1944, b. 40, fs. b9.

conferenze nazionali ed internazionali in materia; è tra i primi soci dell'Associazione elettrotecnica italiana.

Nel 1925 viene incaricato degli studi e delle ricerche per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania e per tale motivo nominato Amministratore generale dell'Aipa (Azienda nazionale petroli Albania, controllata dalle Ferrovie dello Stato sino al 1942, poi ceduta all'Agip). In Aipa, Oreste Jacobini contribuisce all'individuazione dei giacimenti petroliferi albanesi del Devoli e di Pathos, i primi campi petroliferi italiani all'estero (raggiungeranno nel 1943 una produzione annua di 180.000 tonnellate di greggio).

Individuati i giacimenti petroliferi albanesi e verificate le caratteristiche dei petroli estratti, l'ingegner Jacobini cura la sperimentazione, presso i laboratori dislocati in Italia, Albania e Germania, di metodi di lavorazione diversi dalla semplice distillazione e piroscissione utilizzati fino ad allora. L'obiettivo è avere la massima resa da tali grezzi ed ottenerne così maggiori quantità di prodotti leggeri e pregiati: benzina, petrolio e gasolio leggero.

In base ai positivi risultati ottenuti dagli studi e dalle sperimentazioni sull'idrogenazione degli oli a base asphaltica (come quelli albanesi ed iracheni), vede approvata dallo Stato la sua proposta di costruzione a Bari, da parte dell'Aipa, di un grande impianto di raffinazione ed idrogenazione ove lavorare tali petroli.

Con regio decreto del 20 gennaio 1927 viene nominato membro del Consiglio superiore delle miniere e presidente del Comitato tecnico per i combustibili nazionali. In tale veste si occupa dell'introduzione in Italia dei primi impianti di piroscissione dei residui degli oli minerali importati dall'estero.

Nel 1933 Oreste Jacobini viene chiamato dall'Agip quale consulente tecnico per le ricerche petrolifere in Italia e all'estero. Lavora così ai programmi per le ricerche di olio grezzo e gas metano in territorio italiano; è tra i primi ad intuire le grandi potenzialità del metano ed a proporre lo sfruttamento con particolare riguardo al giacimento di Podenzano (PC), allora unico in Italia, ritenuto possibile fonte di approvvigionamento energetico, tramite metanodotto, di tutta la Pianura Padana.

Sul fronte delle ricerche all'estero, l'ingegner Jacobini si adopera per la partecipazione italiana alla società italo-britannica BOD (British Oil Development) titolare di importanti concessioni per lo sfruttamento dei petroli iracheni nella regione di QJajara presso Mosul. Dati i risultati molto incoraggianti delle ricerche, porta la partecipazione italiana al 52% del capitale azionario di tale società ed inizia ad organizzare i cantieri per l'estrazione e sfruttamento dei grandi giacimenti di petrolio individuati. Lo Stato italiano però decide, per ragioni contingenti di politica estera, di cedere agli inglesi la propria quota di partecipazione alla BOD ed andar via definitivamente dall'Iraq. Questa decisione troverà la forte opposizione dell'ingegner Jacobini che, con grande lungimiranza, aveva intuito le enormi potenzialità dei ritrovamenti in termini di approvvigionamento energetico e redditività per l'Italia.

Venuto meno l'impegno in Iraq, ad Oreste Jacobini viene affidata la riorganizzazione industriale della raffineria Romsa (Raffineria oli minerali società anonima, partecipata Agip) di Fiume e l'acquisto, per conto dell'Agip, della raffineria Dicsa (Società anonima distillazione combustibili) di Marghera. A seguito di tali attività viene nominato vice-presidente dell'Agip, carica che manterrà fino al 1944.



Nel 1935, in virtù delle grandi competenze acquisite nel campo dei combustibili, viene destinato alla posizione di direttore generale della costituenda Anic (Azienda nazionale idrogenazione combustibili, partecipata dallo Stato, dall'Aipa e da Montecatini). L'obiettivo è quello di costruire due grandi impianti a Bari e Livorno, un laboratorio scientifico a Novara con annessi stabilimenti per la produzione di lubrificanti e la fabbricazione di catalizzatori, per la nuova lavorazione degli oli albanesi, iracheni e simili, oltre che delle ligniti e degli oli bituminosi di origine nazionale.

È l'inizio, su basi solide e scientifiche, della prima industria petrolifera italiana. Con gli impianti Anic viene attuato il primo programma industriale petrolifero italiano e costituita una rilevante organizzazione scientifica, tecnica ed industriale che consente peraltro la specializzazione in campo petrolifero di numerose maestranze operaie e tecniche di cui l'Italia era assai carente rispetto a tutte le altre nazioni europee.

Nel 1941, l'ingegner Jacobini viene nominato membro del Consiglio di amministrazione dell'Anic ed Amministratore delegato, carica che ricoprirà fino al 1945.

Con regio decreto del 20 ottobre 1939, Oreste Jacobini viene elevato al rango di senatore del Regno, quale riconoscimento per le grandi opere da lui prestate nell'interesse del paese. In questa veste svolge un'attività di consulenza a carattere prevalentemente tecnico ed industriale nel campo petrolifero delle competenti commissioni parlamentari cui viene preposto.

Nel 1940 intensifica l'impegno nei campi petroliferi albanesi e negli stabilimenti di Bari, Livorno e Novara, sempre con particolare riguardo all'autonomia ed allo sviluppo industriale dell'Anic.

Nel 1944 l'Alta corte di giustizia dichiara la decadenza dell'ingegner Jacobini dalla carica di senatore; nel 1945 cessa così dalle sue funzioni di direttore generale ed amministratore delegato dell'Anic si ritira a vita privata continuando, fino alla sua scomparsa avvenuta il 4 aprile 1956, ad occuparsi intensamente della questione petrolifera italiana e mondiale, fornendo pareri e studi ai massimi vertici dell'industria petrolifera italiana.

## Generalità e precedenti della questione petrolifera italiana

**A** soddisfare completamente le richieste a loro fatte, resta ai sottoscritti di fare un esame riassuntivo della questione petrolifera più propriamente italiana, ed inquadrarla in quella più generale mondiale, a cui si riferiscono le precedenti note dalla I alla V inclusa. Peraltro già in queste note, e specialmente nella V, si sono esposti alcuni principali dati e fatte considerazioni di carattere generale sulla questione petrolifera anche italiana, ma ciò era in relazione ad argomenti che abbracciavano un campo più vasto e cioè quello petrolifero mondiale.

Coordinando un poco quanto nel campo del petrolio riguarda più da vicino il nostro paese, nella presente nota si fermerà l'attenzione sui seguenti argomenti principali:

- 1) Generalità e precedenti della questione petrolifera italiana;
- 2) Funzione passiva dell'Italia fino all'adozione dei provvedimenti fondamentali legislativi dal 1925 in poi in materia petrolifera;
- 3) 1° periodo di avviamento industriale e di intensificazione delle ricerche;
- 4) 2° periodo di sviluppo industriale e di sviluppo delle ricerche petrolifere in Italia ed all'estero;
- 5) Consumi, importazioni e produzioni integrative di questa ultima con lavorazione di petrolio grezzo in Italia sia importato che nazionale;
- 6) Raffinerie e loro evoluzione industriale. Capacità lavorativa annua e qualità delle produzioni ottenibili - Indirizzo e processi chimici;
- 7) Trasporti marittimi e terrestri - Oleodotti;
- 8) Depositi costieri - Depositi interni - Distributori al pubblico;
- 9) Enti e società che svolgono attività petrolifera - Orientamento internazionale;
- 10) Deduzioni e conclusioni principali.

Nello svolgimento di questi principali argomenti sarà impossibile di evitare interferenze fra argomento ed argomento, data la stretta connessione che essi talvolta ed in alcuni punti presentano fra di loro.

### 1 - Generalità e precedenti della questione petrolifera italiana

*Che cosa rappresenta l'Italia nel campo petrolifero mondiale?*

- a) Quasi nulla nel campo della produzione propria di petrolio grezzo;
- b) In via di progresso nel campo industriale della lavorazione di quest'ultimo;
- c) Di una certa entità in quello dei consumi di prodotti petroliferi, ma in limiti tuttora troppo bassi rispetto a quelli di altre nazioni europee ed a quanto necessario per un nostro più adeguato progresso civile ed industriale.

Nel campo petrolifero commerciale il nostro paese è stato, purtroppo, per vari decenni un mercato di proficuo e sicuro collocamento di prodotti importati dall'estero e, conseguentemente, cau-

sa per l'Italia di un gravoso onere tributario annuo all'estero, da assolvere, inoltre, con valuta pregiata, donde difficoltà e spese non lievi per potersela procurare nella misura ed al tempo necessari.

A questi svantaggi per il nostro paese corrispondono invece vantaggi politici, finanziari ed economici tutt'altro che lievi per gli importatori che provvedono alla nostra alimentazione petrolifera.

Si dice che la condizione petrolifera italiana può trovare riscontro in altre nazioni europee, ma ciò non è del tutto esatto, e la bilancia pende in senso sfavorevole più per noi che per gli altri popoli del continente.

È vero che la Francia, l'Inghilterra non hanno, alla pari di noi, produzioni di qualche entità nel proprio territorio metropolitano e che perciò, anche esse, debbono provvedere alla loro alimentazione essenzialmente con importazioni dall'estero.

Se al riguardo ci riferiamo alle correnti di importazione in Europa in un anno di vita che possa considerarsi quasi normale, come ad esempio il 1938, i dati relativi per i più importanti paesi del continente non produttori di apprezzabili quantità di petrolio dal loro sottosuolo nazionale come l'Italia, sono i seguenti:

Correnti di traffico nell'anno 1938 per importazioni petrolifere dall'estero:

1) Inghilterra	Tonn. anno importate	11.137.195
2) Francia	id.	8.131.814
3) Germania	id.	4.860.612
4) Italia	id.	2.563.372
Totale Tonn. anno		26.692.993

Ojiesto quantitativo rappresenta il 77% dei 34.400.000 di tonnellate a cui ammontò complessivamente, nel 1938, la importazione in Europa, per coprire, insieme con la limitata produzione propria di alcuni stati europei, il consumo generale dell'anno stesso.

Prese in valore assoluto, le cifre sopra riportate mettono in evidenza la troppo grande inferiorità italiana nei confronti delle altre tre nazioni su indicate e nelle quali pure le risorse proprie naturali petrolifere sono di entità molto limitata e tale da non poter contribuire in misura adeguata alla loro alimentazione annua.

Si parla qui di risorse naturali proprie petrolifere e non già di prodotti di sintesi od idrogenazione ricavati dal trattamento di carburi, ligniti, torbe, schisti, rocce asphaltiche e bituminose; perché in tale caso la Germania, coi suoi numerosi e perfezionati impianti e procedimenti di lavorazione apportava un contributo, sempre limitato rispetto al suo fabbisogno ma percentualmente abbastanza alto per alcuni specialmente dei prodotti finiti petroliferi più importanti quali ad esempio, le benzine ottaniche per l'aviazione e la motorizzazione in genere.

Si deduce dai dati che precedono che l'Italia, con una popolazione di oltre 40 milioni di abitanti non consuma che il 53% (poco più della metà) della Germania, e tale cifra diventerebbe anche minore se si tenesse conto della produzione sintetica a cui sopra si è accennato. Rispetto poi alla Francia, che ha una densità demografica tanto minore della nostra, il consumo italiano è appena il  $\frac{6}{8,1} \approx 32\%$ ; e rispetto all'Inghilterra si scende ancora al disotto e cioè al  $\frac{2,6}{11,7} = 23\%$ .

8,1

11,7

I valori così determinati e che mettono in rilievo le sopra precisate forti differenze a nostro sfavore, non trovano una reale giustificazione nella capacità di sviluppo civile ed industriale italiano,

e mostrano come esso sia di fatto costretto entro limiti più bassi del dovuto a tutto ed esclusivo danno del nostro paese.

Essi sono, in altri termini, dei freddi indici della nostra poco favorevole condizione economica e finanziaria, ciò che costituisce una potente arma in mano altrui per poter attraverso la questione dei costi mondiali di produzione, quella valutaria e l'altra dei noli marittimi, tenerci soggetti, controllare ogni nostra attività e regolare ogni nostro sviluppo a seconda della loro maggiore e minore convenienza e volontà.

Le statistiche dei mezzi di trasporto con motori a scoppio<sup>(1)</sup> confermano anche esse, ed in modo impressionante, questa nostra grave inferiorità e deficienza; mentre nell'industria in genere l'applicazione più appropriata dei combustibili liquidi, [cioè] la produzione di energia termica e termoelettrica - che permette un maggiore e più razionale sfruttamento delle disponibilità idriche, rialzando i valori delle ordinate medie della utilizzazione attuabile nei relativi impianti idroelettrici - non ha [...] raggiunto quella potenza, né [può] [...] assicurarci quella elasticità che sarebbe [...] invece indispensabile[ e], per portare il nostro sviluppo civile ed industriale a quel livello che ci competerebbe per tanti e tanti altri titoli che noi possediamo e [che] ce ne darebbero il diritto.

Il nostro paese è, dunque, da comprendersi fra quelli diseredati da madre natura in fatto di risorse proprie e di compartecipazione, almeno per ora, a fonti petrolifere mondiali.

Per noi, quindi, l'Accordo internazionale anglo-americano<sup>(2)</sup> potrebbe avere valore ed efficacia se le ideologie, mosse a base dell'atto ed enunciate a capo del medesimo per giustificarle e renderle accette dai terzi, trovassero la loro pratica realizzazione specialmente là dove si proclama il diritto di tutti indistintamente i popoli, a partecipare in equa misura, e cioè tale da assicurare il loro progressivo sviluppo civile ed industriale, alle risorse mondiali petrolifere considerate come un bene di spettanza di tutti i popoli.

Si ricorda che in tale atto si avvisa anche la creazione di un Comitato di nazioni che curi appunto il conseguimento di tali alte finalità in base ad accordi che dovrebbero intervenire fra tutte le potenze del mondo grandi e piccole, e che salvaguardi, con quelli dei maggiori detentori delle fonti petrolifere mondiali gli interessi e le necessità anche dei minori e più diseredati popoli, i quali, pertanto, debbono necessariamente dipendere e sottostare ai primi.

È da sperare che questo grande atto, non abbia ad essere un'altra Carta atlantica, con le conseguenti gravi disillusioni.

Un altro punto debole per l'Italia in materia di approvvigionamenti petroliferi è stata anche la limitata quantità, la natura e le caratteristiche nautiche di una parte notevole del suo naviglio petrolifero.

Negli anni successivi al 1933 l'Italia aveva però cominciato a fare progresso anche in questo campo, ed armatori sia privati che enti statali avevano dato inizio alla costituzione di una più appropriata flotta di petroliere di tipo più moderno, e di grande capacità e velocità.

La recente guerra ci ha falciato quanto possedevamo *ante bellum*, ed ha, soprattutto, distrutto le migliori e più moderne nostre petroliere.

(1) Nel 1940 circolavano in Italia complessivamente solo 357.000 autoveicoli, dei quali 270.000 erano automobili. Si pensi che nel 1929, alla vigilia della crisi, negli Stati Uniti erano già stati immatricolati quasi 30 milioni di veicoli.

(2) È l'accordo di cui Jacobini ha a lungo discusso nella I memoria e che è stato illustrato nell'Introduzione: cfr. § 2 (*n.d.c.*).

In questo campo quindi c'è per così dire tutto da rifare, provvedendovi, naturalmente, con metodo, esatta visione del nostro fabbisogno e con caratteristiche nautiche moderne ed ineccepibili.

Che ciò sia indispensabile a farsi per l'Italia è stato già messo in evidenza in altra nota di questa relazione generale, ma sull'argomento si tornerà con maggior dettaglio, anche in questa, quando si tratterà dei trasporti marittimi petroliferi.

I risultati finora non troppo favorevoli delle ricerche di olio grezzo nel nostro sottosuolo metropolitano non debbono considerarsi definitivi.

Anche di ciò si è parlato in altre note, ma su questo argomento pare si dovrà precisare un poco di più quanto in Italia è stato fatto e quanto invece si ritiene doveroso di continuare a fare prima di concludere che non esistano nel nostro paese giacimenti petroliferi industrialmente sfruttabili.

Il Messico ha impiegato 45 anni e cioè dal 1857 al 1901 prima di poter iniziare una sua azione commerciale petrolifera, ed inoltre soltanto nel 1922 raggiunse il massimo della sua produzione con 27.000.000 di tonnellate anno; e, naturalmente, ingentissime sono state le spese che esso ha dovuto all'uopo affrontare e gravi le difficoltà di ogni genere che si sono dovute superare.

L'Argentina è da molti anni che ha iniziato i più profondi studi e le opere di ricerca diretta nel suo sottosuolo, eppure non ha ancora raggiunto una produzione che copre per intero il suo fabbisogno nazionale, per modo che essa prosegue intensivamente nelle proprie ricerche.

Sono stati impiegati anni ed anni di studi e di ricerche nel vicino Medio Oriente, ed anche qui sono ben note le difficoltà di ogni genere, e soprattutto finanziarie, che minacciarono di far naufragare le ricerche nell'Iraq e che furono vinte soltanto dalla tenacia dei ricercatori, i quali oggi, colla vittoria ottenuta, hanno assicurato a loro stessi una delle più ricche e meglio ubicate fonti di alimentazione petrolifera, sulla quale si rivolgono oggi più che mai gli sguardi degli altri popoli d'Europa e del Mediterraneo.

E così via di seguito per tante e tante altre fonti.

Nel suo piccolo la stessa Albania sta là a provare che soltanto la costanza e la ferma direttiva ed il metodo tenuto dai ricercatori ha potuto assicurare al nostro paese, dopo lunghi e difficili anni di insuccessi, i campi petroliferi di Patòs e del Devoli nel centro di quella regione, con una disponibilità di circa 20.000.000 di tonnellate di petrolio, di cui finora sono state utilizzate soltanto  $\frac{1}{20}$  e ciò in massima parte nel nostro stabilimento di Bari.

Chi potrebbe dunque assumersi di fronte al popolo la responsabilità di sospendere, o dichiarare inutili ulteriori ricerche nel nostro sottosuolo, soltanto perché esse importerebbero spese ingenti, che potrebbero essere fatte anche a fondo perduto?

Fortunatamente per noi ora sono gli stessi americani che, presa cognizione di tutti gli importanti studi e delle opere di ricerca da noi razionalmente compiute, ma solo parzialmente rispetto ai programmi a loro tempo formulati ed approvati, hanno mostrato vivo compiacimento per quanto si è da noi fatto, ed hanno espresso il fermo proposito di condurre avanti le ricerche stesse nel nostro sottosuolo, impiegandovi i mezzi ed i macchinari più adatti, che i risultati stessi degli studi e ricerche da noi compiute possono ora consigliare e richiedere.

Esamineremo in seguito e con maggior dettaglio questo importantissimo ramo dell'attività petrolifera italiana, [...] [del] quale non sempre a proposito si è in questi ultimi tempi scritto e parla-



to sui giornali quotidiani e periodici speciali [e] in modo non sempre corrispondente alla delicata e completa questione in esame, la cui definitiva soluzione non può essere data che dallo scalpello sondatore operante nelle località che gli studi preventivi geologici e geofisici possono consigliare.

La guerra ha danneggiato anche severamente i nostri impianti industriali per il trattamento del petrolio grezzo e suoi derivati e cioè le nostre raffinerie.

Nell'immediato *ante-bellum*, in seguito al mutato indirizzo petrolifero (anni 1926 - 1933 - 1935) che portò a sostituire, per quanto possibile, alle onerose importazioni dei più costosi prodotti finiti, quelle più economiche dell'olio grezzo da trattare nel nostro paese, si era costituita già in quest'ultimo una attrezzatura industriale che, per quanto ancora limitata, era tuttavia tale da metterlo in grado di trattare circa 2.500.000 tonnellate di petrolio grezzo in ricavo di una notevole quota di prodotti finiti.

Fra di essa compresa la benzina che poteva essere prodotta per l'intero fabbisogno nazionale, comprendendovi anche il ricavo di benzine ad alto numero di ottani indispensabili ai servizi di aviazione.

Parecchio è stato già fatto per riparare a tali danni di guerra<sup>3</sup>, ma moltissimo resta ancora a farsi per mettere di nuovo la nostra fiorente industria petrolifera (creata dopo aver superato tanti ostacoli e difficoltà di ogni genere) in condizioni di provvedere con regolarità e sicurezza a quanto potrà occorrerci in un prossimo avvenire, in base a larghe e sane vedute industriali e commerciali.

Al riguardo si fa riferimento a quanto è stato accennato già in altre precedenti note, e specialmente nella V, sulla funzione che, nell'interesse generale delle varie nazioni interessate, potrebbe essere affidata all'industria petrolifera italiana per la lavorazione nel nostro paese di parte del grezzo ricavabile nel vicino Medio Oriente, in base all'orientamento della politica petrolifera italiana verso opportune intese di collaborazione con le più grandi società petrolifere, le quali detengono la massima parte delle riserve di petrolio grezzo nel mondo.

Notevole del pari, e forse anche esuberante all'effettivo fabbisogno italiano, era la nostra attrezzatura commerciale e di ricevimento e di distribuzione di prodotti petroliferi al consumatore.

Realizzato il controllo statale nelle varie attività petrolifere, in base alle disposizioni del regio decreto legge del 2 novembre 1933 n. 1741 convertito nella legge fondamentale petrolifera italiana 3 febbraio 1934 n. 367<sup>4</sup> mediante l'istituto delle licenze e concessioni di importazione, lavorazione, deposito e distribuzione degli olii minerali e dei carburanti, necessari all'alimentazione del paese, l'attività commerciale veniva ripartita tanto fra le grandi e principali società ed aziende petrolifere sia italiane che estere, che ed in numero notevole fra altre società, enti e ditte minori private che, ad integrazione delle opere delle prime, o d'accordo e per conto di esse, provvedevano a quanto non poteva essere dalle medesime convenientemente effettuato.

Ciò portò ad una eccedenza e ad una ripetizione di impianti di depositi, di apparecchi distributori e di erogazione, con annesse officine di riparazione ed installazione di manipolazioni varie, di note-

(3) Secondo G. E. Kovacs [op. cit.], la struttura di raffinazione italiana subì un danno complessivo di circa 1,5 miliardi di lire (a prezzi 1948); delle sei maggiori raffinerie operanti sul suolo italiano allo scoppio della guerra - Venezia, Trieste, La Spezia, Livorno, Napoli e Bari - solo le due meridionali subirono danni limitati. Le altre vennero quasi completamente distrutte dai bombardamenti o smantellate a seguito della rimozione di impianti e macchinari da parte dei tedeschi. Bari e Napoli rientrarono in piena attività già nel 1946; per le altre fu necessario procedere a massicce opere di ricostruzione, che nel caso della Raffineria Shell di La Spezia si protrassero fino al 1950. Alcune di queste raffinerie, peraltro, vennero sottoposte ad importanti migliorie: l'Aquila di Trieste nel 1948 era già in grado di raffinare il 22% di tutto il greggio lavorato in Italia (*ruic.*).

(4) Sono i provvedimenti illustrati nell'Introduzione, e sui quali Jacobini si soffermerà a lungo nella III monografia (*n.d.c.*).

vole capacità ed efficienza complessiva, le quali pure ebbero a soffrire per le prolungate azioni belliche nel nostro paese, nonché per le manomissioni fattene specialmente dai germanici.

In complesso però i danni effettivamente subiti furono di entità minore che non per le altre installazioni, data la maggiore dislocazione e la natura molto più semplice e meno ingombrante degli impianti stessi.

Si può ritenere che circa il 70% di tali attrezzature, destinate al servizio commerciale e di distribuzione al consumatore, sia rimasto utilizzabile anche nell'immediato dopo guerra, e che al resto si potrà riparare in un periodo di tempo non eccessivamente lungo.

Intanto il Comitato italiano petroli (Cip)<sup>(5)</sup> da solo, ha potuto ricevere dall'estero e distribuire nel 1946 oltre 2.200.000 tonnellate di materie e prodotti petroliferi e, nell'anno in corso, tale cifra sarà certamente superata e tornerà al valore dell'anteguerra.

Sivedrà nell'apposito capitolo più in dettaglio quanto si riferisce a questo importantissimo argomento.

Maggiori e più sensibili sono state invece le perdite sia nei parchi di carri-cisterna ferroviari che nelle autobotti ed altri mezzi di trasporto delle materie prime e prodotti petroliferi dai porti di arrivo fino agli impianti di distribuzione capillare al consumatore.

Dei carri serbatoi ferroviari molti sono stati dispersi all'estero, ed il loro recupero, non certamente totale, non sarà neppure facile né del tutto sollecito, specie per quella parte del materiale considerato come preda di guerra.

Ma su questo argomento dei trasporti, sia primari dai porti di arrivo ai depositi ed alle raffinerie, che secondari e cioè di distribuzione al consumatore, si dovrà entrare in un maggior dettaglio per formulare deduzioni e proposte che sembrano necessarie per aggiornare i mezzi e gli impianti stessi ai più moderni ed efficienti sistemi, mezzi, criteri e direttive in materia che vanno adottandosi ed imponendosi per ogni dove nel mondo.

Ma ciò che, soprattutto, è necessario di prendere in attento esame è la legislazione petrolifera ed il razionale disciplinamento, coordinamento e semplificazione di tutto quanto si attiene alla attività petrolifera del nostro paese.

Troppi organi sia statali che privati interferiscono in materia, cercando una preponderanza dell'uno sull'altro che disorganizza e pregiudica il sano sviluppo industriale e commerciale petrolifero della nazione intera.

Ciò è tanto più necessario di fare sia in relazione alle nuove condizioni generali create dalla guerra per tutto il mondo, come per quelle che più specialmente riguardano l'Italia.

Il nostro problema petrolifero è di per se stesso di entità relativamente limitata, e non esigerebbe, perciò, né tante e superflue direttive in materia, né tanti superiori enti che interferissero nella medesima.

Occorrerebbe, invece, un organismo semplice nella sua concezione e struttura, non ingombrante per numero di attuatori, ma ben organizzato e disciplinato in ciascuno dei vari settori principali dell'attività petrolifera, quali: le ricerche, l'approvvigionamento, su preventivi ed accertamenti dell'effettivo necessario fabbisogno per la nazione, ed in misura che ne permetta il suo

(5) Come ricordato nell'introduzione, il Cip venne creato nel 1944, dopo lo sbarco di Salerno, con finalità di approvvigionamento e di distribuzione dei prodotti petroliferi ad uso militare e civile. Vedi infra, monografia III, § 3 [n.d.c.].

normale sviluppo [e, ancora] disciplina dei prezzi d'acquisto e di quelli di vendita, norme e disposizioni legislative sia nazionali che internazionali, disciplina e provvedimenti valutari, trasporti marittimi e noleggi per l'importazione e trasporti terrestri per la distribuzione ed altri che qui si omette di enumerare.

Questo argomento è senz'altro il più vitale ed interessante per noi, e su di esso si tornerà in apposito capitolo per esporre e formulare idee e proposte che del resto sono già state fatte alle superiori autorità nelle varie occasioni che si sono presentate nel trattare la questione petrolifera italiana.

## La funzione passiva italiana nel campo petrolifero fino alla adozione di più appropriati provvedimenti legislativi dal 1925 in poi

da considerarsi come attenuante della grande passività italiana nel campo petrolifero, per una serie di anni certamente lunga, il fatto delle sfavorevoli condizioni in cui madre natura l'ha messa nei riguardi geopetroliferi.

Il nostro paese, come tanti altri nel mondo, si può considerare quale un diseredato in fatto di disponibilità di materie prime petrolifere nel suo sottosuolo; ed alla pari della Francia, non ha dato speciale peso a questa sua sfavorevole condizione fino a dopo la guerra del 1914-1918.

Tanto nell'uno come nell'altro dei due grandi paesi citati è stato essenzialmente l'aggravarsi sempre più dell'onere tributario da essi dovuto all'estero e le conseguenti sempre maggiori difficoltà valutarie che, prima in Francia e poi da noi, hanno fatto risvegliare le nazioni dal loro prolungato letargo, accorgendosi, anche troppo tardi, del danno economico e finanziario molto rilevante che tale inerzia aveva ad esse inevitabilmente procurato.

Ma, bisogna confermarlo, noi siamo stati molto meno previdenti ed attivi dei francesi in questo risveglio petrolifero, e non possiamo quindi lagnarci se il nostro sviluppo civile ed industriale, a cui il nuovo elemento motore, opportunamente trasformato ed impiegato, ha dato un meraviglioso e sollecito impulso, sia rimasto tanto indietro a quello francese, in un rapporto che può essere rappresentato da quello dei corrispondenti consumi annui petroliferi, e cioè di oltre 7.000.000 di tonnellate in Francia e di 3.000.000 di tonnellate in Italia, donde il rapporto:

$$R = \frac{I}{7} = 0.428$$

che precisa che il nostro sviluppo è stato inferiore anche alla metà di quello francese.

Potrebbe valere anche il confronto fra lo sviluppo raggiunto nell'uno e nell'altro dei suddetti due paesi nella motorizzazione, nella produzione di energia termica e termo-elettrica sia di riserva che continua, nella navigazione marittima con moto-navi e motori a scoppio etc. etc. (che sono le principali attività in cui l'elemento petrolifero ha una influenza predominante) per confermare il confronto precedentemente fatto.

Se poi il paragone si fa con l'Inghilterra, la quale pure non ha disponibilità alcuna di materie petrolifere nel suo sottosuolo, e che importa per oltre 11.000.000 di tonnellate all'anno di materie petrolifere, il rapporto diviene per noi notevolmente più sfavorevole abbassandosi a circa il 0.27.

Grande del pari è la nostra inferiorità rispetto alla Germania, la quale, non potendo contare su valide risorse di combustibile liquido nel suo sottosuolo, ha però integrato le sue importazioni annue ammontanti a circa 5.000.000 di tonnellate con la produzione di circa altre 1.500.000 tonnellate anno nei suoi numerosi grandi stabilimenti di sintesi di derivati petroliferi ricavandoli dal trattamento di carboni scadenti, catrami, e soprattutto di lignite di adatta qualità di cui quella nazione è particolarmente ricca.

Perché l'Italia che ha un coefficiente demografico (riferito alla unità di superficie del proprio territorio) superiore a quello degli altri paesi europei sopra citati è rimasta così indietro nel campo petrolifero?

Un'attenuante - che peraltro ha un valore limitato in un campo così ricco e redditizio come quello petrolifero, nel quale i sacrifici di oggi possono essere (e lo sono nella massima parte dei casi) compensati ad usura dai conseguenti vantaggi di ogni genere, che la disponibilità di prodotti propri può apportare a chi non rifugge dall'affrontare le alee e le difficoltà insite in ogni attività petrolifera - è quella che il nostro paese non è così ricco come le altre nazioni anzidette per far fronte alle anzidette alee e difficoltà soprattutto iniziali, certamente non lievi che richiedono perseveranza e capacità di resistenza per essere superate.

Ora quello stesso che è avvenuto da noi quando ci siamo svegliati dal lungo letargo petrolifero, comprova che si possono affrontare anche dal nostro paese sacrifici non lievi che vengono poi integralmente sanati e compensati da una consolidata attività commerciale ed industriale; ciò che vedremo dimostrato con dati e cifre concrete nel seguito di questa relazione.

Giova qui ricordare il Messico, l'Iraq, il Venezuela, l'Argentina, etc. etc. - ove sono occorse decine e decine d'anni per risolvere il loro problema petrolifero - e gli stati e le società che vi si sono dedicati hanno corso pericoli anche fallimentari, ma dove la perseveranza nell'attività petrolifera è stata, poi, compensata in misura tale da formare oggi oggetto di ammirazione da parte dei terzi e da assicurare a quegli stati ed a quelle società condizioni di superiorità assoluta sui meno coraggiosi ed attivi, mettendo in loro mano le redini del complesso problema petrolifero mondiale.

*Cosa abbiamo invece fatto noi fino al 1925 -1926?*

Siamo stati semplicemente ed unicamente un campo passivo di attività petrolifera, solamente commerciale; e quindi un ottimo e lautamente redditizio mercato per il sicuro e conveniente collocamento di prodotti finiti importati dall'estero e pagati in valuta pregiata.

E poiché effettivamente non eravamo, non siamo stati mai e tanto meno lo siamo ora molto ricchi, l'uso di questi prodotti così indispensabili per lo sviluppo civile ed industriale della nazione, è stato, per così dire, contingentato dalle stesse nostre limitate disponibilità finanziarie; e pertanto, mentre gli altri progredivano rapidamente in casa loro, noi avanzavamo invece lentissimamente, mettendoci così nel grave stato di inferiorità sopra precisato.

In prosieguo di tempo noi sapemmo però sollevarci in parte da tale condizione, nella quale, peraltro, noi rischieremmo di ricadere se la nostra attività petrolifera non avesse a seguire il ciclo integrale costituito dalle sue principali fasi e cioè dalla ricerca scientifica e pratica, dal susseguente sfruttamento delle risorse individuate nel sottosuolo, dalla lavorazione e trattamento industriale delle materie prime petrolifere in impianti di tipo il più moderno ed aggiornato possibile per ottenere il massimo ed il migliore ricavo in prodotti petroliferi, ed infine da una bene coordinata e regolata attività commerciale basata su di una sana politica dei prezzi ed attuata con mezzi e vedute adeguate alle effettive ed imprescindibili necessità nazionali.

*Ma come può un paese povero in materie prime petrolifere raggiungere tali finalità?*

Ce lo dice in parte quanto è avvenuto nello stesso nostro paese dal 1925 in poi; ce lo insegna, in modo magistrale, la Francia, che trovandosi nelle precise nostre condizioni naturali, ha però saputo correggere in gran parte le notevoli deficienze delle sue condizioni geopotrolifere, le quali l'avrebbero condannata alla stessa inferiorità in cui noi eravamo caduti!', e che con larga visione tecnica, industriale, commerciale ed economica generale è riuscita:

(J) Tuttavia, sugli sviluppi dell'industria del petrolio francese pesò inizialmente in modo notevole l'accordo segreto anglo-francese di San Remo, di cui si discute nella prossima monografia (n.d.c.).



- a) nel campo delle fonti petrolifere d'alimentazione ad assicurarsene per ogni dove possibile sia con concessioni che con partecipazioni nelle medesime;
- b) nel campo dei trasporti marittimi a costituirsi una propria flotta che la mettesse in grado di trasportare tutto il quantitativo occorrente per il paese;
- c) nel campo valutario a ridurre al minimo l'onere e le difficoltà di provvista della moneta pregiata con la quale pagare i relativi noli;
- d) a crearsi un'attrezzatura petrolifera ed un sistema di stabilimenti di trattamento industriale delle materie petrolifere di primissimo ordine, e nei quali impiega masse di operai propri;
- e) ad adottare provvedimenti legislativi che, pure permettendo l'internazionalizzazione dell'industria petrolifera, salvaguardano però in pieno i vitali interessi e la libertà d'azione del paese.

Anche noi quando comprendemmo ciò e dal 1926 in poi, seguendo e migliorando anche in qualche parte l'esempio francese, abbiamo dato al nostro problema petrolifero un nuovo orientamento, siamo riusciti a raggiungere, nel periodo per così dire aureo petrolifero italiano dal 1933 alla dichiarazione di guerra mondiale quell'elevato grado di attività e sviluppo da tutti riconosciuti, e che mise il nostro paese in prima linea fra gli altri più progrediti nel mondo.

Ma anche oggi la Francia, sollecitata nella sua ricostruzione petrolifera, ha già adottato e sta apportando opportune modifiche, concentramenti e semplificazioni nel suo precedente sistema amministrativo, commerciale ed industriale (quest'ultimo duramente provato dalla grande guerra) che valgono a raddoppiare quasi la capacità e potenzialità produttiva nel suo territorio rispetto *all'ante-bellum*.

Ed anche ora noi dobbiamo seguire l'esempio di quel grande paese, sicuri che non potranno mancare a noi quei vantaggi che la Francia va a conseguire, e ciò tanto più tenendo presente che forse potremmo essere chiamati, in un non lontano avvenire, a disimpegnare nell'industria petrolifera mondiale una funzione di carattere anche internazionale di primaria importanza, dalla quale dovrebbero derivare grandi vantaggi anche per il nostro paese.

Perché l'esame di questo lungo periodo di stasi petrolifera italiana riesca attendibile, esso si deve basare su ineccepibili dati ufficiali relativi alle attività che nel campo petrolifero si sono andate mano mano sviluppando nel nostro paese.

È, altresì, necessario che un esame del genere abbracci un periodo sufficientemente lungo di tempo, in modo da mettere in evidenza le più caratteristiche vicende del periodo stesso e poter così trarre le più obiettive deduzioni sia nel campo tecnico-industriale che in quello economico-commerciale.

Ebasandosi sull'andamento delle rappresentazioni diagrammatiche di dette attività petrolifere nell'intero periodo dall'inizio della vita petrolifera italiana fino ad oggi (vedi allegato n. 1), si potrà facilmente distinguere quella parte del periodo stesso che va dall'inizio fino al 1926 e che si è sopra definita di inattività petrolifera italiana.

E poiché i dati più razionalmente raccolti ed attendibili sono quelli che vanno dal 1910 in poi, si è potuto definire come periodo di inattività petrolifera italiana il diciassettennio dal 1910 al 1926, tenendo però presente che negli anni precedenti al 1910 tale inattività deve essere stata necessariamente anche maggiore di quella verificatasi nel periodo ora in esame.

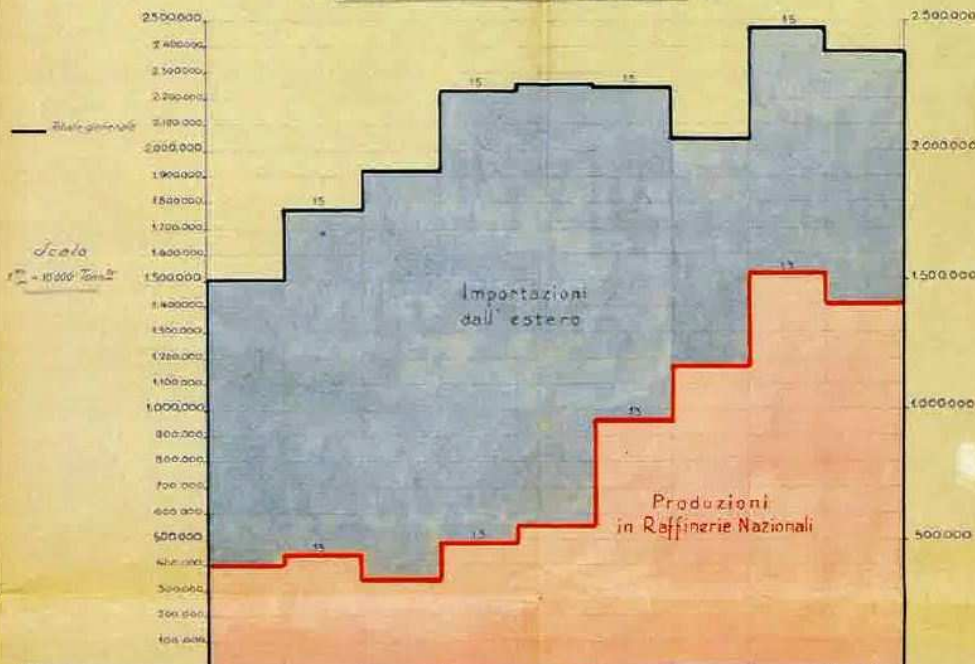
Nell'allegato n. 1 sono stati esposti appunto, in forma diagrammatica, i dati relativi alle "Importazioni di materie prime e prodotti petroliferi in Italia nel periodo dal 1910 al 1938" (ventinove anni) e cioè fino all'immediato *ante-bellum* mondiale.

# LA QUESTIONE PETROLIFERA ITALIANA

## Nota VI.

### I.

DIAGRAMMA e DATI RELATIVI ALLA IMPORTAZIONE DALL' ESTERO e ALLA PRODUZIONE NAZIONALE DI PRODOTTI FINITI DAL 1932 AL 1940-41



N.° ordine	Indicazioni	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940-1941
1	Benzina <sup>avio</sup> <sub>autov.</sub>	—	—	—	—	—	—	10.000	72.000	80.000
2	Petrolio raffinato	32.841	42.184	37.848	45.800	57.500	97.500	104.600	111.100	108.600
3	Acquaragia minerale	—	—	—	6.000	8.000	11.100	12.100	9.850	9.850
4	Gasolio	23.375	22.580	36.804	86.700	89.500	104.150	148.950	204.050	196.550
5	Olio combustibile	127.456	138.421	75.965	93.942	109.903	310.366	283.600	477.290	350.700
6	Oli lubrificanti e altri	21.861	25.099	21.017	29.000	30.000	48.500	58.000	64.000	64.000
7	Oli bianchi per trasformatori	—	—	—	—	—	—	19.360	13.160	13.220
8	Paraffina	855	776	546	516	593	3.113	6.000	6.000	6.300
9	Vasellina	—	—	—	—	—	—	500	500	500
10	Petrolatum stick	—	—	—	—	—	—	2.500	2.500	2.500
11	Soluzioni di petrolio	11.557	14.865	12.059	32.000	51.000	79.000	88.500	113.000	101.000
12	Coke di petrolio	31.595	34.422	37.406	19.690	26.619	32.337	43.000	38.300	35.000
13	Totale produzione nazionale, semplice	406.013	441.368	347.440	487.348	555.115	963.141	1.170.825	1.530.025	1.415.690
14	Totali importazioni annue di prodotti finiti, base	1.100.000	1.339.000	1.576.000	1.747.162	1.705.078	1.284.945	880.500	949.210	971.690
15	Totali (13) e (14) generali della importazione dall'estero e della produzione nazionale, di cui dati finiti in tonnellate	1.506.013	1.780.368	1.923.440	2.234.510	2.260.193	2.248.086	2.051.385	2.479.235	2.387.380

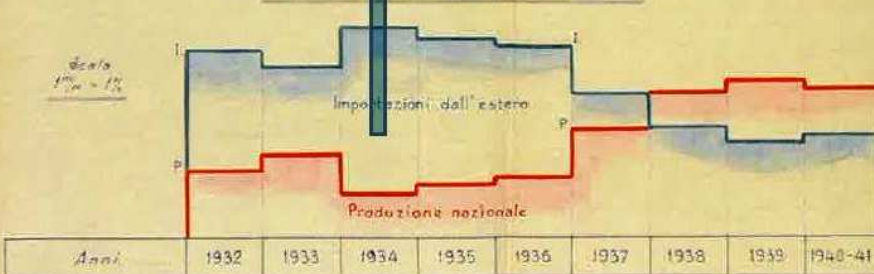
### II.

RAPPORTI PERCENTUALI DELLA IMPORTAZIONE e DELLA PRODUZIONE NAZIONALE RISPETTO AL TOTALE GENERALE

a) delle produzioni (13)	27%	33%	18%	21,8%	24,5%	42,8%	57%	61,7%	59,3%
b) delle importazioni (14)	73%	67%	82%	78,2%	75,5%	57,2%	43%	38,3%	40,7%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### III.

DIAGRAMMA DEI RAPPORTI PERCENTUALI DELLA IMPORTAZIONE DALL' ESTERO e DELLA PRODUZIONE NAZIONALE DI PRODOTTI FINITI.



Allegato N°1

# LA QUESTIONE PETROLIFERA ITALIANA

## Nota VI.

### I.

DIAGRAMMA e DATI RELATIVI ALLA IMPORTAZIONE DALL' ESTERO e ALLA PRODUZIONE NAZIONALE DI PRODOTTI FINITI DAL 1932 AL 1940-41

### II.

RAPPORTI PERCENTUALI DELLA IMPORTAZIONE e DELLA PRODUZIONE NAZIONALE RISPETTO AL TOTALE GENERALE

### III.

DIAGRAMMA DEI RAPPORTI PERCENTUALI DELLA IMPORTAZIONE DALL' ESTERO e DELLA PRODUZIONE NAZIONALE DI PRODOTTI FINITI.



LA QUESTIONE PETROLIFERA ITALIANA

Nota VI

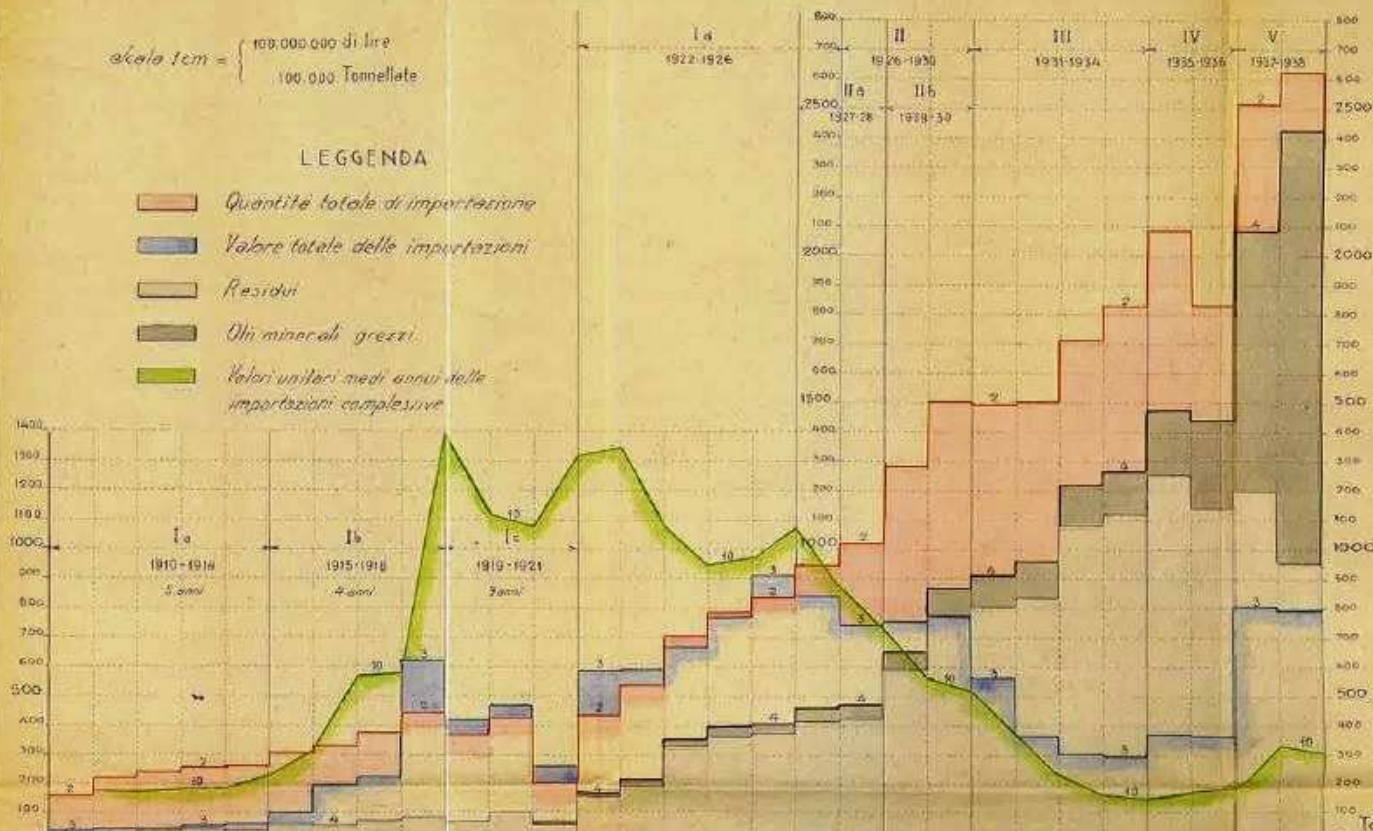
Dati principali sulle importazioni di materie prime e prodotti petroliferi in Italia nel periodo dal 1910 al 1938

Oli minerali grezzi - Residui - Carburanti e Lubrificanti  
 Dati quantitativi e valutari  
 Valori unitari medi annui delle importazioni complessive

Scala 1cm =  $\begin{cases} 100.000.000 \text{ di lire} \\ 100.000 \text{ Tonnellate} \end{cases}$

LEGGENDA

- Quantità totale di importazione
- Valore totale delle importazioni
- Residui
- Oli minerali grezzi
- Valori unitari medi annui delle importazioni complessive



1	Anni		1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Totale
2	Importazioni annue complessive di oli minerali grezzi, residui, carburanti e lubrificanti. Milioni di lire, anno		158	221	241	254	260	306	332	376	446	371	427	200	434	532	705	786	834	944	1019	1281	1499	1493	1498	1710	1828	2086	1823	2512	2625	27.213.500
3	Valore delle importazioni complessive in milioni di lire italiane		30	41	47	49	56	94	194	223	620	419	467	263	585	588	666	768	907	818	746	753	777	561	345	303	295	369	360	802	791	12.963.700
4	Importazione di oli minerali	Quantità in migliaia di tonnellate	11	21	40	47	38	38	53	71	79	64	99	53	155	192	333	362	373	414	421	530	771	804	634	1089	1124	1251	1159	1193	955	3.776.000
5	grezzi, escludendo lubrificanti	Valore in milioni di lire	0,50	1,06	2,62	3,05	4	8,7	17,9	24,7	63	35	54	28,7	70	74	178	145	168	172	154	165	182	167	104	117	115	139	160	260	226	1.047.100.000
6	Oli minerali	Quantità in migliaia di tonnellate	49	58	60	58	60	60	67	75	85	67	82	18	66	73	75	81	77	80	81	81	84	73	66	66	65	89	55	69	43	1.995.900
7	Lubrificanti	Valore in milioni di lire	13	15	18	17	21	36	47	53	230	148	182	60	167	168	155	170	161	129	121	123	131	92	68	55	49	62	33	76	48	2.639.470.000
8	Carburanti in genere	Quantità in migliaia di tonnellate	97	142	140	149	161	168	211	229	282	240	245	122	205	246	275	305	352	402	466	550	546	514	470	427	497	525	328	357	152	8.814.900
9		Valore in milioni di lire	16	24	26	29	31	49	129	145	326	235	230	169	343	355	367	426	556	508	453	443	428	285	149	110	111	132	111	177	88	6.470.960.000
10	Valore unitario medio delle importazioni complessive		194	188	197	195	218	308	585	593	1395	1126	1095	1314	1344	1094	945	975	1085	866	732	587	519	376	231	177	161	176	197	319	301	476,50

I dati dei periodi successivi al 1938 risentono degli effetti bellici e sono in ogni caso meno sicuri ed attendibili.

I dati esposti nell'allegato n. 1 si riferiscono agli olii minerali grezzi, ed ai residui costituenti i cosiddetti prodotti scuri nonché ai carburanti e lubrificanti costituenti, invece, i prodotti chiari, ed essi forniscono sia i quantitativi di importazione annua che i relativi costi valutari, ed, infine, nell'allegato stesso vi sono determinati anche i valori medi annui delle importazioni complessive effettuate.

Nell'altro allegato n. 2 si sono esposti, in forma diagrammatica molto più riassuntiva, l'andamento delle importazioni sia nell'intero periodo ventinovenne 1910-1938 come in ciascuno di quelli singoli intermedi rispettivamente 1910-1926, 1927-1934 e 1935-1938 nei quali, per le diverse caratteristiche che differenziano ciascuno di essi si è ritenuto che si potesse ripartire l'intero intervallo 1910-1938.

Il quantitativo, o volume, totale delle importazioni di olii grezzi, residui, carburanti e lubrificanti nel periodo che ora ci interessa, e cioè il 1910-1926 è ammontato complessivamente a tonnellate 6.893.000 così costituite:

1) Olii minerali grezzi	Tonn.	129.700
2) Residui di distillazione ed olii combustibili	"	2.049.700
3) In complesso materie scure	Tonn.	2.179.400
4) Carburanti (benzine, petrolio, acqua ragia, gasoli vari, etc.)	"	3.577.100
5) Lubrificanti vari		1.136.900
6) Totale generale delle importazioni anzidette	Tonn.	6.893.400

(1)

nelle quali:

a) Gli olii grezzi rappresentavano il	2%	del totale
b) I residui ed olii lubrificanti il	29%	
c) Totale materie scure	31%	
d) Carburanti in genere	52%	
e) I lubrificanti	17%	" "
	Totale	100%

(1) N.B.-Nell'allegato n. 2 tenendo conto anche delle importazioni di paraffina, ceresina, vasellina, etc., ed arrotondando la cifra, il tonnellaggio complessivo importato risulta di tonnellate 7.400.000.

In questo periodo era, quindi, pressoché nulla l'importazione di olio grezzo da lavorare in paese, e che è comparsa nel nostro mercato (allegato n. 1) soltanto nel 1921 con sole 6.500 tonnellate ed ha raggiunto appena le 31.300 tonnellate nel 1926 su di un totale di 834.000 tonnellate di prodotti complessivamente importati in Italia in detto anno; e cioè appena del 3.7% del totale stesso.

Pressoché insignificante è stato, dunque, in questo periodo durato 17 anni, l'acquisto di olii minerali grezzi; mentre hanno predominato quelli dei carburanti e dei lubrificanti.

Nel campo dei carburanti è da tenere poi presente che fino alla guerra 1914-1918 il petrolio illuminante ha sempre avuto una elevata quota di consumo, la quale è andata poi diminuendo nei confronti degli altri carburanti, e specie delle benzine, quando lo sviluppo della motorizzazione e

comunque, di produzione di energia per i vari usi industriali e civili, ebbe a prendere decisamente il sopravvento.

In via semplicemente orientativa, e soprattutto agli effetti di analoghe determinazioni che si devono fare per i restanti periodi dal 1926 ad oggi, i prezzi medi delle singole categorie di importazioni effettuate nel primo periodo fino al 1926 risultano i seguenti:

1) Olii grezzi	<u>78.500.000</u> 29.700	= f.	605	a tonnellata	CifC.i
2) Residui	831.470.000 2.049.700	= f.	405	"	"
3) Totale per i prodotti scuri	909.970.000 2.170.000	= f.	417	"	
4) Carburanti	<u>3.466.360.000</u> 3.577.100	= f.	969	"	
5) Lubrificanti	<u>1.647.370.000</u> 1.136.900	= f.	1.449	"	
6) Media Generale	<u>6.023.700.000</u> 6.893.400	= f.	873	"	

Quanto sopra porta alle seguenti due deduzioni principali:

- 1) Da un lato l'elevatezza dei prezzi unitari medi induceva gli importatori a favorire l'importazione dall'estero dei prodotti più pregiati e cioè carburanti e lubrificanti, dall'altro era naturale la tendenza ad evitare l'investimento notevole di capitali in impianti più o meno complessi, a cui si sarebbero dovuti esporre gli importatori per la immissione in mercato delle merci importate dall'estero.

Da ciò derivavano il maggiore onere tributario da parte del nostro paese e la minore esportazione possibile di capitali da parte degli importatori che dai prezzi di vendita vedevano a loro assicurati, senza troppi rischi e spese, notevoli lucri e vantaggi commerciali.

- 2) Il nessun interesse (anzi il contrario) che avevano le grandi società e ditte estere in genere a creare in altri paesi una industria concorrente alla loro, con elevati investimenti di capitali propri in impianti da erigere ed esercitare in casa altrui all'estero, con la conseguenza di ridurre in casa propria il lavoro da dare a concittadini ed operai e quindi apportando un minore contributo alla soluzione del grave problema sociale della disoccupazione.

In queste condizioni e finché non fosse sorta una efficiente iniziativa da parte italiana, mai più si poteva attendere dagli stranieri una azione che, sotto tutti i punti di vista del problema in esame, non era del tutto consona ai loro interessi, mentre tutto induceva le società e ditte importatrici a desiderare che non fosse comunque turbato uno *statu quo* a loro (e per così dire esclusivamente) molto favorevole e che invece era di fatto economicamente oltremodo oneroso e pregiudizievole al nostro paese, che veniva mantenuto in uno stato di dipendenza limitandocene anche praticamente le possibilità di normale e progressivo sviluppo.

I

(2) Cfr. nota 14 dell'Introduzione (n.d.c.).



Poiché i valori medi non bastano a rappresentare con sufficiente esattezza l'andamento di un dato problema o fenomeno naturale, e considerato che nel caso nostro le stesse linee delle funzioni rappresentative del problema petrolifero italiano, consigliano di suddividere l'intero periodo 1910-1926 nei quattro successivi, rispettivamente 1910 - 1915 - 1919 e 1922, si mettono in più 1914 1918 1921 1926

chiara evidenza le variazioni che hanno subito i dati sia quantitativi che valutari in ciascuno dei periodi stessi, come è riassunto nel prospetto che segue:

N. di ordine	Intervallo di tempo	Dati medi generali annui di ciascun intervallo		Osservazioni
		Quantitativo in tonnellate	Valutazioni per tonnellate in lire	
1	1910-1914	252.600	221.36	Anteriore alla guerra europea 1914-1918
2	1915-1918	389.453	805.15	Durante la guerra 1914-1918
3	1919-1921	1.355.090	1.252	Posteriore alla guerra europea 1914-1918
4	1922-1926	694.808	1.126	Posteriore alla guerra europea 1914-1918

ed a completamento dei dati qui sopra indicati, si indicano nella tabella che segue anche i valori massimi e minimi (medi annui) dei prezzi Cif per le singole categorie di prodotti importati.

N. di ordine	Indicazione	Valori massimi e minimi, medi annui delle importazioni nel periodo 1910-1926				Osservazioni
		Massimi		Minimi		
		Anno	Prezzo in lire	Anno	Prezzo in lire	
1	Olii grezzi e residui	1919	553.1	1913	43.6	I massimi sono tutti posteriori alla guerra del 1914-1918 ed i minimi sono invece tutti anteriori.
2	Carburanti	1922	1.674.1	1910	174	
3	Lubrificanti	1921	3.313	1910	268.9	
4	Paraffina, ceresine, vaselline	1926	4.128	1914	420	

Nel prospetto che segue sono riassunti i dati percentuali sia quantitativi che valutari relativi alle importazioni dell'intero periodo 1910-1926 che mettono sott'occhio ed in chiara evidenza l'intenzionale bassa entità delle importazioni di olii grezzi e residui di distillazione, e di elevare invece quella dei carburanti e lubrificanti molto più redditizi per i loro importatori.

È da notare altresì che mentre nel campo quantitativo le materie scure entrano col 31% nel totale, ed i carburanti e lubrificanti col residuo 69%, in quello valutario la influenza dei primi si limita al 15% (la metà del 31% quantitativo) e quella invece dei carburanti e lubrificanti si eleva dal 69% all'86% con le favorevoli conseguenze economiche per gli importatori a cui sopra si è accennato.

N. di ordine	Indicazioni	Percentuali di importazioni nell'intero periodo 910-926				Osservazioni
		Q. quantitativi		Valutari		
		Parz.	Totali	Parz.	Totali	
1	Olii minerali grezzi			1.3		Su di un onere tributario complessivo per il periodo 1910-1926 di f. 6.023.700.000 le materie rispettivamente scure e bianche entrano per gli ammontari qui indicati: 1) M. scure f. 909.970.000 2) M. bianche f. 5.113.730.000 Totale f. 6.023.700.000
2	Res. di distillazione	29		13.7		
3	Tot. mat. scure		31		15	
4	Carburanti	52		57		
5	Lubrificanti	17		28		
6	Tot. mat. bianche		69		85	
7	Totale generale		100%		100%	

Le percentuali valutarie esposte nel prospetto che precede derivano dalla seguente ripartizione del tributo valutario di lire 6.023.700.000 corrisposto all'estero dal nostro paese per le importazioni di olio grezzo e residui carburanti e lubrificanti per il totale di tonnellate 6.893.000 innanzi precisato, nelle quote qui sotto indicate:

1) Olii minerali grezzi	f. 78.500.000	pari al	1.3%	del totale
2) Residui	" 831.470.000	" "	13.7%	" "
3) Totale materie scure	" 909.970.000	" "	15%	" "
4) Carburanti	" 3.466.360.000	" "	57%	" "
5) Lubrificanti	" 1.647.370.000	" "	28%	
6) Totale generale	f. 6.023.700.000	" "	100%	

Le determinazioni che precedono confermano le deduzioni già fatte e cioè che pressoché insignificante è stata, in tutto questo periodo, l'incidenza delle spese per acquisto di olii grezzi, mentre hanno predominato le altre corrispondenti ai carburanti ed ai lubrificanti.

Le materie scure, nel loro complesso, poi, hanno rappresentato soltanto il 15% della spesa totale, mentre quelle chiare si sono elevate all'85%. Appare sempre più chiaro l'orientamento che il proprio interesse consigliava agli importatori in Italia di prodotti finiti, il cui più elevato prezzo assicurava ad essi un più notevole guadagno; e ciò a tutto ed esclusivo maggiore onere invece dei consumatori e, quindi, del nostro paese.

I prezzi medi delle singole categorie di materie prime e di prodotti petroliferi importati nel periodo in esame dal 1910 al 1926 sono stati i seguenti:

1) Olii grezzi	f. 78.500.000	=	f. 605 a tonnellata	Cif
	129.700			
2) Residui	f. 831.470.000		f. 405 a tonnellata	Cif
	2.049.700			

3) Totale materie scure importate	f. $\frac{909.920.000}{2.179.400}$	=	f. 417 a tonnellata Cif
4) Carburanti	f. $\frac{3.466.360.000}{3.577.100}$	=	f. 969 a tonnellata Cif
5) Lubrificanti	f. $\frac{1.647.370.000}{1.136.900}$	=	f. 1.449 a tonnellata Cif
6) Totale medio generale	f. $\frac{6.023.700.000}{6.893.000}$	=	f. 873 per tonnellata Cif

Aggiungendo alle importazioni precedentemente prese in esame anche quelle di altri derivati del petrolio pure essi acquistati all'estero nel periodo 1910-1926, quali le paraffine, le vaselline, le ceresine, i bitumi, etc. etc., il volume totale complessivo delle importazioni effettuate in detto periodo si eleva da tonnellate 6.893.400 a tonnellate 7.390.000, ed il corrispondente onere totale in lire italiane ai costi del tempo sostenuto dall'Italia quale suo tributo all'estero, si eleva da lire 6.023.700.000 a lire 6.804.150.000, con un costo unitario medio per tonnellata di:

$$\text{f. } \frac{6.804.150.000}{7.390.000} = \text{f. } 920$$

cifra molto elevata nel suo valore assoluto del momento e da tener presente nei confronti che si faranno in seguito.

I valori qui sopra determinati sia per l'onere tributario che per i quantitativi corrispondenti di importazioni relative all'intero periodo 1910-1926 sono stati riportati nell'allegato n. 2 (lievemente arrotondati in 7.000.000.000 per l'onere tributario ed in 7.400.000 per i quantitativi) per costituire la prima parte (a sinistra) del diagramma in esso rappresentato; la seconda parte del quale, riferentesi, invece, al successivo periodo 1927-1938, si basa su determinazioni valutarie e quantitative proprie di questo secondo periodo, del quale si tratterà qui in appresso.

Ora sulle somme corrisposte agli importatori dall'estero delle materie prime e prodotti finiti petroliferi nel periodo 1910-1926 in lire 7.000.000.000 in cifra tonda, l'utile netto ricavato dai medesimi, anche se limitato ad un valore del 15%, basso per una attività petrolifera del genere, ammonterebbe alla cospicua somma di

$$U_{11} = 0.15 \times 7.000.000.000 = 1.050.000.000$$

pari per tonnellate di importazioni effettuate nel periodo stesso a

$$U_{11} = \text{f. } \frac{1.050.000.000}{7.000.000} = 150 \text{ a tonnellata Cif porti italiani}$$

Ancora maggiore è poi l'ulteriore utile netto che la ditta munita di regolare licenza di importazione e di distribuzione nel territorio nazionale ritrae dalla sua attività commerciale, la

quale di per se stessa non richiede una elevata immobilizzazione di capitali (ciò che costituisce il principale obiettivo di qualsiasi importatore); ed esso ha variato, a seconda degli anni e della prevalenza di una categoria sull'altra dei prodotti immessi in consumo, dalle lire 200 alle lire 300 per tonnellata di prodotti più ricchi importati e dalle 75 alle 125 lire per tonnellata di merce invece scura.

Le percentuali quantitative delle merci scure e di quelle bianche essendo state determinate rispettivamente nel 31% per le prime e nel 69% per le seconde, l'utile totale presumibile che l'importazione dei 7.000.000 di tonnellate di materie petrolifere ha portato con sé risulta di

a) Materie scure	$0.31 \times 7.000.000 \times \frac{(150 + 250)}{2}$	=	542.500.000
b) Materie bianche	$0.69 \times 7.000.000 \times \frac{(150 + 200 + 300)}{2}$	=	1.932.000.000
Utile netto - Totale - Tonnellate	7.000.000 e f.		2.474.500.000

L'utile netto unitario medio generale, che ogni tonnellata ha portato con sé, risulta di

$$un = \frac{2.474.500.000}{7.000.000} = f. 353 \text{ a tonnellata}$$

Una società o ditta che, appoggiata od anche compartecipe ai grandi *trusts* produttori di olio grezzo all'estero, abbia una licenza oltre che d'importazione anche di immissione in mercato di un quantitativo annuo di tonnellate 250.000 (media del 1938 per le società estere) avrebbe potuto realizzare un utile netto di

$$f. 250.000 \times 353 = 82.650.000$$

all'anno, con una esportazione complessiva di capitale per le attrezzature di ricevimento e di distribuzione oltremodo limitata rispetto alla entità notevole di detto utile netto.

Una attività petrolifera essenzialmente commerciale quale si svolgeva nelle condizioni precisate in precedenza, era pertanto grandemente, anzi signorilmente, redditizia.

Come naturale conseguenza è avvenuto che anche in Italia, come in altre nazioni estere nelle stesse nostre condizioni (Francia, Austria, Ungheria, etc. etc.), e per periodi di tempo più o meno lunghi, l'industria petrolifera sia stata pressoché nulla ed, in ogni modo, avversata sul suo nascere da quelle organizzazioni petrolifere (compagnie, società, enti, *trusts*) che, appunto, nella più quieta, e per loro meno rischiosa ed onerosa, branca commerciale trovavano una situazione, che non avrebbero voluto mai vedere mutare, a scampo di pregiudizi dei loro stessi interessi privati.

Vedremo, però, in seguito, quale sarebbe stata la sfavorevole situazione italiana qualora le direttive per la sua attività petrolifera fossero rimaste immutate, anche nel secondo periodo 1927-1938, e cioè quelle stesse del primo dal 1910 al 1926, di cui finora si è trattato (vedi allegato n. 2).

Un altro elemento importante per caratterizzare il primo periodo 1910-1926, e differenziarlo dal successivo 1927-1938, è dato dal valore dell'incremento medio annuo (allegati n. 2 e 3) che si è verificato nelle importazioni petrolifere nel periodo stesso.



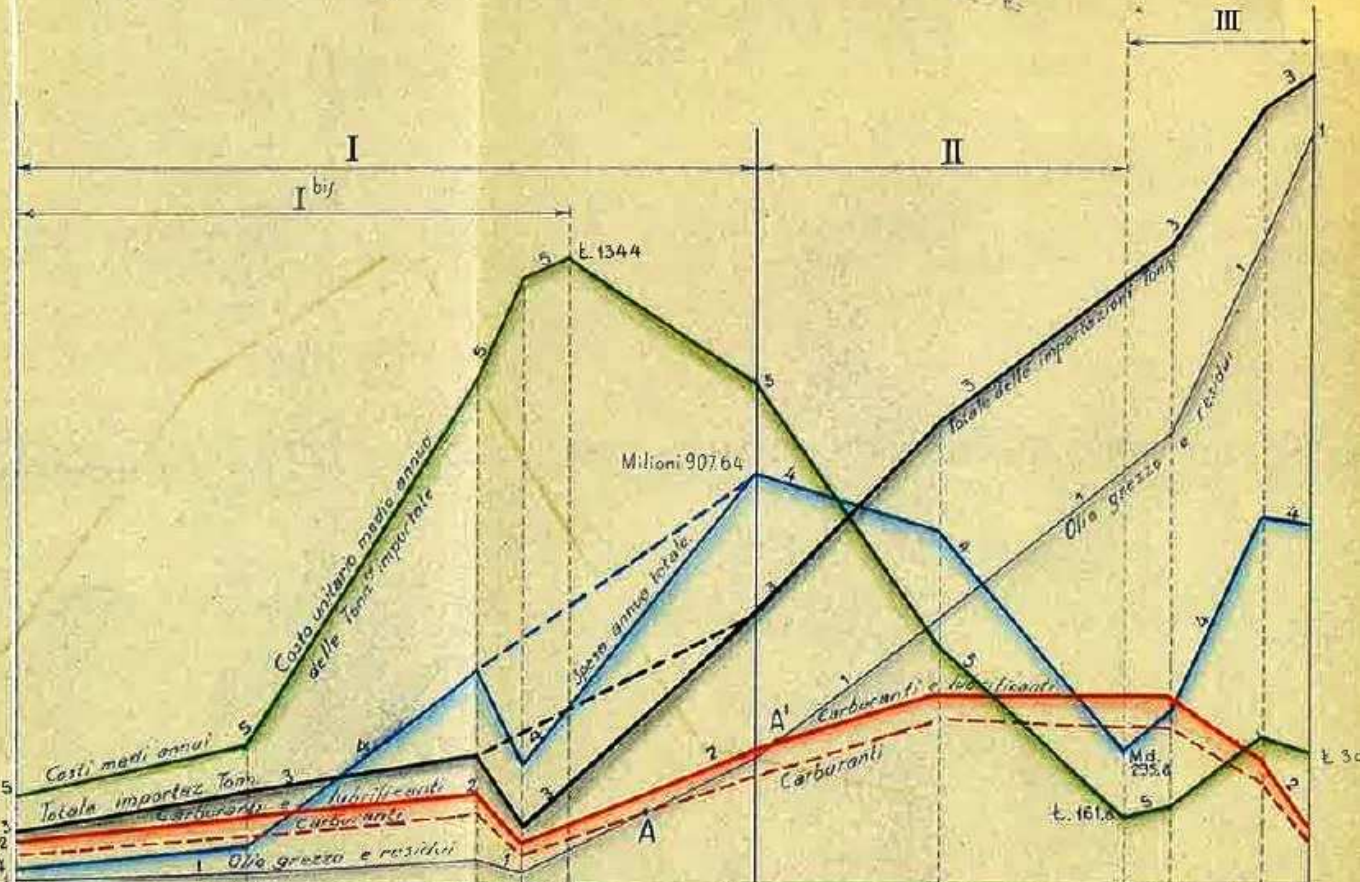
Diagrammi quantitativi e valutari delle importazioni petrolifere Cif. porto Italiano nel periodo dall'anno 1910 al 1938.

Scala

1<sup>cm</sup> = 15.000 tonnellate  
 1<sup>cm</sup> = 10.000.000 di lire  
 1<sup>cm</sup> = 100 Lire per i costi unitari medi annui.

- 1 — Quantitativo annuo in tonni di olii grezzi e residui.
- Idem. di carburante
- 2 — Idem. di carburanti e lubrificanti
- 3 — Quantità totale annua delle importazioni in tonn.²
- 4 — Spesa totale annua delle importazioni.
- 5 — Costo unitario medio annuo per Tonn. importata.

NB. I dati del 1921 mettono in evidenza un punto singolare eccezionale di cui nell'esame del fenomeno generale non va tenuta conto.



Anni		1910	1915	1920	1921	1922	1925	1930	1934	1935	1937	1938
1	Quantitativo di importazioni annue in migliaia di tonnellate.	11	58	99	59.5	122	404	868	1471	2084	2429	
2	Materie scure Olii grezzi e residui											
2	Materie bianche Carburanti e lubrificanti	147	246.9	328	140.5	122	429.3	631	615	427.2	196	
3	Totale delle importazioni	158	304.9	427	200	122	834	1499	2086	2512	2625	
4	Spesa totale annua delle importazioni complessive in Milioni di Lire	30.7	94.8	467.5	253	134.4	907.6	777.4	369	602	791.6	
5	Costo unitario medio annuo delle importazioni complessive. £.	194	308	1095	1214	1344	1088	519	176.7	319	301	

Queste sono passate dalle 158.000 tonnellate avutesi nell'anno 1910 alle 834.000 tonnellate nell'anno 1926.

Si è avuto, quindi, nel valore annuale delle importazioni un incremento di 676.000 tonnellate, a cui corrisponde un incremento medio annuo generale dell'intero periodo di 39.700 tonnellate e cioè un valore oltremodo basso in confronto dell'entità del nostro problema petrolifero; e che, se continuato, non avrebbe permesso all'Italia di conseguire il grande sviluppo che essa, invece, ha raggiunto dal momento del suo risveglio dalla lunga stasi petrolifera fino ad oggi (vedi allegato n. 2).

Il detto incremento medio annuo divenne, invece, di 124.000 tonnellate nel successivo periodo 1927-1934, per elevarsi a 194.000 tonnellate in quello 1935-1938, valori sempre non troppo elevati, ma che si distanziano entrambi notevolmente da quello di 39.700 sopra determinato.

Questi più elevati incrementi medi annui dei periodi successivi sono stati quelli che hanno valso a portare dalle 39.700 alle 85.000 tonnellate l'incremento generale medio dell'intero periodo 1910-1938, valore peraltro sempre modesto in se stesso, e che ribadisce sempre più la deleteria influenza del primo periodo 1910-1926 sul nostro sviluppo civile ed industriale nazionale.

Addormentati e desiderosi di nulla muovere per non turbare uno stato di quiete commerciale, di cui non vedevamo ancora la gravità per noi del danno che ci apportava, e per di più cullati in questo quieto vivere dal concomitante interesse che vi avevano i terzi, noi restavamo di giorno in giorno sempre più indietro alle altre principali nazioni del mondo, e non saremmo mai più giunti al grado che abbiamo toccato nel secondo periodo, di cui in appresso si parlerà, se una molla potente e cioè quella della crescente ed ormai insopportabile onerosità del tributo annuo da pagare all'estero in moneta pregiata non ci avesse finalmente svegliato da tale letargo per farci comprendere ove noi saremmo andati a finire e spronarci, al tempo stesso, a seguire l'esempio di quanto si faceva nel mondo nel campo dell'attività petrolifera non più limitata ad una sola fase del suo ciclo integrale, e cioè a quella commerciale, ma che abbracciava anche tutte le altre fra cui quella industriale non meno importante della prima, inducendoci a cambiare rotta per un nuovo più razionale e proficuo orientamento pel nostro paese.

Per poter abbracciare, a colpo d'occhio, l'andamento generale dell'attività italiana in materia di petrolio nell'intero periodo 1910-1938 si sono compilate, negli allegati dal n. 1 al n. 7, le linee rappresentative di questo fenomeno naturale petrolifero, basandosi sui dati ufficiali delle importazioni e delle produzioni; notando al riguardo che siccome durante il primo periodo 1910-1926 la produzione propria italiana di olio grezzo e derivati è stata pressoché nulla, i consumi nazionali si possono ritenere rappresentati dalle stesse linee delle importazioni dall'estero.

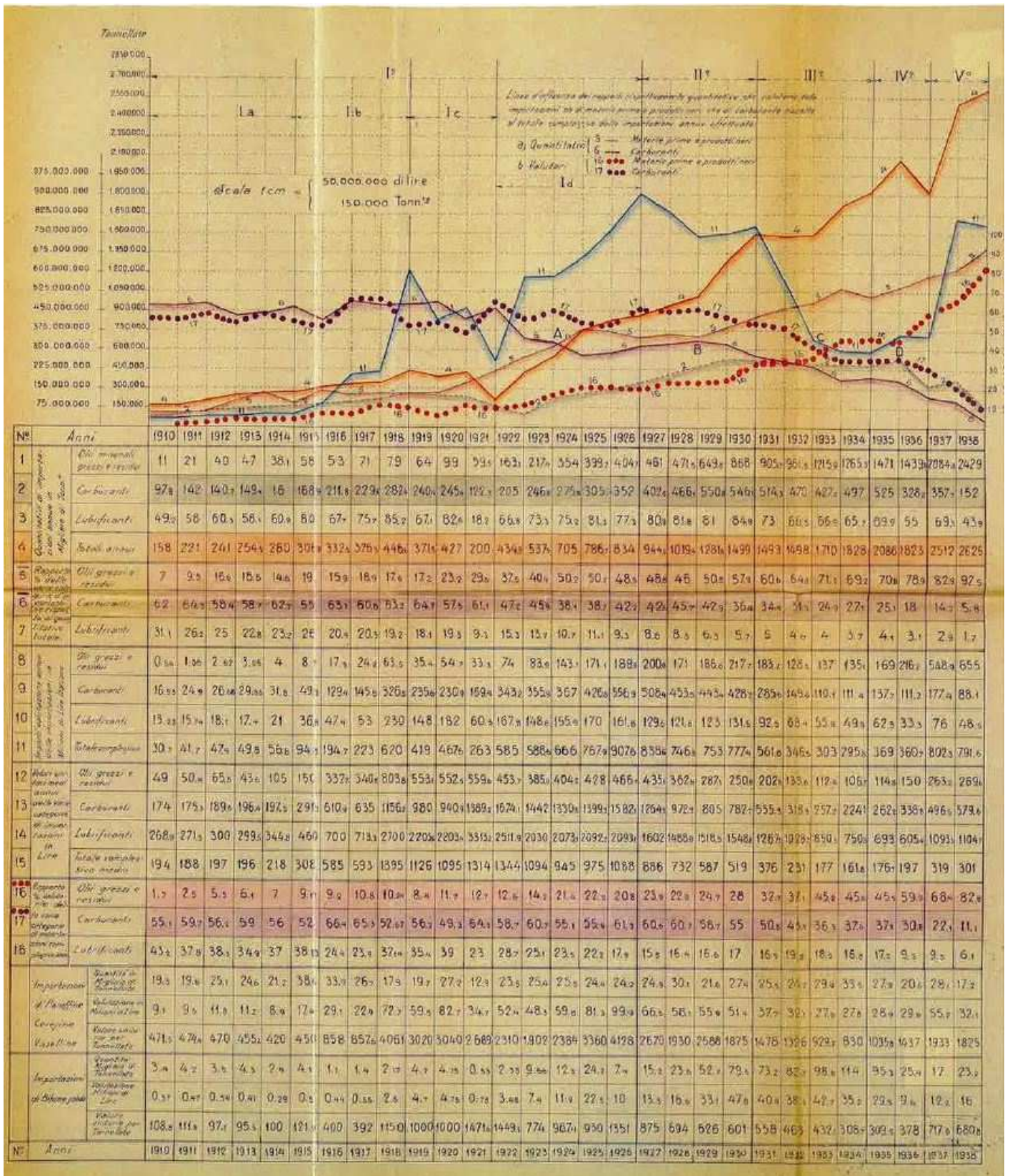
Dall'esame di questi diagrammi appaiono subito evidenti le differenze caratteristiche fra il primo periodo, ora in esame, dal 1910 al 1926, di attività esclusivamente commerciale, ed il successivo dal 1927 al 1938, nel quale si iniziò e poi, rapidamente, si sviluppò anche l'attività industriale (comprendente anche il ramo ricerche nel sottosuolo), che, alla fine del 1938, non solamente si era saldamente affermata in Italia, ma era grandemente apprezzata anche all'estero.

Limitando però per ora l'esame dei diagrammi anzidetti al loro lato sinistro, che abbraccia appunto il primo periodo 1910-1926 si possono fare le seguenti deduzioni principali:

#### A) Nei riguardi quantitativi:

Un andamento ascendente ma con limitato gradiente annuo fra il 1910 ed il 1920. Si passa, invece, dalle 158.000 tonnellate nel primo alle 427.000 tonnellate nel secondo di detti anni, con un gradiente medio generale annuo di tonnellate limitato a 24.450.





LA QUESTIONE PETROLIFERA ITALIANA

Nota VI

Dati principali  
sulle  
Importazioni di materie prime e prodotti  
petroliferi in Italia nel periodo  
dal 1910 al 1938

Linee d'influenza dei rapporti quantitativi e qualitativi delle singole categorie di importazione rispetto al loro totale generale



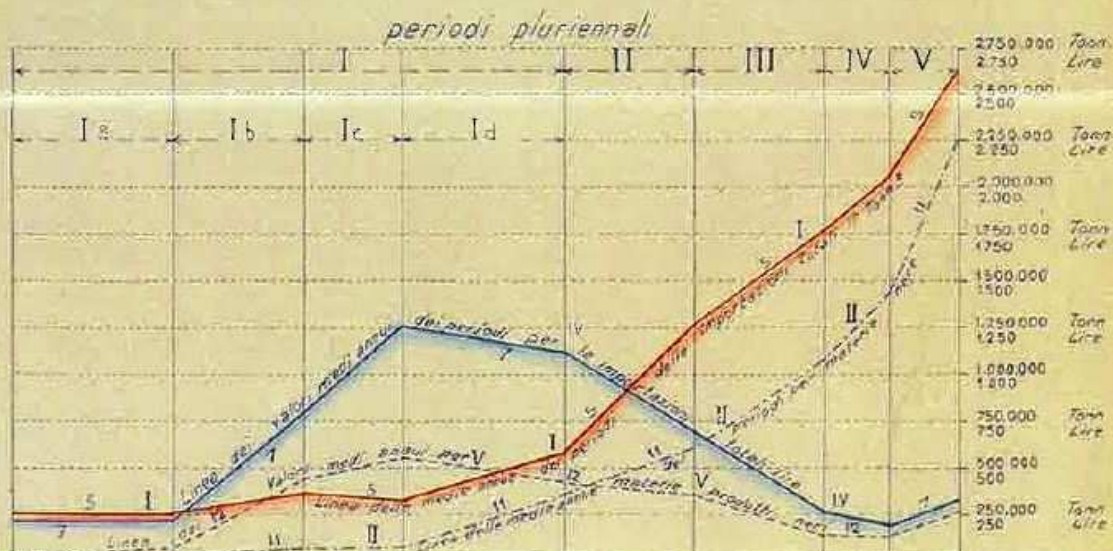




## Diagrammi

dalla media annue di ciascuno dei periodi pluriennali  
in cui si è suddiviso quello totale dal 1910-1938:

- a) Quantitative per le importazioni  $\left\{ \begin{array}{l} \text{I - Complesive generali} \\ \text{II - delle materie e prodotti neri} \\ \text{III - dei soliti grezzi} \end{array} \right.$
- b) Valutarie per le importazioni  $\left\{ \begin{array}{l} \text{IV - complessive generali} \\ \text{V - delle sole materie nere} \end{array} \right.$



N° di ordini	Anni	Periodi pluriennali							
		1910-1914	1915-1918	1919-1921	1922-1926	1927-1930	1931-1934	1935-1936	1937-1938
		5	4	3	5	4	4	2	2
1	Importazioni totali in Tonnellate	1.263.200	1.588.170	1.065.280	3.474.040	5.022.500	7.010.200	4.078.800	5.237.400
2	Importazioni totali in Tonnellate	1.134.400	1.462.300	998.500	3.298.200	4.744.500	6.529.000	3.909.600	5.117.000
3	Valutarie importazioni in Lire	279.580.000	1.778.590.000	1.351.750.000	3.910.150.000	3.457.000.000	1.789.600.000	877.300.000	1.701.600.000
4	Valutarie importazioni in Lire	226.400.000	1.132.500.000	1.149.600.000	3.515.200.000	3.115.300.000	1.507.100.000	773.700.000	1.515.500.000
<b>Dati generali medi annui di ciascun periodo</b>									
5	Quantità in Tonnellate	252.660	389.543	365.090	694.808	1.235.625	1.752.550	204.910	2.615.701
6	Valutarie in Lire	226.880	365.570	332.835	659.640	1.186.125	1.632.250	195.980	2.558.505
7	Quantità in Tonnellate	221,36	805,13	1.252	1.126	688,20	235,30	292,40	322,4
8	Valutarie in Lire	111,42	770,75	1.151,30	1.065,85	656,60	230,30	186,6	310,27
9	Quantità in Tonnellate	157.000	261.000	222.500	1.538.900	2.450.300	4.348.400	2.910.000	4.513.800
10	Valutarie in Lire	11.270.000	114.300.000	123.000.000	661.000.000	775.900.000	584.300.000	385.200.000	1.115.900.000
11	Quantità in Tonnellate	31.400	65.000	74.160	307.780	612.575	1.087.100	145.540	215.690
12	Valutarie in Lire	71,78	434	555	479,5	317,6	114,14	132	266

**Allegato6 Medie annue importazioni petrolifere italiane frazionate per periodi**



**IMPORTAZIONI PETROLIFERE  
IN ITALIA  
DAL 1910 AL 1938**

*L'intero periodo 1910-1938, di 29 anni, viene ripartito nei tre periodi parziali*

- ( I dal 1910 al 1926
- ( II " 1927 " 1934 (Cifre arrotondate)
- ( III " 1935 " 1938

Numero di or- di- ne	dei va- ri- ri- per.	Periodi	Num- ero di anni del periodo	Tonn <sup>e</sup> importate		Incremento delle importazioni	
				nell'anno		Totale nell'inte- ro perio- do	Medio annuo
				Inizia- le	Termi- nale		
				del periodo			
1	I	Dal 1910 al 1926	17	158.000	834.000	676.000	39.700
2	II	" 1927 " 1934	8	834.000	1.828.000	994.000	124.200
3	III	" 1935 " 1938	4	1828.000	2.625.000	797.000	194.250
4	IV	Intero periodo dal 1910 al 1938	29	158.000	2.625.000	2.467.000	85.000

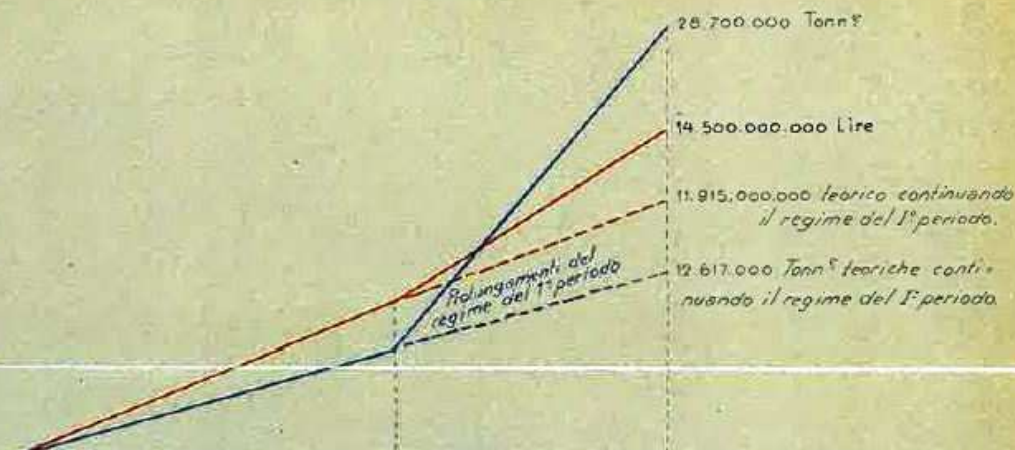
N.B. In complesso, comprendendo anche la paraffina, vasellina, bitume solido ed alcuni prodotti secondari, le importazioni totali in Italia dal 1910 al 1938 sono ammontate a Tonn. 28.700.000, con una corrispondente spesa totale (cif. porto italiano) di L. 14.500.000.000, ed unitaria media per tonnellata importata di L. 505.

Nel periodo 1910-1926, le importazioni, essenzialmente di carburanti e lubrificanti, sono state di Tonn. 7.400.000 in 17 anni, con una spesa unitaria media di L. 946 Tonn. e complessiva di circa L. 7.000.000.000. Nel residuo periodo di 12 anni fra il 1927 e il 1938 si sono importate invece Tonn. 21.300.000 con una spesa totale di L. 7.500.000.000 ed unitaria di 352 lire.

**Importazioni in Italia  
dal 1910 al 1938**

— Importazioni in Tonn<sup>e</sup>  
— Onere tributario in Lire

Scala  
1cm = 3.000.000 di Tonn<sup>e</sup>  
2.000.000.000 di Lire



1	Periodi	dal al	I <sup>o</sup> dal 1910 al 1926	II <sup>o</sup> dal 1927 al 1938	III <sup>o</sup> dal 1910 al 1938	Prolungamento del regime del 1° periodo (teorico)
2		N° di anni	Commerciale Anni 17	Commerciale ed Industriale Anni 12	Complessivo anni 29	
3	Onere tributario e valutario del periodo.		7.000.000.000	7.500.000.000	14.500.000.000	11.915.000.000
4	Quantità importate Tonn <sup>e</sup>		7.400.000	21.300.000	28.700.000	12.617.000
5	Onere medio generale unitario per Tonnellata		946	352	505	946
6	Rapporto % al totale	Quantitativo	26 %	74 %	100 %	-
7		Valutario	48,2 %	51,2 %	100 %	-

**Allegato7 Importazioni italiane di prodotti petroliferi frazionate nei 3 periodi di riferimento**

Questo gradiente, eccessivamente basso, si eleva alquanto nel successivo periodo 1920-1926 divenendo di tonnellate 67.933, essendosi passati dalle 427.000 tonnellate del 1920 alle 834.000 tonnellate anno nel 1926.

È stato, quindi, eccessivamente lento lo sviluppo petrolifero del nostro paese in tutto questo periodo diciassettennale, causando la sua grande inferiorità di posizione nei confronti di altre nazioni quali, ad esempio, l'Inghilterra e la Francia in Europa.

B) Nei riguardi valutari:

In questo campo, invece, dopo un intervallo sessennale che va dal 1910 al 1915, nel quale la spesa totale per l'acquisto all'estero di prodotti petroliferi passa (allegati n. 4 e 5) da lire 30.700.000 a lire 94.800.000, con un incremento nel valore annuo di lire 64.100.000 e medio annuo del periodo stesso di lire 10.680.000, l'andamento dei diagrammi diventa subitamente più ripido; e già nel 1920 l'importo annuo si eleva a lire 467.600.000 per raggiungere con lire 907.600.000 il culmine assoluto nell'intero periodo 1910-1938.

Da questo culmine, divenuto ormai eccessivo, dell'onere tributario annuo corrisposto dal nostro paese all'estero e col quale cessa il primo periodo di funzione passiva italiana nel campo petrolifero, limitata cioè esclusivamente a quella commerciale, ha origine una continua discesa dell'onere stesso; discesa che si accentua sensibilmente dopo il 1930 e fino al 1934, in cui essa raggiunge l'onere annuo minimo assoluto ridotto a lire 295.800.000 e cioè a circa 1/3 del precedente mentre il quantitativo annuo delle importazioni si eleva invece in misura molto sensibile fino a tonnellate 2.080.000 contro le 834.000 del 1926 divenendo 2.5 maggiore.

Questo notevole andamento a nostro favore non poteva sfuggire all'esame in corso, e del medesimo si indicheranno in appresso i fattori principali che l'hanno generato.

## Risveglio dell'attività petrolifera italiana

### INDICE

Periodo di organizzazione delle ricerche di petrolio nel sottosuolo e di orientamento industriale	Pag. 59
I - Provvedimenti intesi ad assicurare all'Italia una propria disponibilità di petrolio grezzo	" 62
A) Ricerche petrolifere nel sottosuolo nazionale	" 62
B) Ricerche in Albania	" 65
C) Partecipazione nella concessione accordata nella zona di Ouaijarah, a sud di Mossul, alla Co. British Oil Development BOD, portando la quota di partecipazione italiana al 52% di capitale sociale	" 66
D) Partecipazione in Romania nella società Prahova per sfruttamento di giacimenti petroliferi	" 69
II - Provvedimenti intesi a creare in Italia una salda e razionale industria petrolifera	" 70
III- Periodo dal 1933 in poi	" 78
1) Periodo 1933 - 1938	" 79
2) Periodo 1938 - 1940	" 82
3) Periodo 1940 - 1943 (armistizio)	" 83
4) Periodo dopo il 1943	" 83
IV- Intero periodo dal 1910 al 1938 e 1946	" 85

## Risveglio dell'attività petrolifera italiana

### Periodo di organizzazione delle ricerche di petrolio nel sottosuolo e di orientamento industriale

**L**e condizioni di inferiorità in precedenza riassunte e nelle quali si trovava l'Italia nel 1926 nei riguardi della sua attività petrolifera, i conseguenti non meno gravi riflessi negativi, a tutti ben noti, sul suo sviluppo civile ed industriale, troppo arretrati rispetto a quelli delle altre nazioni nel mondo e che non si confacevano, poi, affatto per un paese come il nostro in relazione alle sue esigenze sociali e demografiche, l'entità sempre più grave dell'oneroso tributo finanziario all'estero, spingevano già da tempo il nostro paese ad interessarsi maggiormente della propria questione petrolifera, negletta al punto da costituire, appena, un'attività di secondaria importanza.

Praticamente la nostra alimentazione petrolifera era in mano delle principali società importatrici, che la disciplinavano di fatto sia quantitativamente che economicamente, considerando il nostro paese soltanto come un sicuro e, per loro, conveniente campo di collocamento commerciale di prodotti petroliferi ricavati all'estero.

Sotto questo punto di vista le condizioni italiane e quelle francesi erano, a quell'epoca, molto analoghe fra di loro, e se lo stesso poteva dirsi delle disponibilità di olio grezzo nei rispettivi sottosuoli, differenti erano, però, le condizioni nei riguardi della compartecipazione a fonti e concessioni petrolifere all'estero, nel quale campo le direttive e la politica adottate in Francia l'avevano messa in posizione di netta superiorità sull'Italia.

La Francia, invero, ammaestrata dalla guerra europea del 1914-1918 la quale aveva fatto intravedere per la prima volta la necessità e gli effetti conseguibili con la motorizzazione generale sia civile che militare del paese, si dette ogni maggiore cura per assicurarsi all'estero ciò che non aveva ancora nel suo sottosuolo, cominciò ad assicurarsi, col patto di S. Remo<sup>(1)</sup>, perfezionato da accordi successivi con gli altri gruppi inglese, olandese ed americano dell'Iraq Petroleum Company (IPC), la partecipazione del 23.75% nel capitale sociale di quella compagnia che, già nel 1937 produceva circa 4.000.000 di tonnellate di olio grezzo all'anno da quelle fonti iraquiane, produzione che, coi nuovi progetti in corso per la valorizzazione petrolifera del Medio Oriente, ora si intende di più che raddoppiare.

Contemporaneamente, perseguendo in queste sue direttive di politica estera, la Francia addiveniva ad ulteriori compartecipazioni ed intese per lo sfruttamento di altre fonti petrolifere sia nel Centro che nel Sud America ed in altre parti del mondo, decisa, inoltre, ad acquistare sul libero mercato mondiale, tutto il rimanente quantitativo di olio grezzo ad essa occorrente per coprire il complessivo suo fabbisogno nazionale con prodotti finiti, ricavati da lavorazioni in casa propria del grezzo come sopra approvvigionatosi.

(1) Nell'aprile 1920 venne siglato a San Remo, all'insaputa degli Stati Uniti, un accordo fra Francia e Inghilterra in base al quale venivano cedute alla Francia le partecipazioni ex tedesche della Turkish Petroleum Co., cui erano riservate tutte le concessioni nei territori dell'ex impero ottomano: per gestire queste concessioni venne costituita la Compagnie Française des Petroles. Questo accordo tagliò fuori clamorosamente l'Italia dagli interessi petroliferi in Medio Oriente (n.d.c).

La realizzazione di questa attività politica estera in materia petrolifera richiese, naturalmente, un periodo non breve di tempo, durante il quale l'industria del petrolio continuò a permanere (dopo la guerra del 1914-1918) in condizioni del tutto sfavorevoli ed affatto simili a quelle italiane.

Entrambe queste due nazioni erano, invero, semplici campi di proficuo sfruttamento commerciale da parte dei detentori delle risorse mondiali del petrolio, che ne disciplinavano le relative forniture.

A comprova di questi confronti stanno i dati principali riassunti nel seguente prospetto n.1.

Prospetto n. 1 - Importazioni di prodotti petroliferi in Italia ed in Francia negli anni 1924-1925 e 1926

N. di ordine	Indicazioni	1924		1925		1926	
		Tonnellate anno importate	Valori in frs francesi e lire italiane	Tonnellate anno importate	Valori in frs francesi e lire italiane	Tonnellate anno importate	Valori in frs francesi e lire italiane
1	Francia	1.562.000	2.780.000.000	1.954.030	2.966.678.000	2.028.284	3.007.568.000
2	Italia	705.000	666.000.000	785.700	768.900.000	834.000	907.608.000
3	Rapporto Francia Italia	2.21	2.09	2.421	2.04	2.43	2.65

N.B.=Le importazioni francesi ed italiane erano costituite, essenzialmente, da: Benzine-Petroli raffinati-Olii lubrificanti grassi-Residui e nafta.

(1) Tenuto conto del cambio del tempo.

Ma in Francia:

- 1) il forte e progressivo incremento che si verificava nel fabbisogno di prodotti petroliferi per soddisfare alle esigenze e favorire lo sviluppo nazionale
- 2) il conseguente non minore ed inevitabile incremento nell'onere tributario annuo, che si era già elevato ai 3.000.000.000 di franchi, divenendo eccessivamente gravoso per la pubblica bilancia
- 3) il desiderio di far risorgere una industria propria di raffinazione, già una volta molto fiorente ed annientata, per così dire, da un dannoso indirizzo e da una legge di carattere prevalentemente fiscale, aventi una visione ristretta ed unilaterale di un problema così vasto, complesso ed importante quale quello petrolifero in una nazione
- 4) le dure esperienze della guerra passata e gli insegnamenti da essa derivati

fecero sorgere e risvegliarono nel popolo [...] quella che fu definita "l'opinione pubblica del petrolio" (meglio sarebbe stato dire "la coscienza petrolifera della nazione") ed indussero la Francia al ritorno alla vita industriale petrolifera con vedute e propositi però molto più aderenti alla nuova posizione che, nel campo petrolifero, essa sentiva di dover raggiungere a costo di qualunque sacrificio, e che difatti in seguito essa seppe brillantemente conquistare e consolidarsi a dovere.

Ora è interessante ricordare come proprio negli anni 1925 e 1926 tanto i principali giornali e periodici politici e tecnico-industriali francesi come anche personalità spiccate e competenti in materia, portavano ad esempio incitatorio quanto contemporaneamente andava verificandosi in



-----

Italia, per cause e motivi del tutto identici nei due paesi fra cui principali quelli di sollevarsi da un forte onere tributario all'estero progressivamente crescente e di emanciparsi, nei limiti del consentito, dalla completa dipendenza da quest'ultimo in materia così vitale, importante e delicata per una nazione del rango dell'Italia e della Francia.

Il periodo 1925-1928, particolarmente interessante per entrambi i paesi latini, e che può definirsi di loro sano risveglio petrolifero, in Francia culminò con l'elaborazione e l'emanazione delle leggi petrolifere fondamentali del 1928, perfezionate negli anni successivi.

Con tali provvedimenti legislativi, pure evitandosi il monopolio di Stato, l'intera materia petrolifera fu però messa sotto il diretto controllo dello Stato stesso, ma con disposizioni e vedute ispirate a quella maggiore libertà commerciale ed industriale che può essere consentita in una materia così complessa ed al tempo stesso delicata in vari e principali aspetti che essa presenta.

Sorse così quell'ammirabile corona di potenti raffinerie di tipo del tutto moderno e di notevole capacità lavorativa annua e quella organizzazione tecnico-industriale che dovevano portare, in breve tempo, la Francia in prima linea fra le nazioni petrolifere del mondo.

Ad alimentare questa grandiosa attrezzatura industriale, la Francia, come sopra si è accennato, si era messa in grado di provvedere in parte con l'olio grezzo dell'Iraq, nella cui società aveva la partecipazione del 23.75%, in parte con quello di altre compartecipazioni in vari campi petroliferi specialmente americani, ed infine per il resto con l'acquisto diretto sul libero mercato mondiale a prezzo sempre grandemente inferiore a quello dei prodotti finiti che altrimenti avrebbe dovuto importare, e che invece poteva ricavare nelle proprie raffinerie, assicurando il lavoro a numerose e proprie maestranze operaie e col risparmio di notevole quantitativo di moneta pregiata a cui avrebbe dovuto provvedere ove essa avesse importato i prodotti finiti dall'estero.

L'Italia, sebbene in misura naturalmente più limitata, spinta dalle stesse necessità e cause sopra indicate e da una maggiore comprensione dei propri interessi, riconobbe essa pure tutta l'importanza del suo problema petrolifero, e si propose di risolverlo nei limiti massimi, che ad essa potevano essere consentiti.

Uscita, al contrario della Francia, da San Remo con le mani vuote, essa non appena però entrò nella convinzione di dover dare al suo problema petrolifero l'importanza che esso in realtà meritava, si preoccupò subito ed innanzi tutto di dare maggiore impulso alle ricerche di petrolio sia nel suo sottosuolo che all'estero, compito davvero molto arduo, quando si consideri che ancora nel 1925 in Italia c'era tutto da fare in questo campo così aleatorio e difficile e che esige tempo e danaro in misura molto notevoli.

Ma difficoltà non lievi si presentavano a quel tempo anche negli altri non meno importanti e delicati quali quelli: industriale, legislativo e della disciplina delle importazioni e dei consumi e della costruzione ed esercizio degli impianti petroliferi; il tutto da porre sotto il controllo statale, evitando, però, ogni forma di monopolio più o meno larvato.

Intanto, sotto le incalzanti pressioni della motorizzazione e della produzione in genere di energia per uso industriale e civile, si era andata formando anche in Italia una opinione pubblica o meglio una coscienza nazionale del petrolio, che spronò lo Stato a porre, senza ulteriori ritardi, la questione petrolifera nel suo più giusto piano di realizzazione, ed a studiare ed adottare provvedimenti legislativi ed economici che facessero raggiungere tale alta finalità fra cui i principali seguenti:

- I - Provvedimenti intesi ad assicurare all'Italia una propria disponibilità di petrolio grezzo
- II - Provvedimenti intesi a creare in Italia una salda e razionale industria petrolifera.

Non potendosi in questa nota trattare in dettaglio tutti i singoli provvedimenti a cui qui sopra si è accennato, si richiamano innanzi tutto i più particolareggiati studi fatti in materia e le memorie già trasmesse ed in possesso delle superiori autorità dello Stato, mentre nella presente nota si riassumeranno quelli principali e più importanti in materia.

- Provvedimenti intesi ad assicurare all'Italia una propria disponibilità di petrolio grezzo

Era naturale e doveroso per l'Italia, prima di adattarsi, come essa è costretta a fare per altre sue importanti industrie a creare quella del petrolio esclusivamente su materie prime da acquistare all'estero, che essa cercasse di assicurarsi una disponibilità propria sia pure non totalitaria, di olio grezzo tanto dal suo sottosuolo metropolitano come da quello di altre nazioni con concessioni e partecipazioni petrolifere, salvo ad integrare le occorrenze con ulteriori acquisti sul mercato di materia prima da importare in paese.

A tal fine hanno teso i primi provvedimenti relativi:

- A) alle ricerche petrolifere nel sottosuolo nazionale, integrando l'opera limitata e lenta dei privati con l'apposita organizzazione presso l'Agip, creata quale strumento di governo nei primi del 1926
- B) alle ricerche petrolifere in Albania, attraverso l'Aipa creata essa pure nel 1925 dopo ottenute dallo Stato albanese regolari concessioni di ricerca e successivo sfruttamento di terreni petroliferi
- C) alla partecipazione dell'Italia nella concessione nell'Iraq accordata nella zona di Mossul alla Co. British Oil Development BOD nella quale la quota di partecipazione italiana raggiunse il 52% del capitale sociale
- D) alla partecipazione in Romania nella società Prahova per sfruttamento di giacimenti petroliferi.

- A) Ricerche petrolifere nel sottosuolo nazionale

Circa il punto A si può rilevare che fino al 1925 nessuno importante sviluppo avevano assunto le ricerche petrolifere, completamente affidate all'iniziativa privata, non potendosi considerare di alcuna efficacia i modestissimi contributi e premi per metro lineare di perforazione eseguita che lo Stato corrispondeva ai ricercatori.

Lo stesso regio decreto legge 19 novembre 1921, con cui tali contributi venivano alquanto meglio organizzati, non ebbe alcun pratico risultato, e le ricerche continuarono a limitarsi sempre sia in profondità che in estensione superficiale, guidate da studi preliminari del tutto locali e non corrispondenti alle difficoltà che il problema stesso presenta nel nostro paese.

Arimediare a questo stato di cose si intese di provvedere con il regio decreto legge 3 aprile 1926 n. 556, che si può effettivamente considerare come il primo passo più importante fatto dal governo fino ad allora in materia petrolifera, e col quale venne costituita, in società anonima, l'Azienda generale italiana petroli (Agip) avente per oggetto lo svolgimento di ogni attività relativa alla industria ed al commercio dei prodotti petroliferi.

Ora all'art. 6 di tale decreto si stabilisce che alla costituenda società anonima potrà essere affidato anche l'incarico di eseguire ricerche petrolifere in Italia e nelle colonie, in base a programmi quinquennali da approvarsi di concerto fra i ministeri per l'economia nazionale e per le finanze.

Questo decreto non monopolizzava le ricerche petrolifere nello Stato, lasciando sempre piena libertà di intervento e di iniziativa alle altre società e privati che intendessero di dedicarsi con serietà di intenti e mezzi tecnici e finanziari adeguati allo scopo.

Quanto ai fondi all'uopo necessari si stabilisce pure che essi sarebbero stati stanziati annualmente sul bilancio del Ministero dell'economia nazionale, in aggiunta a quelli già stabiliti nel su ricordato regio decreto legge 19 novembre 1921 n. 1605.

Fondi, pertanto, a carico diretto dello Stato, e nulla aventi a che vedere con il capitale sociale ed il bilancio dell'Agip per la gestione affidatale con l'atto suo costituzionale su citato.

È stato, però, soltanto nel successivo anno 1933 che il problema dell'eventuale esistenza o meno nel nostro sottosuolo di giacimenti petroliferi industrialmente sfruttabili venne posto ed affrontato dall'Agip con la necessaria adeguatezza di idee, di studi speciali e dei mezzi tecnici e finanziari necessari.

In base ad un primo piano organico fondamentale, oltre a seguire le ricerche nelle zone già in parte conosciute della fascia pedemontana appenninica fra Piacenza e Bologna nella quale esse erano state fino ad allora quasi esclusivamente circoscritte e si erano effettuati dei modesti sfruttamenti, se ne stabiliva la loro estensione sopra tutta la vasta Valle Padana, sotto la cui potente coltre quaternaria e pliocenica gli studi geologici e geofisici all'uopo effettuati facevano ritenere possibile l'esistenza ed il prolungamento delle stesse formazioni petrolifere in parte affioranti od in parte individuate e sfruttate nell'anzidetta fascia pedemontana.

Questa concezione e queste ipotesi ed idee sono anche oggi quelle su cui si informano [sic] i nuovi piani ed opere delle ricerche che italiani ed americani si accingono a riprendere ed a continuare, assumendo a guida nei loro studi e nelle loro deduzioni i risultati ottenuti finora con le perforazioni del suolo che, se pur in numero ancora molto limitato rispetto alle previsioni fatte nel 1933, sono state tuttavia effettuate in quella vasta ed interessantissima Pianura Padana.

Per l'attuazione del piano organico del 1933, tuttora in corsa di compimento, fu necessario creare tutta una apposita organizzazione scientifica, tecnica ed industriale specializzata in materia, con particolare riguardo ai mezzi, sistemi ed opere di ricerca meccanica nel sottosuolo, adottando i più moderni apparecchi di cui allora si poteva disporre per profondità fino oltre i 2000 metri.

Grande fu la cura che con sano e fermo indirizzo venne posta nella creazione e formazione di questa indispensabile organizzazione, che, andata mano mano perfezionandosi corrispose, poi, pienamente al suo scopo, e che venne guidata molto favorevolmente anche da esponenti di compagnie e società costruttrici e ricercatrici estere specializzate in materia le quali ebbero a prendere con essa contatti di studio e di lavori molto complessi e delicati.

A questo primo piano organico che può dirsi fondamentale, e sempre sulla base dei risultati che a mano mano si ottennero, furono, poi, compilati altri successivi programmi quinquennali di opere di ricerca, per le quali lo Stato assegnò di volta in volta i fondi per esse richiesti, per modo che le ricerche furono continuate (sia pure con qualche incertezza e conseguenti variazioni nei

piani prestabiliti), fino a quando le condizioni sfavorevoli create dalla recente guerra mondiale obbligarono a sospenderle quasi completamente in attesa di loro successiva ripresa in epoca ed in condizioni più favorevoli all'attuazione di opere del genere.

Cessata la guerra, e superato un successivo non breve periodo di ulteriore indeterminatezza e di dubbio, la auspicata e doverosa ripresa delle opere di ricerca si impose, suffragata anche dall'incondizionata approvazione ed adesione ai programmi già fatti ed ancora in corso di sviluppo (debitamente modificati ed integrati sulla base degli ulteriori studi fatti in materia e dell'esame dei risultati complessivamente ottenuti) da parte anglo-sassone e specialmente americana, che si è dichiarata pronta ad intervenire con propri mezzi e personale, nonché con macchinari ed attrezzature più potenti ed adatte allo scopo, ed infine con i capitali necessari alla prosecuzione delle indagini nel sottosuolo della vasta Valle Padana, ove le perforazioni dovrebbero essere spinte a profondità forse sensibilmente maggiori di quelle, che dai geologi e dai geofisici erano state previste come massime da raggiungersi nel primo piano organico del 1933.

Né l'interesse americano è venuto a mancare anche in altre regioni d'Italia fra cui la Sicilia ad esempio, ove la Mac Millan Petroleum Corporation di New York ha ottenuto importanti permessi di ricerca in alcune delle zone più favorevolmente indiziate in quella regione.

Si deve riconoscere che questa ripresa di opere di ricerca, nella quale non si rifugge dalla collaborazione di ditte sia italiane che straniere competenti però in materia e che abbiano la necessaria capacità tecnica e finanziaria per la loro attuazione, nonché lodevole, era assolutamente necessaria perché gli stessi risultati finora ottenuti, sebbene non favorevoli alla identificazione di grandi giacimenti di olio grezzo industrialmente sfruttabili, hanno però messo in evidenza, fra le altre, le principali caratteristiche seguenti:

- a) la grande diffusione nel nostro sottosuolo di gas idrocarburi, la quale si accentua nella Valle Padana ove sono da ricordare le notevoli accumulazioni già individuate ed in sfruttamento a Podenzano, San Giorgio Piacentino e Lodi, nella quale ultima gli studi geosismici hanno messo in evidenza una struttura cupoliforme di notevole sviluppo ed importanza
- b) la produzione che dura da parecchi anni di olii grezzi in alcune limitate zone e per quantità che da un massimo di 27.000 tonnellate raggiunte nel 1932, è andato discendendo in misura variabile dalle 10.000 alle 5.500 tonnellate l'anno (vedi allegato n. 1) (tabella)
- c) la conferma della presupposta ripetizione nel sottosuolo della grande Valle Padana delle formazioni che sono petrolifere nella fascia pedemontana appenninica, salvo l'apprezzamento non esatto della loro profondità sotto la potente coltre di terreni più recenti, che costituiscono una adattatissima copertura di protezione alle eventuali accumulazioni petrolifere; profondità che si ritiene ora sensibilmente maggiore della prevista.

Da ciò emerge chiara la necessità di ricorrere ad ulteriori studi geofisici e geologici e di effettuare ulteriori perforazioni con attrezzature e macchinari di tipo e capacità tali da assicurare il raggiungimento delle maggiori profondità a cui come sopra si è detto, ora si ritiene di dover spingere le ricerche e gli accertamenti del sottosuolo.

## B) Ricerche in Albania

Fin dal 1918 l'Italia aveva rivolta la sua attenzione sulle possibilità petrolifere della vicina Albania, data anche la reciproca posizione geografica delle due vicine nazioni.

A quell'epoca la nostra Marina Militare aveva fatto la prima seria individuazione di possibilità petrolifere in quello Stato, con l'esecuzione di un foro trivellato in località Drasciovizza, il quale alla profondità di 101 metri aveva messo in evidenza un orizzonte capace di una produzione limitata però ai 3.500 litri al giorno.

Bastò ciò per dare, successivamente, luogo ad una vasta concorrenza internazionale per accaparrarsi le eventuali risorse petrolifere albanesi.

Dopo varie vicende politiche che turbarono quel paese, e tornata in esso una relativa calma, varie nazioni avanzarono regolare richiesta di concessioni petrolifere nel territorio albanese, e l'Italia, conscia ormai delle sue necessità petrolifere e dei suoi veri interessi in materia, chiese ed ottenne, con due separate convenzioni, di cui la prima in data 12 marzo 1925 e la seconda in data 15 luglio 1926, approvate e rese esecutive dal parlamento albanese a norma della legislazione vigente in materia, le regolari concessioni di ricerca e successivo sfruttamento rispettivamente di 31.193 e 116.825 e, quindi, complessivamente per ettari 148.018 ripartiti fra varie località del territorio albanese poco conosciute nei riguardi specifici petroliferi.

Alla Anglo Persian Oil Company (APOC), oggi Anglo Iranian Oil Company (AIOC) furono, invece, accordate le concessioni per complessivi 7.115 ettari ma comprese in zone che si ritenevano le meglio indiziate come terreni petroliferi, quali quelle di Pathòs e di Ardennitza e l'altra di Busmazi lungo il fiume Vojussa.

Infine al Credit General des Petroles di Francia furono concessi 118.198 ettari in varie zone, alcune delle quali confinanti con quelle italiane (Devoli e ValVlaina).

Le opere effettuate tanto dall'Inghilterra, che dalla Francia, oltre che di limitata importanza ed entità, non furono neppure sviluppate né condotte a termine a norma degli obblighi convenzionalmente assunti, e l'Inghilterra, dopo un breve periodo di tempo rinunciò alla propria concessione nonostante le pratiche premurose svolte dagli albanesi perché le continuasse a conservare a condizioni anche affatto speciali; ma la Anglo Persian Oil Company, dopo aver per un certo periodo acconsentito alle richieste albanesi, insistette definitivamente nella sua rinuncia ad ogni ulteriore impresa petrolifera in Albania.

Alla APOC subentrò allora di diritto l'Italia, in virtù di una clausola precauzionale fatta a tempo debito inserire nella convenzione italo-albanese.

Per le ricerche italiane in Albania fu costituita, col regio decreto legge 8 luglio 1925 una apposita gestione autonoma denominata Azienda italiana petroli albania (Aipa), che venne affidata alla amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Per sette lunghi anni di intenso e di accurato lavoro i risultati delle ricerche non furono del tutto favorevoli, sia nella zona litoranea adriatica che in quella intermedia della Sohusitza e della Vojussa.

Latenacia, ed il perfezionamento sia degli studi che delle opere di ricerca, furono però infine coronati da successo nella zona più interna del Devoli in località Kuciova (Bérat), dove fu individuato un giacimento sinclinale dell'estensione di 100 ettari circa, la cui consistenza in petrolio è

stata, poi, determinata in circa 10.000.000 di tonnellate, e dal quale, fino a tutto il settembre 1943, era stato già estratto circa un milione di tonnellate, in massima parte trasportate in Italia e lavorate nello stabilimento Anic di Bari.

In virtù, poi, della riserva convenzionale a cui sopra si è già alluso, l'Italia continuò gli studi e le opere di ricerca, iniziate ma non compiute dagli inglesi nella zona di Patòs presso Fieri, ed anche qui dopo costanti ed accurate indagini, venne individuato un secondo giacimento petrolifero monoclinale, di una estensione superficiale anche maggiore di quella del Devoli e la cui consistenza in petrolio fu determinata in circa altre 10 milioni di tonnellate.

Questo secondo giacimento di petrolio fu collegato mediante un tronco di oleodotto a quello principale già costruito ed in regolare esercizio dal Devoli a Krienero nel porto di Valona, e mediante un elettrodotto alla centrale termoelettrica del Devoli opportunamente ampliata per renderla capace di fornire l'energia occorrente anche alle opere di sfruttamento di Pathos.

L'Italia si era, così, messa in grado alla fine del 1935 di poter fare affidamento su un quantitativo mensile valutabile in circa 200.000 tonnellate complessivamente fra il Devoli e Patòs, i cui olii grezzi, di elevato peso specifico e di alto tenore di solfo trattati, però, con appropriati processi negli stabilimenti Anic potevano fornire: benzine anche ottaniche per aviazione, petrolio, qualche frazione di lubrificanti ed olio combustibile e bitume, quest'ultimo di ottima qualità.

L'impresa italiana di ricerche petrolifere in Albania poteva quindi considerarsi che avesse raggiunto un soddisfacente successo.

Le concessioni anzidette rilasciate all'Italia in epoche non sospette ed accordate con il pieno rispetto delle leggi dello Stato albanese in base a convenzioni approvate dalla Camera dei deputati e dagli altri corpi consultivi dello Stato stesso, stanno anche oggi ad affermare il nostro buon diritto su quanto il genio, la costanza, il capitale ed il lavoro italiano hanno saputo individuare e mettere in valore in quel territorio con benefici non indifferenti per quella nazione derivanti da tutta l'intensa opera di civiltà e di progresso sviluppata colà dal nostro paese.

A tempo debito, e nei modi che si presenteranno i più opportuni, è da augurarsi che questi diritti siano nuovamente riconosciuti all'Italia, a cui furono accordati nelle forme legislative vigenti in Albania ed in libera concorrenza con le altre nazionalità che pure si interessarono della questione, ma che non misero nella impresa tutta l'attività, lo zelo ed i capitali che all'uopo erano necessari e che abbandonarono le opere di ricerca senza giungere a risultati comunque proficui a quel paese.

C) Partecipazione nella concessione accordata nella zona di Qgajrah, a sud di Mossul, alla Co. British Oil Development BOD, portando la quota di partecipazione italiana al 52% del capitale sociale

L'Italia, risvegliatasi dal lungo letargo in cui aveva vissuto in materia petrolifera ed indirizzata sulla via di una sana e salda industria in questo campo, così vitale ed importante per un paese, aveva rivolto i suoi occhi anche sul nuovo e promettente bacino petrolifero del vicino Medio Oriente e più esattamente sui giacimenti colà messi in evidenza dopo lungo lavoro e dopo aver superato difficoltà di ogni genere dall'Iraq Petroleum Company (IPC) in cui si era trasformata la Anglo Persian Oil Company (APOC).

Il notevole successo finalmente conseguito dalla IPC nel 1927 in quella parte del permesso generale di ricerche ottenuto nell'anno 1925 nell'Iraq, indusse la IPC stessa ad optare per la concessione di sfruttamenti petroliferi della parte stessa nel territorio di Kirchuk a sud di Bagdad.

Su questa decisione influi anche il richiamo che il governo dell'Iraq aveva fatto alla IPC perché malcontento della lentezza con la quale detta compagnia aveva proceduto e procedeva nelle ricerche sull'altra parte del permesso generale ora ricordato compresa fra la riva destra del fiume Tigri, la frontiera siriana ed il 33° parallelo.

Nel frattempo in cui questa questione veniva trattata, fu costituita, per iniziativa di personalità italiane ed inglesi, una apposita società, registrata in Gran Bretagna sotto il titolo di British Oil Development (BOD), nella quale, con la Convenzione di Londra del 29 agosto 1929, entrò in partecipazione l'Agip per mandato e per conto dello Stato italiano.

Nel successivo 1930 furono definiti accordi congeneri anche con gruppi tedeschi e franco-svizzeri, i quali pure entrarono, così, a far parte della BOD, stabilendosi che, ove a questa fosse stata accordata dal Governo iracquiano [sic] la suddetta concessione ad oriente del Tigri contestata dalla IPC il capitale della nuova società sarebbe stato elevato ad un milione di lire sterline e ripartito come segue:

Gruppo anglo-italiano	76%	di cui il 25% all'Italia
Gruppo tedesco	12%	
Gruppo franco-svizzero	12%	
Totale	100%	

Dichiarati decaduti i diritti della IPC sulla concessione in parola, essa venne regolarmente accordata alla BOD, con una convenzione conclusiva stipulata nell'aprile 1932 col Governo iracquiano, per un'area complessiva di 46 miglia quadrate da esplorare e da mettere successivamente in sfruttamento se i risultati fossero stati positivi.

In relazione a tale concessione e per gli scopi sopra indicati, fu costituita in sostituzione della BOD una nuova società detta Mossul Oil Field Ltd per acquistare le azioni della BOD ed elevarne il capitale alla somma prestabilita di un milione di lire sterline, nel quale la partecipazione iniziale italiana fu stabilita nel 25%.

Nel successivo anno 1933, sotto la guida di tecnici italiani, furono iniziati i lavori di esplorazione, che misero ben presto in vista la possibile esistenza di un grande quantitativo di petrolio (molto denso e ricco di solfo) in alcune strutture individuate presso Ogijarah, Najmah e Mishrag, nel calcare Asmari disposte in una dolce struttura anticlinale della lunghezza di alcune decine di chilometri e molto ampia, e nei primi pozzi eseguiti l'olio grezzo fu rinvenuto alla profondità di circa 300 metri.

Intensificate nel 1934 le ricerche, la esplorazione venne spinta anche a maggiore profondità, per accertare l'esattezza o meno delle previsioni fatte dai tecnici e geologi della compagnia sulla possibile esistenza di un altro strato petrolifero sottostante al primo.

I sondaggi fatti a tale espresso scopo confermarono le previsioni anzidette ed alla profondità di 500 metri circa fu rinvenuta una seconda falda petrolifera, capace anche essa di una notevole produzione di petrolio, alquanto migliore di quello dello strato superiore.

Le ricerche vennero, allora, estese anche ad altre strutture comprese sempre nell'area della concessione ottenuta quali quelle di Hibbarah, Sadid, Qgalian ed Ain Zalah, e dai risultati ottenuti restava confermata, già nella primavera del 1936, la possibilità di ricavare complessivamente nella



concessione ottenuta una produzione totale di alcuni milioni di tonnellate all'anno, a cui l'Italia, che nel frattempo si era assicurata la maggioranza del 52% sul capitale sociale, poteva partecipare per una quota corrispondente e contare, quindi, con maggior tranquillità su di una notevole disponibilità di olio proprio nel territorio iraquiano.

Si riparava in tal modo alla nostra assenza nella ripartizione petrolifera di San Remo, ed il nostro paese a O!Jaijarah, e la Francia, nell'altra concessione però di Kirchuk, ma sempre nello stesso territorio iraquiano, potevano disporre, ciascuno per proprio conto, di un rilevante contingente annuo di petrolio grezzo da trattare negli appositi impianti che, come vedremo in seguito, erano in parte eseguiti ed in parte in corso di attuazione anche nel nostro paese.

Per il trasporto poi dell'olio grezzo dai giacimenti interni dell'Iraq, quali quelli di Ogijarah e gli altri su precisati, fino al Mediterraneo, fu studiato e progettato un apposito oleodotto della lunghezza di circa 700 km. e del costo di circa 4 milioni di lire sterline, facente capo nel Mediterraneo al porto di Alessandretta e, quindi, in condizione molto favorevole per crearvi una organizzazione di deposito terminale e di successivo caricamento delle navi cisterna per il trasporto marittimo fino ai porti del Mediterraneo, ai quali sarebbe stato destinato il petrolio estratto.

Pertanto a detta epoca, l'Italia che, come abbiamo già visto, si era assicurata in Albania, fra i due giacimenti del Devoli e di Patòs una disponibilità complessiva di circa 20 milioni di tonnellate di olio grezzo e la possibilità di una fornitura dai giacimenti stessi da 200.000 a 300.000 tonnellate all'anno, poteva fare assegnamento anche su di una molto più notevole disponibilità petrolifera dall'Iraq, in dipendenza dell'elevata quota della sua compartecipazione al capitale sociale della Mossul Oil Field Co.

Con la linea di condotta adottata e con i provvedimenti tempestivamente presi l'Italia era riuscita ad assicurarsi una disponibilità di olio grezzo complessiva fra i giacimenti albanesi e quelli iraquiani di oltre 2.200.000 tonnellate all'anno, ad un costo medio generale per essa molto conveniente, e da fonti gravitanti nel Mediterraneo fuori dell'istmo di Suez e molto prossime al nostro paese, e che le permetteva di provvedere con tutta tranquillità all'alimentazione dell'industria petrolifera che nel frattempo, si andava creando in paese ed alla quale si intendeva di fare quell'ulteriore maggiore sviluppo che fosse stato possibile nel nostro interesse nazionale.

Si deve riconoscere che nel periodo dal 1925 al 1936, a cui si riferiscono in modo particolare le iniziative anzidette, l'attività italiana nel campo delle ricerche petrolifere era stata effettivamente rilevante, ed il nostro paese poteva, ormai, guardare senza preoccupazioni il suo passaggio ad un'altra attività più propriamente industriale e cioè a quella del trattamento degli olii grezzi in appositi e moderni impianti in ricavo di prodotti finiti occorrenti allo sviluppo civile ed industriale della nazione.

Da un lato la guerra africana del 1935, il perdurare delle sanzioni nel 1936, la guerra in Spagna, i sempre già intensi dissensi internazionali ed ormai mondiali, e dall'altro il fatto che per i mancati apporti da parte degli altri compartecipanti alla Mossul Oil Field Co. l'Italia, nel suo interesse e pur di mantenere in vita detta società, aveva dovuto compiere il sottostare da sola ad uno sforzo notevolissimo finanziario, economico e valutario, mentre molto rilevante rimaneva l'entità degli ulteriori impegni a breve scadenza a cui si sarebbe dovuto far fronte pena la decadenza della concessione iraquiana, misero purtroppo l'Italia in una dura e quasi insostenibile posizione economica e finanziaria, aggravata anche dal fatto che essa doveva destinare a più immediate ed urgenti necessità ogni sua risorsa e disponibilità.

Aggravandosi queste condizioni, l'Italia fu, perciò, costretta alla fine del marzo 1936 a sospendere la sua attività nei petroli dell'Iraq, le azioni della Mossul Oil Field possedute in maggioranza

da noi furono rilevate dalla IPC e siccome identica sorte ebbero a subire anche quelle degli altri gruppi tedeschi e franco-svizzeri partecipanti alla società anzidetta, ne seguì che la Iraq Petroleum Company rientrò in pieno nel controllo del territorio petrolifero dell'Iraq.

Veniva così frustrata tutta la capace, intensa e proficua opera direttiva ed esecutiva costituita da tecnici e personale specializzato italiani, i quali però furono richiesti dalla IPC per essere mantenuti nelle loro funzioni, che assolsero fino a quando le condizioni create dalla grande guerra mondiale resero impossibile una loro più lunga permanenza nell'Iraq, costringendoli a rientrare in patria.

Ciò avveniva proprio quando nell'altro campo tecnico-industriale la nostra nazione si avviava a prendere un posto di primaria importanza nell'industria petrolifera mondiale e che essa effettivamente conquistò ed ha tenuto anche durante i primi tempi della guerra mondiale, finché l'occupazione del nostro paese e gli eventi bellici in esso svoltisi vennero a limitare quasi completamente questa nostra attività in tutto il nostro territorio.

#### D) Partecipazione in Romania nella società Prahova per sfruttamento di giacimenti petroliferi

Creata l'Agip nell'aprile del 1926, essa venne nel successivo novembre di detto anno autorizzata dallo Stato a rilevare la quasi totalità del capitale azionario della società Prahova che aveva e sfruttava in Romania importanti concessioni di terreni petroliferi, la cui produzione aveva raggiunto anche le 600.000 tonnellate anno di olio grezzo in parte paraffinoso ed in parte naftenico.

Avendo successivamente la Prahova acquistato anche la raffineria di Bucaresti ubicata alla periferia della città di Bucarest, una gran parte della produzione di olio grezzo di sua proprietà veniva lavorato da detto impianto, in ricavo di prodotti finiti sia per la esplorazione che per gli usi interni di quel paese.

La quantità di olio grezzo eccedente quella che poteva essere lavorata nella raffineria anzidetta veniva poi dalla Prahova venduta sul libero mercato.

Attraverso la Prahova l'Agip si era quindi assicurata a condizioni anche favorevoli la fornitura di parte delle materie e dei prodotti petroliferi che essa poi immetteva nel mercato italiano, in base alla licenza di importazione che veniva ad essa rilasciata alla pari delle altre società svolgenti attività petrolifera in Italia, quali la Standard, la Shell, la Socony Vacuum ed altre minori.

In tal modo lo Stato italiano, oltre ad essere presente in Romania nel settore petrolifero, poteva fare assegnamento, almeno in parte, per le sue occorrenze su di una certa disponibilità di prodotti petroliferi e romeni, acquistandoli ai prezzi migliori possibili a conseguire su quel mercato, senza dover così dipendere al 100% dai grandi *trusts* internazionali del petrolio.

Allo scopo poi di intensificare le relazioni commerciali con la Romania e di affermarsi maggiormente anche nel campo petrolifero, lo Stato nel settembre 1941 invitò l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili Anic a concorrere anche essa al conseguimento di tale fine, con l'acquisto sia di alcune zone di terreni petroliferi che con quello della raffineria Xenia, di importanza relativamente modesta ma ubicata a Ploesti in ottima posizione per i suoi collegamenti con i mezzi di trasporto tanto per oleodotti che per ferrovia, nella quale lavorare il petrolio che sarebbe stato estratto dai terreni anzidetti.

La realizzazione di un tale programma non era facile a conseguire, giacché, come era risultato da precedenti indagini che alla fine del 1940 l'Anic aveva già di sua iniziativa svolte in Romania, le

migliori disponibilità petrolifere di quel paese erano state già accaparrate da altre nazioni.

Tuttavia l'Anic ossequiente al mandato affidatole, vi provvide sollecitamente e nel migliore dei modi che le fu possibile; dando inizio così ad una seconda attività petrolifera italiana in Romania, che veniva ad aggiungersi a quella sviluppata dall'Agip attraverso la Prahova, come in precedenza già esposto.

Ma per consolidare la posizione italiana nel campo petrolifero romeno, unificare le direttive e le attività relative e ridurre le spese generali e quelle di esercizio, tanto l'Anic che l'Agip furono d'accordo sulla convenienza di riunire le due società in un sola nella quale concentrare ogni attività in atto da parte italiana in quella regione, in modo da costituire una più forte e rispettabile unità petrolifera, analoga alle altre internazionali, già operanti in quello Stato.

Lagrande guerra mondiale non ha dato tempo e modo di tradurre in atto questa indispensabile organizzazione unitaria italiana e, tanto la Prahova che la Xenia, e soprattutto quest'ultima, sono cadute sotto il nuovo regime petrolifero sovietico-romeno che non sarà certamente favorevole agli interessi italiani in Romania.

Ma questi interessi poggiano su diritti legalmente costituiti e che sono stati pienamente riconosciuti dallo Stato romeno nei modi e nelle forme prescritte dalle relative leggi minerarie e petrolifere, onde è da augurarsi che, come avvenuto già dopo la precedente guerra 1914-1918, si possa, al momento, nei modi che si riterranno i più opportuni, svolgere, anche questa volta, efficace pratica per giungere ad una equa soluzione che possa considerarsi la migliore possibile ad ottenersi dall'Italia nelle condizioni generali attuali internazionali ed in quelle speciali in cui essa è stata ora messa"

Tutto quanto in precedenza è stato esposto autorizza ad affermare che nulla era stato trascurato dall'Italia ed anzi che essa si era brillantemente riuscita ad assicurare alla nascente industria petrolifera la disponibilità di gran parte della materia prima necessaria alla sua alimentazione.

In complesso, fra la produzione propria nazionale (peraltro ancora molto limitata), quella albanese ed iraquiana, ed infine con la compartecipazione alla Prahova in Romania, la disponibilità annua in olio grezzo si aggirava sui 2.500.000 tonnellate che in base ad una resa media di lavorazione dell'85%, poteva coprire il 78% del fabbisogno nazionale in prodotti finiti, limitandone al 22% l'ulteriore importazione integrativa dall'estero.

Percentuale presso a poco corrispondente ai valori realizzati nella vicina Francia per un analogo problema di un ordine di grandezza, però, sensibilmente maggiore di quello italiano.

## II - Provvedimenti intesi a creare in Italia una salda e razionale industria petrolifera

Come si è visto in precedenza, l'Italia, ancora nel 1926, non disponeva di impianti che meritassero l'appellativo di industriali petroliferi per il trattamento di olio grezzo, in ricavo dei prodotti finiti ad essa occorrenti per il suo sviluppo nazionale.

Esistevano soltanto impianti di modesta entità per il ricevimento, il deposito e la distribuzione delle importazioni dall'estero, nonché per qualche lavoro di semplice distillazione, di manipolazione e di miscelazione che non costituivano invero una attività da chiamarsi industriale.

(2) Speranze che, come è noto, si rivelarono del tutto vane (n.d.c).

Formatasi però una opinione o meglio una coscienza pubblica petrolifera, e sotto lo stimolo di evitare i gravosi tributi all'estero, che avevano oltrepassato già i 900 milioni di lire all'anno, lo Stato italiano si decise ad indirizzarsi, sull'esempio della Francia, ad una attività anche industriale che correggesse i difetti ed ovviasse ai gravi oneri derivanti da quella puramente commerciale per la quale il nostro paese non era che semplice mercato di collocamento delle importazioni dall'estero, a tutt'altri proficuo fuorché a noi stessi.

Ed è stato, appunto, con il regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159 che ha avuto inizio il risveglio italiano anche nel campo industriale, mentre, come si è in precedenza esposto, con la creazione dell'Agip in data 3 aprile 1926 (regio decreto legge n. 556) si era inteso di provvedere alla intensificazione delle ricerche di petrolio e ad assicurarsi una propria disponibilità di questo prezioso elemento, e così preparare gradatamente una maggiore libertà d'azione nel campo petrolifero, beninteso nei limiti entro cui essa fosse possibile e potesse riuscire conveniente per noi.

Il regio decreto legge 25 novembre 1926 si proponeva di spronare il capitale privato italiano ed estero ad effettuare in Italia, per intanto, impianti di sola piroscissione (*cracking*) dei residui di distillazioni di olii grezzi effettuate altrove, per ricavare da questo secondo trattamento, più energetico del primo, le ulteriori frazioni più leggere e pregiate non separate nella distillazione primaria, quali la benzina, l'acqua ragia, il petrolio ed il gasolio, restando infine come residuo o l'olio combustibile, impiegato in parte nelle stesse lavorazioni a cui si doveva provvedere o *cooi:e* di petrolio o bitume a seconda del ciclo e del prodotto finale a cui si intende arrivare.

Si trattava, quindi, di un ciclo di lavorazione incompleto, il quale partiva cioè da un punto del ciclo completo di distillazione e piroscissione (o come suole definirsi ciclo normale di raffineria) dando luogo ad una lavorazione di importanza modesta, ma che valeva soltanto per fare un primo passo nell'industria petrolifera propriamente detta.

I prodotti ricavati da questi impianti di piroscissione alla loro uscita dallo stabilimento godevano della protezione del dazio doganale, venendo il loro prezzo equiparato a quello dei corrispondenti prodotti finiti ricavati all'estero ed importati in Italia; i quali dovevano assolvere, appunto, il dazio di confine per poter essere immessi nel mercato italiano.

Ma, oltre a questa protezione doganale, il succitato regio decreto legge assicurava anche altri notevoli benefici, e ciò si volle fare per invogliare, appunto, il capitale privato sia italiano che estero (il quale ultimo era stato fino ad allora restio ad investimenti di una certa entità in Italia) a dedicarsi in una prima fase alla esecuzione degli impianti di piroscissione, per ampliarla poi in una seconda fase con la loro trasformazione a ciclo completo.

In complesso l'entità dei benefici accordati fu veramente elevata, avendo potuto permettere alle tre ditte, che sole accedettero all'invito dello Stato, un rapido ammortamento dei capitali investiti nei loro impianti, dopo avere assicurato con gli utili di bilancio anche un congruo interesse annuo ai capitali stessi.

Oltre alla protezione doganale le altre notevoli agevolazioni che quel decreto assicurava agli impianti di *cracking* in Italia erano essenzialmente le seguenti:

- 1) l'esenzione totale o la riduzione dei dazi doganali dovuti alla loro introduzione in Italia dei residui da trattare
- 2) l'esenzione dei dazi doganali per i macchinari, i materiali ed attrezzature speciali che non fosse possibile costruire o avere in Italia

- 3) l'esenzione per 10 anni, computati dalla messa in esercizio degli impianti, dalle imposte, e relative sovraimposte, sui fabbricati e sui terreni facenti parte integrale degli stabilimenti da erigere
- 4) l'esenzione per la stessa durata di 10 anni dalla imposta di ricchezza mobile sui relativi redditi industriali
- 5) infine le opere occorrenti per la costruzione ed il funzionamento degli stabilimenti venivano dichiarate di pubblica utilità, e, quindi, ammesse a godere dei benefici derivanti dalla legge sulle espropriazioni comunque occorrenti per l'attuazione ed esercizio di opere considerate come di pubblico interesse.

Tre furono gli impianti che sorsero in base a tale decreto e le relative concessioni vennero disciplinate da apposite convenzioni stipulate con lo Stato come qui appresso è indicato:

- 1) Convenzione in data 12 ottobre 1927 con la Società anonima benzina Italia (Benit) per un impianto di piroschissione a Napoli (Standard Oil Company)
- 2) Convenzione in data 12 agosto 1928 con la Società per l'industria italiana del petrolio (Inpet) per un impianto da erigere a La Spezia (Shell)
- 3) Convenzione in data 2 febbraio 1929 con la Società anonima distillazione italiana combustibili (Dicsa) a capitale esclusivamente italiano, per un impianto di piroschissione a Marghera (Venezia)<sup>31</sup>.

L'entità dei vantaggi derivanti dal suddetto regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159 venne poi attenuata, con il successivo regio decreto legge 2 febbraio 1934 n. 88, col quale fu adeguatamente modificato il regime doganale e fiscale degli olii minerali, che, all'atto della stipulazione delle convenzioni suddette, era, nei riguardi dei prodotti sopracitati troppo elevato, di guisa che la protezione complessiva doganale che costituiva uno dei maggiori vantaggi di cui godevano i concessionari, risultava in effetti troppo elevata e portò ai rapidi ammortamenti sopra accennati.

Nonostante ciò si deve riconoscere che il regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159 è stato, e può anche oggi definirsi, il decreto di origine dell'industria petrolifera italiana.

Ma esso, se ebbe tale merito, non riuscì, però, a realizzare in misura adeguata le speranze concepite e le previsioni fatte e necessarie per risentirne un effettivo beneficio, di guisa che praticamente tale provvedimento non valse a far raggiungere il fine voluto.

Riferendosi ad un periodo di normale attività dei tre impianti di *cracking* anzidetti (anno 1933) e tenendo conto delle lavorazioni di olio grezzo sia nazionale che importato dall'estero e lavorato nelle raffinerie allora in esercizio in Italia, la produzione annuale complessiva italiana di prodotti petroliferi alla fine del 1933, secondo i dati dell'allora Ministero delle corporazioni, era stata in totale di tonnellate 441.368, di cui 271.000 circa nei tre impianti di piroschissione sorti in seguito al regio decreto legge su ricordato e dai quali in precedenza il prodotto ricavato era costituito da combustibile liquido o da *cooke* di petrolio (allegato n. 1).

Riferendo questi dati al consumo complessivo nazionale dello stesso anno 1933, il quale si aggirò sui 2.000.000 di tonnellate, ne risulta che da tutte le raffinerie, di cui allora disponeva l'Italia, si ricavava appena il 22% di detto consumo, del quale, poi, soltanto il 13% veniva dagli impianti di *cracking* su nominati.

---

(3) Nata per iniziativa, come si è visto nell'introduzione, dell'allora ministro delle finanze Giuseppe Volpi (*n.d.c.*)

Siera dunque fatto sì un passo avanti nel campo più propriamente industriale, ma il concorso apportato dall'industria italiana ed estera sul contributo della quale ultima si erano principalmente formate le maggiori speranze, era risultato quantitativamente oltremodo limitato mentre per qualità di prodotti ottenuti si deve riconoscere che essi erano inferiori a quelli importati dall'estero.

È peraltro importante rilevare che la costruzione e l'esercizio dei tre citati impianti di piroscissione concorse a rafforzare nella opinione o coscienza pubblica petrolifera che si era andata formando anche in Italia, il principio della convenienza dell'importazione anziché di prodotti finiti, di un corrispondente quantitativo di olio grezzo da lavorare nel nostro paese, con i vantaggi sociali, finanziari ed economici di cui si è già in precedenza parlato.

È bene qui mettere in rilievo che l'importazione di olii grezzi e di residui cominciò dall'anno 1929 con una ascesa continuamente crescente di entità, che dalle 649.000 tonnellate importate in detto anno si era elevata già a tonnellate 1.215.000 nel 1933 (vedi allegato n. 2).

Ma in merito a questo ultimo importante argomento si deve precisare meglio il fenomeno che si andava verificando per la combinata e contemporanea influenza:

- 1) del mutato orientamento in materia di attività petrolifera, che da semplicemente commerciale iniziava anche la sua fase industriale
- 2) delle iniziate lavorazioni a ciclo incompleto nei tre su ricordati impianti, sorti in base al regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159
- 3) della intensificata attività produttrice industriale anche nelle altre raffinerie esistenti in paese oltre agli impianti di *cracking* anzidetti, le quali pure tendevano ad assecondare il nuovo indirizzo statale.

In vero nelle importazioni dall'estero si era accentuata una variazione quantitativa sempre più crescente a favore delle materie scure su quelle bianche, con un corrispondente sensibile vantaggio economico sul nostro onere annuo tributario all'estero.

Questo onere che nel 1926 aveva raggiunto, come si è precisato in precedenza, il massimo di lire 907.608.000, era andato gradatamente riducendosi fino al minimo di lire 295.800.000 nel 1934 e cioè a circa un terzo dell'onere primitivo (allegato n. 2).

Si verificava quindi anche in Italia quello che, in scala molto maggiore, era avvenuto in Francia, e cioè che l'indirizzo industriale posto a base dell'attività petrolifera nazionale portava a conseguire vantaggi economici industriali, tecnici e finanziari non disprezzabili, mentre lo sviluppo generale del paese risentiva impulsi notevolmente più favorevoli per le stesse maggiori possibilità che si andavano affermando nel campo della sua alimentazione petrolifera.

Negli allegati diagrammi n. 2, 3, 4 è stato schematicamente rappresentato quanto qui sopra si è esposto, ed il loro andamento mostra chiara e netta la differenza notevole dei fenomeni quantitativi ed economici petroliferi rispettivamente nel periodo esclusivamente commerciale dal 1910 al 1926 ed in quello invece successivo dal 1926 al 1934, nel quale l'indirizzo petrolifero del nostro paese mirava anche al lato industriale dell'importante problema, proponendosi vantaggi economici che in realtà sono stati poi pienamente conseguiti.

È evidente, però, che per un esatto e più rigoroso apprezzamento del fenomeno qui in esame, si deve tenere conto altresì dell'influenza che su di esso hanno avuto indubbiamente i seguenti altri importanti fattori, fra cui:



- 1) le variazioni dei prezzi di costo sul mercato mondiale petrolifero
- 2) quelle dei noli marittimi
- 3) quelle valutarie dipendenti dal cambio monetario
- 4) la maggiore o minore disponibilità petrolifera mondiale, ed i risultati più o meno favorevoli delle ricerche e messa in sfruttamento di nuovi campi petroliferi, con relativa influenza sull'entità delle riserve pure mondiali di petrolio.

[Essi], peraltro, non hanno inciso tutti né contemporaneamente né in senso concomitante sull'andamento del fenomeno petrolifero mondiale.

D'altra parte gli stessi diagrammi, compilati e riportati negli allegati succitati, basati sui dati quantitativi ed economici accertati anno per anno, tengono già di fatto conto, nel loro insieme, anche di queste influenze; ed essi quindi riproducono il fenomeno naturale petrolifero tale e quale si è verificato effettivamente nei confronti del nostro paese.

Inoltre nell'allegato n. 5 si è espressamente riportato l'andamento dei singoli valori unitari medi annui (Cifporto italiano) per una tonnellata dei vari prodotti petroliferi importati nel periodo dal 1910 al 1938; i quali, naturalmente, risentono l'influenza di tutti i fattori a cui sopra si è fatta allusione; ciò nonostante, i diagrammi così compilati dimostrano e confermano, in ogni modo, la grande differenza dell'andamento stesso nel fenomeno petrolifero italiano prima e dopo il 1926-1928.

Se però l'industria italiana del petrolio si fosse limitata all'attuazione del ciclo incompleto favorito dal regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159, essa non avrebbe potuto certamente corrispondere mai adeguatamente alle reali necessità del nostro paese, per le quali si imponeva di procedere oltre sulla via intrapresa, attuando, sull'esempio contemporaneo della Francia, le lavorazioni a ciclo completo degli olii minerali grezzi, ciclo cioè costituito sia dalla distillazione di questi ultimi che dalla successiva piroscissione dei residui della distillazione stessa.

È intuitivo come, soltanto attuando un tale processo, si possa parlare di vero trattamento industriale e sfruttamento integrale della materia prima da lavorare, quando se ne vogliono ricavare le rese massime in servizio ed a beneficio del paese che deve importarla dall'estero.

D'altra parte si comprende pure come per un paese che non dispone di materie prime proprie e debba acquistarle all'estero, si imponga quale un suo preciso dovere, un tale sfruttamento integrale delle materie stesse.

Ma per l'attuazione di questo ciclo completo, oltre agli indispensabili impianti e provvedimenti di carattere tecnico, si imponeva lo studio e l'emanazione di un provvedimento integrativo della nostra legislazione che costituisse un solido fondamento sul quale elevare poi la nuova struttura petrolifera italiana.

Giovarono a tale scopo anche gli studi ed i provvedimenti legislativi francesi del 1928, integrati e perfezionati da quelli che hanno avuto corso negli anni immediatamente successivi, con i quali, evitandosi il monopolio di Stato, che fu tenacemente combattuto nonostante le forme seducenti con le quali esso veniva presentato, si riusciva a realizzare un sicuro ed efficace (ma non ingombrante ed eccessivo) controllo da parte dello Stato su tutto quanto indistintamente interessa la materia petrolifera.

Sidovette riconoscere che:

- 1) il regio decreto legge 25 novembre 1926 non avrebbe potuto mai di per sé solo dare proficua vita e garantire il sicuro sviluppo di un'industria petrolifera in Italia

- 2) la generale diffusione degli impianti di *cracking* per tutto il mondo per la lavorazione dei residui di distillazione, limitava la disponibilità di questi ultimi, mentre i relativi prezzi unitari subendo, pertanto, la legge dell'offerta e della richiesta, divenivano troppo elevati.  
D'altra parte se si fosse pensato, sia pure per un momento, a voler coprire l'intero fabbisogno italiano in prodotti finiti da ricavare con la sola piroschissione dei residui, il quantitativo di questi ultimi all'uopo occorrente sarebbe andato crescendo fino a valori eccessivamente elevati e proibitivi
- 3) si imponeva alla considerazione anche l'entità degli oneri che, per le agevolazioni consentite dal citato decreto, sarebbero andati a carico dello Stato, e che avrebbe reso, perciò, troppo antieconomica e gravosa una industria del genere.

L'importante questione formò oggetto di accurati studi, i quali portarono a stabilire, fra gli altri, i seguenti criteri fondamentali, da porre a base della nuova struttura petrolifera italiana e cioè:

- 1) assicurare, nel più breve tempo possibile, l'attuazione in Italia di impianti di raffinerie a ciclo completo, capaci di provvedere se non a tutto, almeno alla massima parte del fabbisogno nazionale di prodotti finiti
- 2) limitare i conseguenti oneri statali ai minimi possibili compatibilmente con le finalità da raggiungere
- 3) disporre che i concessionari degli impianti industriali petroliferi fossero obbligati a lavorarvi gli olii grezzi, la cui provenienza fosse comunque di interesse dello Stato italiano, o che fossero di diretta spettanza del nostro paese (Albania, Iraq, Romania, ecc.)
- 4) obbligare a costituire una riserva intangibile di materie prime e prodotti petroliferi, con cui far fronte, per un certo periodo di tempo, alle più urgenti necessità in casi di speciali condizioni nel mercato petrolifero mondiale, o nelle relazioni internazionali per cause politiche
- 5) completare gli impianti già esistenti in Italia per lavorazioni a ciclo incompleto di sola piroschissione dei residui, integrandoli con quegli altri necessari per attuarvi il ciclo invece completo di lavorazione diretta di olii grezzi
- 6) disciplinare l'importazione delle materie prime e dei prodotti petroliferi finiti onde contenerle nei limiti di riconosciuta necessità per la vita ed il progressivo sviluppo del paese, in modo però da evitare ogni ingiustificato eccesso sia di consumo che dell'esodo di valuta pregiata per gli acquisti da farsi all'estero
- 7) coordinare quanto sia nel campo tecnico che in quello doganale ed amministrativo si riferiva alle opere ed attrezzature di ricevimento, deposito e distribuzione di materie prime e prodotti petroliferi in Italia ed emanare i provvedimenti di pubblica sicurezza per il loro normale e regolare esercizio.

Tuttociò portava a stabilire, anche in Italia, il sistema delle licenze di importazione e di immisione in consumo, da fissarsi anno per anno in relazione alle effettive occorrenze nazionali e daripartire nelle dovute misure fra le varie società esercenti attività petrolifera nel nostro paese.

È invero soltanto con una ferma e comprensiva applicazione del sistema delle licenze anzidette che, evitandosi i sempre pericolosi e sfavorevoli sistemi, invece, più o meno monopolistici, si può mettere lo Stato in condizione di efficiente e sicuro controllo di tutto lo svolgimento dell'attività industriale e commerciale di un dato paese, pur lasciando sempre alle ditte e società concessionarie la necessaria libertà ed iniziativa di indirizzo e di sviluppo delle loro attività sia nell'uno che nell'altro dei campi anzidetti.

-----

Per dar modo poi ai costruttori di nuovi impianti e di radicali trasformazioni di quelli esistenti in modo da potervi realizzare le suddette lavorazioni a ciclo completo, di poter ammortizzare in un congruo periodo di tempo i capitali investitivi, alle licenze generali di importazione di olii grezzi e di residui da trattare negli impianti stessi ed alle relative concessioni di costruzione ed esercizio di questi ultimi, fu fissata la durata di 20 anni, mentre venne opportunamente ridotta a 3 anni la durata delle licenze di importazione di prodotti finiti dall'estero e della loro immissione in mercato.

Infine con una disposizione veramente importante, fu stabilito che gli stabilimenti di lavorazione industriale fossero considerati come ubicati fuori della linea doganale, ciò che equivaleva a che i prodotti in essi ricavati e da essi uscenti, godessero della relativa protezione doganale, salvo a disciplinare la misura di tale protezione in modo che, pur favorendo l'industria nascente, non si avesse a gravare più dello stretto necessario sull'erario pubblico, come era invece avvenuto in precedenza per gli impianti di *cracking*.

Conservando tutto quanto di buono già era disposto in materia, vennero però perfezionate ed integrate le disposizioni in vigore per i depositi costieri ed interni e per i distributori al consumatore, e, d'accordo col Ministero dell'interno, si prevede anche tutto quanto si potesse comunque riferire alla polizia, sicurezza ed esercizio degli impianti petroliferi in genere, in modo da evitarne i rischi ed i pericoli connessi con i medesimi.

Tutti questi criteri e disposizioni fondamentali servirono di base per la formazione del regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 riguardante appunto l'importazione, la lavorazione, il deposito e la distribuzione degli olii minerali e dei carburanti: decreto che venne convertito nella legge 8 febbraio 1934, n. 367 che può definirsi, a buon diritto, quale fondamentale per noi in materia petrolifera e tale da poter stare bene a confronto con tutte le altre similari già adottate in precedenza in altre nazioni, tra cui in prima linea la Francia.

()gesta legge, integrando e correggendo il regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2156, fissò chiaramente le direttive che, appropriati o più profondi studi nei campi tecnici ed amministrativi, consigliarono anche nel nostro paese di seguire in materia petrolifera, e forniva, in limiti e modi più accessibili, i mezzi necessari per la loro attuazione pratica.

Intanto le notizie propagatesi circa tutti gli studi fatti per addivenire alla formulazione della nostra nuova legislazione petrolifera e la conoscenza avuta del nuovo e fermo indirizzo che lo Stato italiano intendeva di seguire nell'attività sua petrolifera, cominciarono a far risentire subito i loro benefici effetti e ad influire in senso a noi favorevole nel campo delle importazioni petrolifere, portando ad una intensificazione dell'attività delle raffinerie già esistenti.

Nel 1921, in cui fu registrata la prima importazione di olio grezzo, l'importazione complessiva di materie scure si limitava ancora a 59.500 tonnellate anno (allegato n. 2).

()gesta importazione ebbe subito un rapido aumento che andò poi sempre accentuandosi da quel momento in poi, e nel 1927 aveva raggiunto già le 461.000 tonnellate, e cioè con il 50% dell'importazione complessiva annua che fu di tonnellate 945.000.

Nel successivo anno 1929 l'importazione di materie scure di 649.800 tonnellate superava di poco il 50% del totale che fu di tonnellate 1.282.000.

Da quel momento in poi prevalse sempre l'importazione delle materie scure su quelle bianche talché nel 1933 essa era di 1.215.000 tonnellate sul totale di 1.710.000 e cioè il 71% del totale stesso (allegati n. 2 -4).

Ouesta favorevole inversione nella qualità delle materie importate ebbe come conseguenza un costante e progressivo miglioramento anche nei riguardi degli oneri tributari dovuti dallo Stato all'estero, fenomeno del tutto analogo, sebbene in scala minore, a quello che contemporaneamente si verificava in Francia.

Si può pertanto affermare che anche l'Italia aveva nel 1933 gettato su salde basi la possibilità di una proficua industria petrolifera nazionale, avendo essa provveduto:

A) *nel campo delle materie prime:*

- 1) a dare impulso alle ricerche petrolifere nel suo sottosuolo in base ad un piano organico generale
- 2) a passare allo sfruttamento dei campi petroliferi fino ad allora individuati in Albania con la previsione di una disponibilità di olio grezzo di circa 200.000 tonnellate all'anno, e con l'accertamento di una consistenza complessiva di detto olio nei giacimenti anzidetti di circa 20.000.000 di tonnellate
- 3) ad assicurarsi nell'Iraq una notevole partecipazione (che superò anche il 50%) nel capitale della BOD e conseguentemente la possibilità di avere una disponibilità annua di olio grezzo da quel bacino petrolifero di circa 2.000.000 di tonnellate all'anno
- 4) ad avere la quasi totalità del capitale della Prahova in Romania, concessionaria di terreni petroliferi e la cui produzione annua aveva raggiunto anche le 600.000 tonnellate.

B) *nel campo degli impianti industriali:*

- iii a dare vita con il regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159 all'inizio di un'attività petrolifera anche industriale sia pure limitata in lavorazioni a ciclo incompleto di residui di distillazione negli impianti di piroscissione, sorti in virtù appunto del citato decreto a La Spezia (Shell), a Napoli (Standard Oil) ed a Marghera (Dicsa italiana), incitando al tempo stesso l'attività delle altre poche raffinerie italiane tra cui quella di Fiume, della Romsa, e l'altra di Trieste S. Sabba della Siap (Standard Oil) a noi acquisite dopo la guerra del 1914-1918.

C) *nel campo economico e finanziario:*

- iiii ad eliminare gli eccessivi oneri allo Stato per agevolazioni di carattere doganale e fiscale concesse agli impianti di piroscissione precedentemente sorti in virtù del ricordato regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159.

D) *nel campo legislativo:*

- iiii a coordinare ed integrare le disposizioni legislative in vigore, in materia petrolifera, disciplinandole con la legge fondamentale in data 8 febbraio 1934 n. 367, nella quale era stato convertito il regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741.

Con questa legge venne:

- a) introdotto anche in Italia l'istituto delle licenze di importazione degli olii minerali grezzi e loro derivati

- b) sanzionato il principio della concessione di costruzione ed esercizio di impianti per la lavorazione a ciclo completo degli olii minerali grezzi
- c) coordinata la materia dei depositi costieri ed interni e quella dei distributori al consumatore in modo da soddisfare alle esigenze sia commerciali che doganali
- d) ed infine dettate le norme di polizia e di sicurezza in materia petrolifera.

Col regolamento emanato col regio decreto legge 30 luglio 1934 si provvide poi a quanto necessario per tradurre in atto la legge anzidetta.

Non si può [fare] a meno di riconoscere che il periodo fra il 1926 ed il 1933-1934 è da considerarsi come quello di una importante e fattiva attività tecnica, economica, legislativa, commerciale ed industriale nel campo petrolifero italiano, ed i risultati che già si cominciavano ad intravedere due o tre anni dopo l'emissione del regio decreto legge del 1926, si rafforzarono nel successivo periodo fino alla dichiarazione della grande guerra, e l'industria petrolifera italiana prese aspetti e forme concrete e fattive e seppe conquistare uno dei posti primari fra le varie nazioni nel mondo.

#### III - Periodo 1933 in

Con i provvedimenti fondamentali sopra specificatamente indicati, l'Italia aveva aperto dinanzi a sé il cammino sulla via di una sana e proficua industria petrolifera e le finalità propostesi ed effettivamente raggiunte sarebbero state di gran lunga sorpassate nel successivo periodo dal 1933 in poi se, dapprima le sanzioni internazionali contro l'Italia, poi la preparazione alla guerra mondiale ed infine l'attuazione di quest'ultima con risultati sfavorevoli al nostro paese, non avessero frustrato quasi completamente gli sforzi da noi compiuti e compromesso e danneggiato in notevole parte quanto di buono era stato fatto in materia.

Ma questi danni non sono irreparabili tanto che essi si stanno già praticamente riparando, e siccome le basi poste a fondamento della nostra attività petrolifera anche industriale sono effettivamente sane e salde, non è assolutamente il caso di dubitare che non solo si riacquisterà la posizione eminente conquistatasi dall'Italia *ante-bellum* nell'ambiente petrolifero mondiale, ma che essa potrà essere anche e sensibilmente migliorata.

Naturalmente la ricostruzione della nostra attività petrolifera dovrà basarsi sui nuovi criteri che impongono le condizioni e lo stato attuale di cose e le mutate esigenze del paese.

Ma questi criteri dovranno avere una larga visione nel tempo, sorretti dalla fede nel pieno risorgimento del nostro paese, e migliorati e fondati, nel campo esecutivo industriale, sui più progrediti processi lavorativi che nel frattempo hanno già fatto ottima prova altrove, ed indirizzando l'industria petrolifera verso i procedimenti ed i sistemi di quella chimica in modo da trasformarla e nobilitarla in quanto occorra per conseguire importanti vantaggi quantitativi e qualitativi nei prodotti da conseguire.

Per esaminare peraltro razionalmente questo periodo dal 1933 in poi noi dobbiamo suddividerlo nei suoi intervalli rispettivamente dal 1933 al 1938, dal 1938 al 1940 e dal 1940 al 1943.

Resta poi il periodo dal 1943 ad oggi sul quale non è dato di approfondire l'esame con elementi sicuri, ma che è da considerare, a partire almeno dal 1947, come quello di inizio della ricostruzione e del futuro maggiore sviluppo della nostra industria petrolifera.



Negli allegati n. 3, 5, 6 sono riassunti i dati relativi ai principali periodi su indicati e l'andamento delle linee rappresentative del fenomeno petrolifero italiano in ciascuno dei periodi stessi è così significativo che non richiede in realtà maggiori spiegazioni e dettagli.

#### 1) Periodo 1933-1938

In questo periodo dal 1933-34 al 1938, non per effetto delle direttive e dei provvedimenti adottati nel campo petrolifero, ma per cause ad essi del tutto estranee e da ricercare unicamente nel turbamento che si cominciava a risentire nelle relazioni internazionali italiane (che raggiunse il colmo con l'applicazione delle sanzioni contro il nostro paese) fu reso più difficile, ed in ogni modo più costoso, lo sviluppo della nostra nascente industria petrolifera.

In questo periodo, a caratteristiche affatto speciali e nonostante le contrarietà e difficoltà presentatesi, si deve riconoscere che:

- a) l'inversione nell'andamento delle importazioni di materie scure con quello relativo invece ai prodotti bianchi
- b) il conseguente notevole declino degli oneri tributari di importazione
- c) la messa graduale in esercizio delle rinnovate raffinerie di Marghera, Spezia e Napoli nelle quali erano stati trasformati i vecchi impianti di piroschissione di cui al regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159
- d) la costruzione ed entrata in lavorazione delle nuove raffinerie di Trieste (Aquila), Bari e Livorno (Anic), tutte a ciclo completo nel periodo stesso 1933-1938

avevano assicurato all'Italia una capacità lavorativa di oltre 2.500.000 tonnellate all'anno di olio grezzo, importato in sostituzione del corrispondente quantitativo di prodotti finiti, il cui acquisto e trasporto in porto italiano avrebbe costituito per il nostro paese un onere tributario di eccessiva entità.

Un altro importantissimo passo aveva, inoltre, fatto l'Italia in materia petrolifera e specialmente nel campo scientifico, tecnico ed industriale.

Invero gli studi scientifici e sperimentali riferentisi alla tecnica petrolifera, si erano diffusi ed erano penetrati nelle varie ed apposite sezioni istituite gradatamente presso le università italiane e specialmente presso il politecnico di Milano nella Facoltà di chimica nonché nei laboratori appositamente creati per lo studio scientifico e sperimentale di tutto quanto si riferisce alla materia petrolifera in genere ed in particolare ai trattamenti dell'olio grezzo in ricavo di prodotti finiti, con rese quantitative le maggiori possibili e qualitative le migliori desiderabili.

Si era così difatto riusciti a costituire una preziosa organizzazione scientifica di cui l'Italia assolutamente difettava, e per mezzo della quale veniva assicurato all'industria petrolifera una salda guida per il raggiungimento delle più alte finalità desiderate a compenso dei sacrifici sostenuti per la creazione dell'industria stessa.

Fra questi istituti e laboratori scientifici e sperimentali va ricordato in prima linea quello costituito dall'Anic a Novara, nel quale sono stati affrontati e si affrontano tuttora i più delicati e complessi problemi in materia petrolifera sia nel campo generale di studi di carattere puramente scientifico, che in quello sperimentale e semi-industriale per applicare i criteri scientifici alle lavorazioni, su grandi quantitativi degli stabilimenti da esso dipendenti.

In questo laboratorio sono stati effettuati e sviluppati in larga scala gli studi e le ricerche sia scientifiche che sperimentali per i processi di lavorazione ad alte temperature e pressioni per la idrogenazione dei combustibili sia solidi che liquidi e per la scelta e fabbricazione dei catalizzatori più adatti nelle varie fasi di lavorazione e qualità di materie prime da trattare.

Se le circostanze ed i turbamenti internazionali a cui sopra si è fatto cenno non fossero intervenuti ad influire così sfavorevolmente sull'andamento del nostro fenomeno petrolifero, come è messo in evidenza negli allegati alla presente nota, è assolutamente indubbio che la predominante posizione già acquisita nel 1934, si sarebbe ancora di più rafforzata nei successivi anni fino al 1938, segnando i progressi continui nella tecnica industriale petrolifera, come le permetteva di fare la capace organizzazione creatasi e non essendovi ragione alcuna di pensare invece ad eventuali regressi sulla via del notevole e progressivo sviluppo e perfezionamento che era nel nostro precipuo interesse di realizzare in materia.

Ciò occorre tener ben presente per la giusta interpretazione dell'ultimo tratto dei diagrammi sopra citati a partire dal 1934 fino al 1938.

In quest'ultimo anno la lavorazione nelle raffinerie italiane di olio grezzo e dei residui di distillazione superava già i due milioni di tonnellate, riuscendosi così a provvedere all'intero fabbisogno della nazione per le benzine, al 50% per il petrolio, al 60% per il gasolio e dal 60 al 70% per gli olii lubrificanti, mentre la qualità e le caratteristiche che offrivano tutti questi prodotti non erano affatto inferiori a quelle dei corrispondenti importati dall'estero ad integrazione del fabbisogno nazionale (allegati n. 2 e 1).

Si era già costituito un notevole nucleo di tecnici realmente competenti in materia e numerose masse di operai e di maestranze specializzate erano occupate nei nostri stabilimenti industriali petroliferi, elevando così a parecchie migliaia il numero complessivo di persone addette all'attività petrolifera italiana ivi compresi anche gli altri addetti al ricevimento, deposito, manipolazione, trasporto e distribuzione sul pubblico mercato ed al consumatore.

Tenendo in precipuo conto anche la speciale organizzazione scientifica e tecnica creata per presiedere a tutta questa attività, si deve, ed è onesto, riconoscere che anche l'Italia, la quale aveva se pure tardi ma coraggiosamente affrontato il suo complesso problema industriale petrolifero, aveva completamente raggiunto lo scopo prefissasi, con constatati e reali benefici per il nostro paese sotto tutti i punti di vista e cioè scientifico, tecnico, industriale, commerciale ed economico.

In quest'ultimo periodo 1934-1938 sono da ricordare per la loro entità e complessità i grandiosi impianti dell'Azienda nazionale idrogenazione combustibili (Anic) costruiti nel breve periodo dal secondo semestre del 1936 al primo del 1938 in Bari, Livorno, ed integrati a Novara con il suo ricordato laboratorio scientifico sperimentale ed annesso stabilimento per la preparazione di tutto quanto di speciale o di brevettato potesse occorrere per il migliore e più proficuo esercizio degli stabilimenti stessi?

(4) In realtà l'Anic venne costituita nel 1936 con una partecipazione paritetica di capitale pubblico (Agip e Aipa) e privato (Montecatini). Ancora nel 1953 circa il 52% del capitale era in mano ai privati; soltanto dopo la costituzione dell'Eni, lo Stato giunse a possedere il 55% del capitale, assumendone il pieno controllo. In base al decreto di concessione i nuovi impianti di Bari e Livorno sarebbero dovuti passare dopo dieci anni allo Stato. Invece, nel 1948, essi furono riscattati, dietro pagamento di poco più di 7 miliardi, e vennero affidati per la gestione a una nuova società pariticamente costituita fra Anice Standard Oil, la Stanic (n.d.c).

Da una parte le condizioni affatto speciali del momento in cui fu creata l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili ed i fini e le necessità a cui essa avrebbe dovuto provvedere, e dall'altra data la natura delle materie prime possibili ad avere a disposizione dal sottosuolo albanese, irachiano, messicano, ecc. di qualità in genere scadente, si imponeva all'Italia di adottare per il trattamento di tali materie prime quel metodo che le assicurasse la massima resa quantitativa e quella qualitativa migliore possibile; ciò che non sarebbe stato certamente conseguibile con i normali processi di raffinaria.

Pertanto, col regio decreto legge 11 maggio 1936 n. 959 furono dettate norme e adottati provvedimenti per favorire anche in Italia, come già in Inghilterra, in Francia e soprattutto in Germania, la lavorazione col sistema dell'idrogenazione ad alta temperatura e pressione, con il quale, ad esempio, la resa in benzina di buone caratteristiche poteva essere elevata dal 35%, ottenibile con i sistemi di raffinaria normale al 72%, ciò che per una nazione sprovvista di materia prima propria, che deve invece acquistare all'estero a caro prezzo, corrispondeva a soddisfare il preciso obbligo di sfruttare al massimo la materia stessa e ricavarne prodotti con caratteristiche corrispondenti alle necessità degli usi a cui si doveva provvedere.

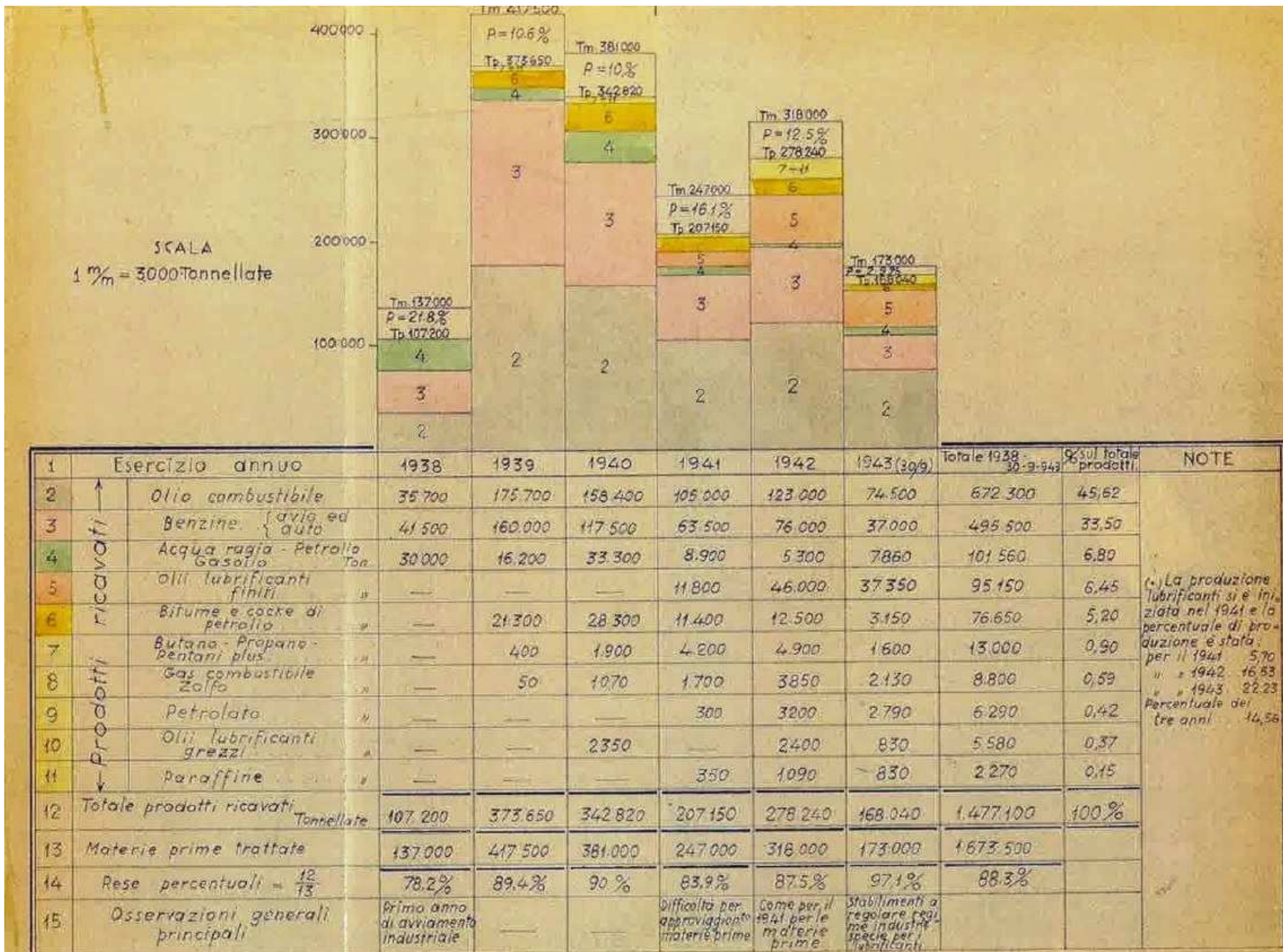
Questi impianti Anic, destinati alla produzione a preferenza di carburanti di ottima qualità, non potevano naturalmente, partendo da materie prime in generale di mediocre qualità per ricavarne invece, prodotti finiti di buone caratteristiche, combattere le concorrenze della normale produzione in grandi quantitativi fatta dei prodotti medesimi nelle numerose e ben attrezzate raffinerie estere e specialmente americane; le quali poi potevano avere a disposizione olii grezzi migliori che anche col trattamento normale di raffinaria potevano dare i migliori risultati desiderabili.

Ma, d'altra parte, non volendosi precludere la via nei casi in cui si potessero avere a disposizione grezzi di buona qualità e, quindi, non richiedenti necessariamente un trattamento per idrogenazione, ma fosse per essi sufficiente la lavorazione di normale raffinaria, nello studio e nella costruzione degli stabilimenti Anic furono adottati criteri e disposizioni tecniche ed eseguiti impianti ed attrezzature appropriate, per assicurare agli stabilimenti stessi la massima elasticità nella scelta ed attuazione dei vari cicli di lavorazione che risultassero i più convenienti a seconda la natura e la qualità degli olii grezzi da trattare.

Nelle speciali circostanze in cui furono, poi, praticamente chiamati a funzionare gli impianti Anic, questi preveggenti provvedimenti riuscirono di proficuo vantaggio al nostro paese, perché qualunque fu l'olio che si poté avere a disposizione nei più critici momenti che si dovettero attraversare, furono sempre ricavati tutti quei prodotti che vennero richiesti dalle variabili esigenze del nostro paese.

Per eliminare, poi, qualsiasi onere finanziario a carico dello Stato, e per portare anzi il bilancio dell'Azienda ad utili netti (di cui lo Stato stesso ha poi largamente beneficiato) l'Anic integrò i primi impianti di produzione di soli carburanti con gli altri in ricavo, invece, di lubrificanti e di paraffine, allo scopo di poter, con la produzione e la vendita di questi prodotti più pregiati e perciò di maggior prezzo commerciale, correggere le deficienze economiche delle lavorazioni a sola benzina ed altri derivati più poveri dal petrolio grezzo (allegato n. 8).

I risultati positivi così conseguiti negli impianti Anic tanto nel campo industriale che in quello economico nonostante l'eclettismo di alcune lavorazioni possibili a farvisi, fu la più efficace ed irrefutabile affermazione che l'industria petrolifera italiana poteva vivere di vita propria senza apportare più onere di sorta allo Stato.



Allegato8 Materie prime importate e prodotti finiti raffinati negli stabilimenti ANIC

Anzi su questo particolare argomento e per quanto si riferisce agli impianti Anic è da mettere in evidenza che con le disposizioni adottate e sopra precisate lo Stato, oltre ad essere sollevato da qualsiasi onere ed essersi reintegrato degli aiuti dati all'Anic nei primi tre anni di avviamento industriale, ha goduto dei notevoli benefici economici costituiti dagli utili netti di bilancio a cui ha partecipato.

Tutti questi vantaggi venivano così ad aggiungersi alla condizione convenzionale ed eccezionalmente favorevole allo Stato, per la quale gli impianti Anic allo scadere del decennio di concessione, e cioè al 31 dicembre 1948 passano in libera proprietà dello Stato, il quale ne ha così pagato l'importo in 10 rate consecutive, senza esporsi ad esborsare tutta insieme la cospicua somma che l'Anic ha dovuto invece procurarsi ed anticipare per la loro costruzione.

Si può quindi affermare che nell'immediato periodo prebellico il sistema di raffinerie italiane, indicate nell'allegato n. 9 e 10 aveva fatto realizzare le finalità propostesi con i provvedimenti legislativi sopra richiamati, e che, in misura naturalmente molto più modesta, la corona di raffinerie italiane poteva rappresentare per noi quello che era per la Francia la splendida corona delle sue quindici grandi raffinerie in parte internazionali.

Inoltre nei riguardi economici i vantaggi ottenuti erano effettivamente considerevoli, mentre nel campo sociale si era andati incontro alla soluzione di uno dei più preoccupanti problemi quale quello della disoccupazione operaia, giacché nel complesso dell'attività petrolifera italiana trovavano occupazione varie migliaia di operai e loro famiglie.

## 2) Periodo 1938-1940

Negli anni del periodo successivo dal 1938 al 1940 sono andati sempre crescendo le difficoltà contro cui la nascente industria petrolifera italiana ha dovuto combattere, e ciò per la tensione sempre più grave nelle relazioni internazionali che resero difficoltosi e limitarono gli approvvigionamenti di materie prime petrolifere dall'estero, il costo Fob delle quali e quello dei noli marittimi in continuo rialzo peggiorarono la soluzione del problema economico, strettamente connesso con lo sviluppo dell'industria petrolifera.

I preparativi e le necessità della guerra di cui già si prevedeva l'inevitabile attuazione a breve scadenza, portarono nei vari paesi ai contingentamenti dei consumi interni per gli usi civili, prevalendo sui medesimi le impellenti e grandi necessità militari.

D'altra parte anche la graduale rarefazione delle fonti petrolifere di più sicuro e conveniente approvvigionamento dall'estero, ledeva profondamente la libertà d'azione sia per l'acquisto come per il trasporto di quanto poteva occorrere alle singole nazioni e specie a quelle che non disponevano in casa propria di risorse petrolifere ed erano quindi pressate per farne una adeguata scorta.

Così avvenne che in Italia le raffinerie dovettero dapprima ridurre e poi, nel periodo immediatamente successivo alla dichiarazione della guerra mondiale, sospendere quasi tutte le loro normali lavorazioni, restando in attività soltanto quelle più moderne e di maggiore capacità industriale e finanziaria, fra cui gli stabilimenti Anic di Bari e di Livorno, la raffineria della Socony Vacuum a Napoli e quella Aquila di Trieste.

Non si poteva parlare più di normali e progressive lavorazioni industriali, ma di attività costrette entro determinati e ristretti limiti, per provvedere soltanto in parte alle occorrenze civili nazionali, e soggette a tutte le sfavorevoli condizioni di un periodo immediatamente prebellico.



DATI PRINCIPALI DELLE PIÙ IMPORTANTI RAFFINERIE ESISTENTI IN TERRITORIO ITALIANO

N° d. rank	Indicazioni	Località	Società o Gruppo a cui appartiene		Lavorazioni capacità	Capacità im- mediata in ton- nell. di ma- terie petroli- fere trattate per distillazione	Licenza di lavera- zione annua in tonnell. di materia petrolifera	Osservazioni
			Italiane	Estere				
1	Raffineria della R.O.M.S.A.	Fiume	ROMSA AGIP	—	Distillaz. - Piroscis- sione - Im- pianto Lubrificanti. Ra- ffina	125.000	330.000	Finanziata nel 1922 con l'apporto in natura di materie petrolifere grezze. Ampliata e perfezionata con impianto di lavorazione nell'anno 1929; modificata nella distillazione nel 1933 aumentando la capacità lavorativa ad 80.000 tonnell. anno Completata successivamente con altro impianto di piroscoissione ed un impianto Lubrificanti per lubrificanti speciali. Produzione anche di paraffina. Dal 1926 controllata dall'AGIP - Capitale azionario presso M. Finanze di 1925.
2	Raffineria della Azienda Gen. Ital. Petroli. (A.G.I.P.)	Marghera	AGIP	—	Distillazione - Zon- ta di piroscoissione raffinazione	375.000		Costituita come Regia Stazione nel R.D. Legge 20 luglio 1925 - Capitale sottoscritto per 1925 dal M. Finanze, 20.000.000. Attuale capitale Azionario di 202.000.000. Previsione 200.000.000 Bilancio dell'impianto di piroscoissione Discusso sotto la base al R.D. Legge 25/11/1925 e da essa l'apporto in natura di materie petrolifere grezze. Raffineria, completata di ulteriori impianti per lavorazioni grasse. Attuale Regia Statione per tutti i lavori petroliferi del 27 novembre 1925
3	Raffineria Triestina Italo-Americana (S.I.A.P.)	Trieste	—	SIAP	Distillazione e raf- finazione di benzina	90.000	80.000	Impianti in attività dal 1902 di tipo perciò non moderno; migliorati nel successivo anni.
4	Raffineria Aquila (Trieste Zölle)	Trieste	Aquila Società Technica Industriale	—	Distillazione - Raffi- nazione sistema Ho- lzer-Waceler - Borwig Impianto Esclusivo per lubrificanti	300.000	150.000	Raffineria moderna inaugurata e messa in esercizio nel gennaio 1931. Produzione di carburante e di lubrificanti speciali con impianto Esclusivo. Definita prevalentemente ed esclusivamente per la produzione di lubrificanti nelle azioni.
5	Raffinerie dell'A- zienda Nazionale Idrogenazione Com- bustibili. (A.N.I.C.)	Bari Livorno Novara	ANIC	—	Distillazione - Piro- scissione - Idrogena- zione - Raffinazione. Sta- bilizzazione - Imp. Lubrificazione paraf- fina. Due Sol e Bari Sol	300.000 360.000 660.000	375.000	Raffineria di tipo moderno a ciclo completo di distillazione (atmosfera e sotto vuoto) e di piroscoissione, integrata con quello per idrogenazione catalitica ad alta temperatura e pressione. Massima possibilità ed elasticità nelle lavorazioni in relazione alle caratteris- tiche dei grossi distillati - Impianti: Due - Sol e Bari Sol per produzione annua di 60.000 tonnell. di lubrificanti speciali e di 100.000 di paraffina cristallina - Benzine auto - Olii per trasformazioni di grandi quantitativi. Messa in esercizio alla fine del 1930 - Capitale Sociale 750.000.000 in cui 1/30 Stato è in parte.
6	Raffineria della Vacuum a Napoli	Napoli	—	Vacuum	Distillazione - Piro- scissione - Idrogena- zione - Raffinazione. Sta- bilizzazione - Imp. Lubrificazione paraf- fina. Due Sol e Bari Sol	220.000	185.000	Raffineria di tipo moderno in sostituzione dell'impianto ex Bevil di Napoli di pro- scissione sorta in base al R.D. Legge 25 November 1926 - Dotata di impianto di piroscoissione Houdry in fase vapore; di un impianto Chubb per piroscoissione a solvente proprio, e di un impianto di idrogenazione catalitica per la produzione nel Novembre 1932.
7	Raffineria della Spezia (N.P.E.T.) Ind. Naz. Petroli	Spezia	—	Nafta Shell	Distillazione - Unità di piroscoissione - Raffina- zione	300.000	280.000	Trasformazione in officina propria completa dell'impianto di piroscoissione sorta in base al R.D. Legge 25 November 1926 - Produzione di scorie di petrolio; un impianto di distil- lazione a 2 unità di piroscoissione.
8	Raff. di Fornovo Toro	Fornovo Toro	—	Standard Petroliera	Distillazione atmosferica e raffinazione speciale	20.000	11.000	Impianto di distillazione atmosferica di grezzo prevalentemente nazionale ricavato dal giacimento petrolifero di Fornovo Toro.
9	Permolio	Milano Rocca	Permolio	—	Distillazione atmosferica - Raf- finazione - Benzina - Lubrificanti	80.000	78.000	Impianti prevalentemente di distillazione atmosferica ed raffinazione semplice.
10	Raffineria Genovesi	Genova Balardo	Raffineria Genovesi	—	Idem	60.000	110.000	Impianti prevalentemente di distillazione atmosferica ed raffinazione semplice. Mantenimento in attività di prodotti commercializzati quali benzina - Lubrificanti speciali - Benzina - Lubrificanti - Frazioni di Lubrificanti speciali - Olii per trasformazioni che si giustifica. Inoltre, anche occupazione intensiva degli impianti. Rimborsati Stati.
11	Raffinerie di Genova e di Livorno	Genova Livorno	—	—	Idem	50.000		
Totali					Tonn. - anno	2.280.000	1.599.000	



RIASSUNTO  
1942

N° di ordine	Indicazioni	Quantità N°	Capacità di lavorazione annua alla distillazione	Licenze di lavorazione annua in Tonnellate	Valutazione approssimativa degli impianti in lire alla costruzione auto guerra	Annotazioni
			Ton. anno di materie trattate complessivamente	T.	Y.	
<b>I</b> Raffinerie sistemate in suolo italiano nel 1942:						
1	a) Principali con la lavorazione in ciclo completo	8	2.070.000	1.400.000	1.330.000.000	<p>Le capacità lavorative di cui sono calcolate hanno un valore convenzionale in quanto esse si riferiscono alla potenzialità degli impianti di distillazione primaria; questo secondo il metodo generalmente adottato. Ma sulla effettiva capacità lavorativa di una raffineria hanno influenza quelle di tutti gli impianti che la costituiscono, fissi e mobili, nonché quelle di processi ausiliari del sistema di raffinazione (galleggianti, linee ecc. ecc.)</p>
2	b) di semplice distillazione primaria - Gruppi 2	4	140.000	199.000	100.000.000	
3	c) Idem di minore capacità lavorativa annua	13	70.000			
4	Totale	25	2.280.000	1.599.000	1.430.000.000	
<b>II</b> Raffinerie esclusivamente italiane:						
5	a) Principali a ciclo completo	5	1.460.000	855.000	1.050.000.000	<p>La raffineria della S.A.I.R. (Rome) e dell'AGIP (Marghera) possono considerarsi come statali. Nel gruppo AGIP, alle quali appartengono le due raffinerie in base al decreto dello Stato di competenza per lire 100.000.000, entrano le raffinerie di Ancona e di Capua private.</p>
6	b) di semplice distillazione primaria - Gruppi 2 e 3 - Gruppi N° 2	4	140.000	188.000	90.000.000	
7	c) Idem di minore capacità	12	50.000			
8	Totale raffinerie italiane...	21	1.650.000	1.043.000	1.140.000.000	
9	Percentuali rispetto al totale del N° I.	84%	72,3%	65%	80%	
<b>III</b> Raffinerie d'interesse estero						
10	a) Principali a ciclo completo	3	610.000	545.000	280.000.000	<p>Le due raffinerie di Napoli e di Sarsina derivano dalla sostituzione degli impianti di proprietà di cui al R. D. Legge 25 Novembre 1926, N° 2159, in impianti a ciclo completo sotto il privilegio R. D. Legge 2 Novembre 1931, N° 2121.</p>
11	b) di distillazione primaria e frazione minori	1	20.000	11.000	10.000.000	
12	Totale...	4	630.000	556.000	290.000.000	
13	Percentuale rispetto al totale del III	16%	27,7%	35%	20%	

Allegato 9 Dati sulle raffinerie presenti sul territorio italiano nel 1942 in base alla proprietà



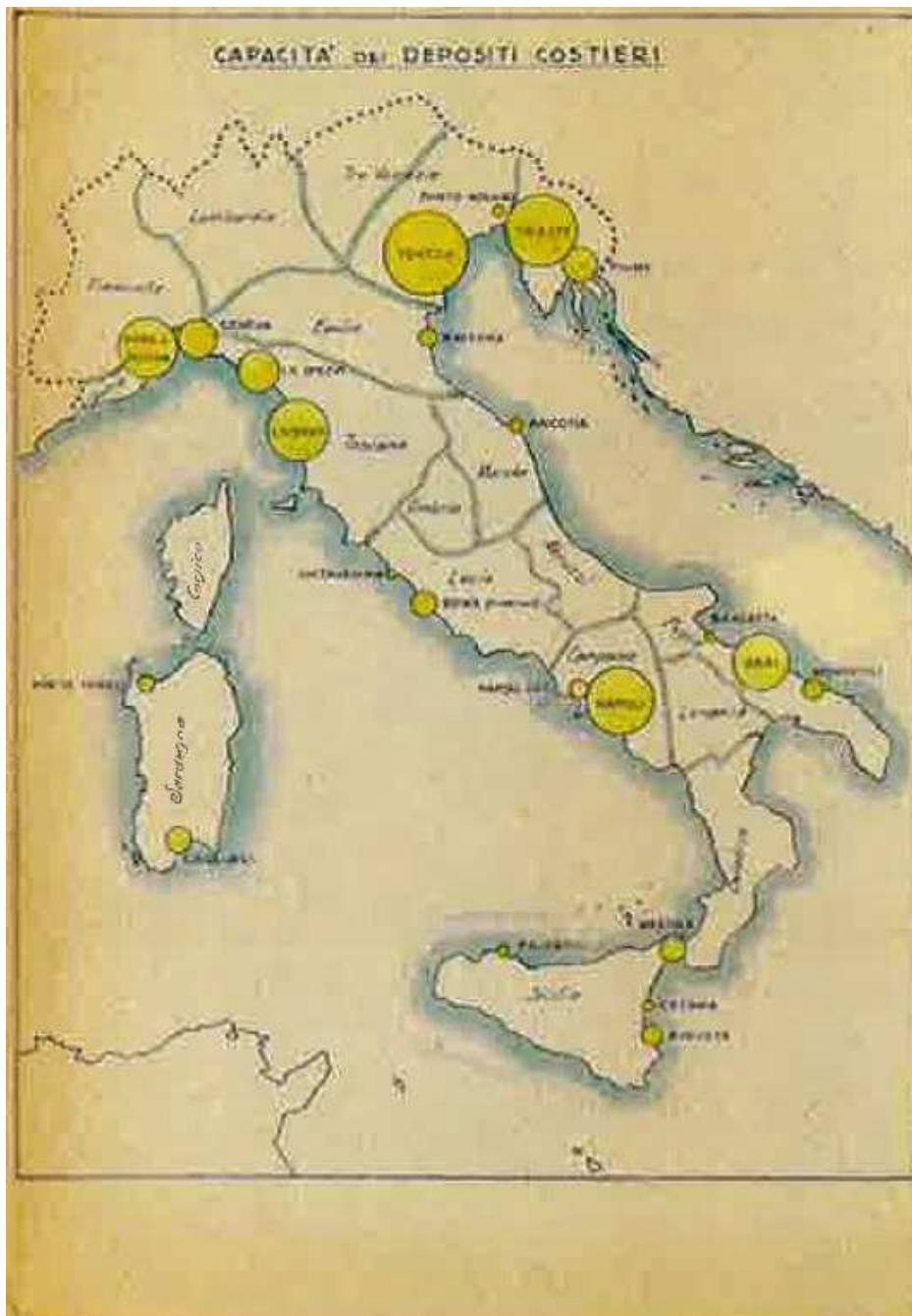
CAPACITÀ LAVORATIVA RAFFINERIE ITALIANE



CAPACITÀ LAVORATIVA ANNUA DELLE RAFFINERIE ITALIANE IN TONN DI MATERIA GREZZA DA TRATTARE  
— ANNO 1941 —

NUMERO DELLA RAFFINERIA	LOCALITÀ	LAVORAZIONI	Capacità lavorativa annua in Tonn.
1	FIUME	DISTILLAZIONE - PIROSCISSIONE - VACUUM - RAFFINAZIONE - FOLEANU (LUBRIF.) DEPARAFFINAZIONE	125.000
2	TRIESTE	A) DISTILLAZIONE - RAFFINAZIONE	90.000
3		B) DISTILLAZIONE - PIROSCISSIONE - RAFFINAZIONE - FOLEANU (LUBRIFICANTI) DEPARAFFINAZIONE	300.000
4	MARGHERA	DISTILLAZIONE - PIROSCISSIONE - VACUUM - RAFFINAZIONE	375.000
10	MILANO	DISTILLAZIONE - RAFFINAZIONE (Permetolo)	40.000
11	FIORENZUOLA	DISTILLAZIONE - RAFFINAZIONE	20.000
12	FORNOVO TARO	DISTILLAZIONE - RAFFINAZIONE	20.000
9	GENOVA	DISTILLAZIONE - RAFFINAZIONE	60.000
8	SPEZIA	DISTILLAZIONE - PIROSCISSIONE - RAFFINAZIONE	300.000
7	LIVORNO	DISTILLAZIONE - PIROSCISSIONE - IDROGENAZIONE - STABILIZZAZIONE - VACUUM - RAFFINAZIONE - DUD-SOL - BARI-SOL (LUBRIFICANTI PARAFFINE)	360.000
13	ROMA	DISTILLAZIONE - RAFFINAZIONE (Permetolo)	40.000
6	NAPOLI	DISTILLAZIONE - PIROSCISSIONE - FASE VAPORE - RAFFINAZIONE - CLEAROSOL (OLI LUBRIFICANTI) - DEPARAFFINAZIONE (BENZOLE - ACETONE - PARAFFINE)	220.000
5	BARI	DISTILLAZIONE - PIROSCISSIONE - IDROGENAZIONE - STABILIZZAZIONE - VACUUM - RAFFINAZIONE - DUD-SOL - BARI-SOL (LUBRIFICANTI SELETTIVI E PARAFFE)	300.000
14	ALTRE MINORI	DISTILLAZIONE E RAFFINAZIONE	30.000
<b>TOTALE CAPACITÀ ANNUA Tonn</b>			<b>2.280.000</b>





**CAPACITÀ DEI DEPOSITI COSTIERI, IVI COMPRESI I SERBATOI  
DELLE RAFFINERIE DEI GREZZI, SEMILAVORATI E FINITI.**  
— ANNO 1942 —

TIRRENO		ADRIATICO	
LOCALITÀ	Mc	LOCALITÀ	Mc
VADO LIGURE - SAVONA	185.000	TRIESTE	300.000
GENOVA	98.000	FUME	75.000
LA SPEZIA	80.000	PURTO NOGARO	5.000
LIVORNO	215.000	VENEZIA (Pala indigena Raffineria)	352.000
CITTA'VECCHIA	9.500	RAVENNA (Pala indigena Raffineria)	15.000
ROMA (FIUMICINO)	2.500	ANCONA (FALCONARA)	35.500
NAPOLI	394.000	ORTONA A MARE	24.000
NAPOLI S. GIOVANNI TERNICO	14.000	SARAJEVA	1.500
MESSINA (PORTO)	15.000	BARI	187.000
PALERMO	13.000	MONOPOLI	20.000
CATANIA	8.000		
AGUSTA	18.000		
CAGLIARI E PORTO TORRES	8.000		
		<b>TOTALE</b>	<b>1.017.000</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.017.000</b>		

Complessivamente la capacità in mc dei suddetti Depositi costieri è

$$C = Mc = 1.056.000 + 1.017.000 = 2.073.000 \text{ mc}$$

Si aggiunge altri serbatoi compresi nei dati precedenti in ragione del 5% del totale.

$$100.000$$

C = capacità Totale generale dei serbatoi costieri

$$2.173.000$$

Non sono compresi i serbatoi in servizio alla marina e dell'armamento che si trova a Porto S. Stefano - Marsella - Marfa S. Pietro  
 Depositi italiani. Mancano dati precisi al riguardo e si può ritenere che in complesso la capacità dei serbatoi di riserva sia di un volume che può far lieve sul deposito italiano si calcola in 100.000 mc  
 La capacità totale generale dei serbatoi costieri si calcola in 2.350.000 mc

$$C = 2.173.000 + 176.000 = 2.350.000 \text{ m}^3$$

**Allegato10 Capacità lavorazione raffinerie e volume dei depositi costieri nel 1942**

### 3) Periodo 1940-1943 (armistizio)

Il successivo periodo dal secondo semestre del 1940 all'armistizio del 1943 si svolse in condizioni ancora più precarie e difficili e sotto le dure leggi e conseguenze della guerra.

Alle difficoltà sopra accennate si aggiunsero anche le offese nemiche, che arrecarono agli impianti petroliferi italiani danni non lievi, ai quali diventava sempre più difficile il potervi provvedere ed obbligavano alla realizzazione di attrezzature provvisorie e di fortuna con le quali mantenere, nei migliori modi possibili, in esercizio le più importanti raffinerie delle quali non si poteva fare a meno.

Abbiamo parlato già in precedenza, ed anche in altre note di questa relazione generale, di questi danni di guerra e, nei riguardi degli impianti Anic, abbiamo anche precisato come, mentre lo stabilimento di Bari era rimasto fortunatamente illeso da ogni offesa nemica e poté continuare normalmente le sue lavorazioni alimentate dal grezzo albanese, in quello di Livorno ogni attività fu dovuta interrompere nel settembre del 1943 non per i danni di guerra subito a cui fu sempre prontamente riparato, ma per la materiale asportazione, effettuata *manu militari* da parte germanica, di tutti i principali impianti costituenti quel grandioso stabilimento.

Primi fra questi più importanti impianti asportati furono quelli per la produzione di lubrificanti selettivi e di paraffine con i processi più moderni Duo Sole e Bari Sol, i quali formarono oggetto di premeditata capzione per integrare le occorrenze germaniche, deficienti, appunto in questo importantissimo settore petrolifero non soltanto nel campo quantitativo in relazione all'effettivo bisogno tedesco, ma in quello qualitativo per i sistemi di minore resa quantitativa e qualitativa esistenti in quella nazione.

Con questa violenta azione tedesca non si asportavano semplicemente dei macchinari e materiali speciali, ma si distruggeva uno dei più interessanti settori dell'industria petrolifera italiana che ne rimaneva profondamente vulnerata.

Non si aderì perciò mai alle replicate offerte di compenso in danaro di quanto era stato asportato, ma a riparazione del danno molto più grave subito dall'Italia, questa, dopo essersi invano opposta alla esportazione, rivendicò come proprio diritto ed unica riparazione possibile, la rimessa nello *statu quo* ente dello stabilimento di Livorno.

C) liesto oculato contegno e la ufficiale richiesta anzidetta potranno servire a chi di dovere per salvaguardare nei limiti del possibile ed a momento e modo opportuno, gli interessi reali del nostro paese.

In questo senso e di quanto sopra sono state perciò, ed a tempo debito, interessate le superiori autorità dello Stato.

### 4) Periodo dopo il 1943

Intervenuto l'armistizio nel settembre 1943 e creato dalla Commissione alleata di controllo il Comitato italiano petrolifero (Cip) costituito con i rappresentanti delle tre grandi società estere che in precedenza alla guerra avevano esercitato attività petrolifera in Italia (e cioè la Standard Oil, la Shell e la Socony Vacuum) ed ai quali fu aggregato anche un dirigente dell'Anic tutti gli impianti e le attrezzature petrolifere italiane furono prese in consegna, ed in parte gestite direttamente dal Cip ed in parte lavoranti per conto di quest'ultimo, al fine di provvedere (attraverso un unico organo petrolifero riconosciuto dagli alleati e cioè il Cip stesso) a tutte le occorrenze prevalentemente belliche per la condotta della guerra in Italia, ed in più modesta parte per le necessità più urgenti del nostro paese.



Gli impianti e le attrezzature petrolifere italiane ed in particolare le raffinerie, per mancanza assoluta di materia prima da lavorare, avevano intanto cessato ogni loro attività industriale, ed esse furono sfruttate, più che altro, come depositi costieri o interni per tutti i prodotti finiti, importati dagli alleati in Italia essenzialmente per le loro esigenze belliche.

Date le speciali circostanze e le condizioni generali che hanno caratterizzato quei difficili momenti, è da riconoscere che la creazione del Cip più che opportuna corrispondeva ad una effettiva necessità la quale esigeva che tutte le pratiche e le relazioni che in materia petrolifera avrebbero dovuto intercedere fra le varie autorità governative e le società e ditte esercenti attività petrolifera in Italia, fossero accentrate, per il loro più sicuro, rapido e regolare svolgimento, in un unico organo esecutivo che servisse da tramite fra gli alleati stessi e quelle autorità, società e ditte.

Col decreto legge 1 marzo 1945, n. 138, questo organismo sorto dalla guerra, fu riconosciuto come ente di diritto pubblico e ne furono disciplinate le attribuzioni e le relazioni sia verso lo Stato italiano che le varie ditte e società petrolifere italiane.

Regolarizzata così la posizione giuridica di tale ente, esso oltre a provvedere al ricevimento, deposito e redistribuzione alle forze alleate in Italia ed al pubblico italiano dei prodotti petroliferi importati dall'estero, ha anche intrapreso, con saggia e giusta visione delle cose, la riparazione e la ricostruzione sia pure parziale degli impianti e delle attrezzature petrolifere da esso prese in consegna.

Ciò mirava a rimettere le opere stesse gradatamente in condizioni di efficienza e potersene così servire non appena passati i più difficili ed eccezionali tempi immediatamente post bellici, ove fosse possibile di riapprovvigionare regolarmente l'Italia anche con materie prime, ed iniziare così la nuova fase, che ora si sta attraversando, per la ripresa industriale petrolifera, con orientamenti e programmi naturalmente diversi da quelli che avevano servito di base nelle differenti condizioni e necessità del periodo pre bellico, e che sono stati in precedenza esaminate e precisate.

Ed in effetti quando nel novembre del 1946 l'Italia ebbe di nuovo i suoi primi rifornimenti di materie prime da trattare negli stabilimenti, questi poterono riprendere la loro attività industriale in parte in piena efficienza, come ad esempio quello di Bari dell'Anic, ed in parte con capacità ridotta per le riparazioni fattevi o tuttora in corso di ultimazione, come gli altri della Spezia, di Napoli, di Marghera e di Trieste.

Oggi la capacità lavorativa delle raffinerie già in esercizio o che lo saranno entro breve tempo, riferita alla sola operazione di distillazione può ritenersi di circa 2.500.000 tonnellate all'anno e quella degli impianti di piroschissione di circa un milione di tonnellate.

Queste cifre, messe al confronto delle grandi ed inevitabili necessità a cui far fronte per la ricostruzione industriale, civile ed edile italiana e per le esigenze e la regolarità dei trasporti di ogni genere, ed in una parola per la ripresa della totalità delle nostre attività nazionali, mostrano chiaramente quanti e quali importanti lavori restino ancora a compiersi per riacquistare la posizione di primaria importanza raggiunta dal nostro paese nel suo recente passato.

Ma naturalmente a questo termine non si deve mirare, e tanto meno fissare, come quello massimo a cui arrivare, perché nulla induce, ed anzi tutto consiglia, al contrario di dare alla industria petrolifera italiana l'ulteriore massimo impulso che permetta di migliorare sempre più in questo vitale campo le condizioni del nostro paese, orientandosi anche, sull'esempio francese, ad una politica di oculata collaborazione internazionale, della quale si è diffusamente già parlato in altra di queste note, e cioè in quella relativa alla funzione che può essere riservata all'Italia, in un prossimo avvenire, in relazione allo sviluppo petrolifero del vicino Medio Oriente.

Si richiamano perciò qui senza ripeterle, tutte le considerazioni pure già fatte circa le mutate condizioni attuali di cose, le maggiori necessità avvenire del nostro paese e le sue speciali condizioni generali, che tutte ci inducono ad una politica di collaborazione internazionale con le maggiori potenze detentrici della quasi totalità delle risorse petrolifere universali.

Non si è voluto espressamente entrare in maggiori dettagli né citare cifre e dati statistici per il periodo dal 1938 in poi, perché non ancora ufficiali né definitivamente accertati mentre quelli che vengono riferiti differiscono fra di loro per modo che, soltanto quando più attendibili dati del genere potranno essere messi a disposizione, sarà il caso di completare l'esame del periodo stesso; per il quale, nel momento attuale, e per gli scopi che si propone la presente nota, si è ritenuto sufficiente di indicare soltanto i suoi punti principali e le caratteristiche più importanti.

#### IV - Intero periodo dal 1910 al 1938 e 1946

Esaminati in maggiore dettaglio ciascuno dei periodi principali in cui si può considerare suddiviso l'intero intervallo di tempo intercorso dal 1910 a tutto il 1938, e basandosi soltanto sui punti singolari che sono emersi dalle indagini fatte, nell'allegato n. 11 si è rappresentato, in modo naturalmente molto schematico, l'andamento generale del fenomeno petrolifero italiano nell'intero periodo anzidetto, andamento che risulta in ogni modo bene corrispondente al reale svolgimento della nostra attività petrolifera nel periodo stesso.

In tale diagramma sono riportati i dati quantitativi e tributari relativi alle importazioni fatte negli anni caratteristici presi in esame.

Per quanto riguarda i dati quantitativi espressi in tonnellate anno, si precisa quanto segue:

- 1) la linea 4 si riferisce al totale complessivo delle importazioni di materie petrolifere sia bianche che scure
- 2) la linea 1 si riferisce al totale delle importazioni delle sole materie scure. Conseguentemente l'intervallo fra le due precedenti linee 4 e 1 rappresenta il totale delle materie bianche (benzina, petroli e lubrificanti)
- 3) la linea 1a si riferisce al totale degli olii grezzi. L'intervallo fra le linee 1 ed 1a comprende poi i gasoli, le nafte ed olii combustibili, etc.

Per quanto riguarda gli oneri tributari annui all'estero, sia complessivi che unitari medi per tonnellata, sono riportati nel diagramma, ed in corrispondenza, dei singoli anni caratteristici anzidetti, i relativi valori, con i quali si sono tracciate le linee 5 e 6, di cui la prima rappresenta gli oneri tributari annui complessivi e la seconda quelli, invece, unitari medi per tonnellata di merce importata.

Nello stesso diagramma sono stati determinati anche gli incrementi e le diminuzioni medie annue verificatisi in ciascuno dei periodi principali presi in esame, tanto dei quantitativi come dei corrispondenti oneri tributari delle importazioni effettuate in ognuno di detti periodi.

Risulta dall'esame del diagramma e dal prospetto riassuntivo facente parte dell'allegato n. 11, che la importazione delle materie scure (gasoli ed olii combustibili) da un quantitativo iniziale di





DATI RELATIVI ALLE IMPORTAZIONI ANNUE NEL PERIODO 1910-1938

N° di ordini	Anni	1910	1922	1926	1934	1938	Intero periodo 1910-1938		OSSERVAZIONI
	Periodi anni	12		4	8	4	Quantità importate Tonn.	Onere tributario all'estero	
1	Importazioni annue								(1) L'importazione di olio grezzo da lavorazione in raffineria sic iniziata nell'anno 1921 con Tonn. 6.100.  (2) Tenendo conto anche delle importazioni di paraffine, vaselline, cere, ecc. per la totalità per l'intero periodo 1910-1938.
	a) Olii grezzi Tonn.	=	8.100	31.300	142.900	1.474.000	3.776.000	1047.100.000	
	b) Residui " "	11.000	155.000	373.400	1122.400	955.000	12.626.700	2.812.170.000	
	Totale materie sicure Tonn.	11.000	163.100	404.700	1265.300	2.429.000	16.402.700	3.859.270.000	
2	Carburanti Tonn.	97.800	205.100	352.000	497.000	152.100	8.814.900	6.470.950.000	
3	Lubrificanti Tonn.	49.200	66.800	77.300	65.700	43.900	1.995.900	2.639.470.000	1° Quantità Tonn. 28.760.000
4	Totale delle importazioni complessive 1+2+3 = Tonn.	158.000	435.000	834.000	1828.000	2.625.000	(2) (2) 27.213.500	12.969.700.000	2° Onere tributario Totale L. 14.500.000.000
5	Onere tributario annuo per le importazioni complessive ..... L.	30.700.000	585.000.000	907.608.000	295.000.000	791.600.000	(2) 12.969.700.000	—	
6	Valore unitario medio dell'onere tributario annuo ..... L.	194	1344	1085	161,80	301	476,50	—	
7	Incremento o diminuzione media annua del periodo.	Quantitativo Tonn.	+ 23.083		+ 99.999	+ 124.250	+ 199.250	—	—
8			Valutorio L.	+ 46.190.000		+ 60.625.000	- 76.576.000	+ 124.150.000	—

**Allegato 11 Attività petrolifera italiana dall'anno 1910 al 1938**

11.000 tonnellate nel 1910, è passata nel 1922 a 163.100 tonnellate, nelle quali figurano per 8.100 tonnellate gli olii grezzi, i quali soltanto nel precedente anno 1921 erano apparsi nel campo delle nostre importazioni con 6.100 tonnellate.

Alla fine del 1926, quando cioè ebbe inizio il risveglio italiano dal suo letargo petrolifero, le materie scure importate si erano elevate a 404.700 tonnellate; di cui soltanto il 7.8% cioè 31.300 tonnellate, di olio grezzo.

Nel successivo periodo 1927-1934, che si potrebbe denominare "periodo dei *crackings* o della piroscissione" gli impianti relativi, per lavorazioni a ciclo incompleto, di Marghera, di Napoli e della Spezia, unitamente alle modeste ed antiquate raffinerie di Fiume (Romsa) e di Trieste (Siap) nonché agli altri pochi impianti minori di semplici distillazioni primarie, entrarono gradatamente in una fase di più efficiente attività e la importazione delle materie scure si elevò nel 1934 a tonnellate 1.265.300.

In questo quantitativo, però, continuavano a prevalere i residui (tonnellate 1.122.400) sugli oli grezzi (tonnellate 142.900); che rappresentavano perciò ancora appena l'11% del totale delle materie scure importate.

È stato nel successivo periodo 1935-1938 e cioè con l'entrata in funzione delle raffinerie predisposte per lavorazioni a ciclo completo, in cui erano stati trasformati i tre primitivi *crackings* sopra indicati, e delle altre nuove quali l'Aquila di Trieste, gli impianti di Bari e di Livorno dell'Anic che l'importazione dell'olio grezzo ha preso il sopravvento, raggiungendo nel 1938 le 1.474.000 tonnellate e cioè il 60% delle importazioni complessive di materie scure di tonnellate 2.429.000, superando notevolmente quello dei residui che fu di 955.000 tonnellate.

Esaminando nell'insieme il fenomeno dell'importazione totale di materie scure, esso presenta una variazione quantitativa molto notevole, perché si è passati dalle 11.000 tonnellate nell'anno 1910 a 404.700 nel 1926, ad 1.265.300 nel 1934 e finalmente ai 2.429.000 tonnellate nel 1938, con il rilevante incremento complessivo dal valore annuo iniziale a quello finale di tonnellate 2.418.000.

È da ricordare qui anche che già nell'anno 1926 le importazioni di materie scure si erano elevate a circa il 50% delle importazioni totali ( $1:04.700 = 0.486$ ) e che nel 1938 il quantitativo totale

834.000

di materie scure importate in 2.429.000 tonnellate rappresentava il 92.5% del totale di tutte le importazioni nel loro complesso che fu di tonnellate 2.625.000 (vedere anche allegato 2, 3, 4).

I rilievi e le deduzioni qui sopra fatte mostrano chiaramente tutta la influenza che, nei riguardi quantitativi delle importazioni dall'estero, ebbero i provvedimenti legislativi adottati dal 1926 in poi; e che valsero a far mutare radicalmente l'orientamento italiano in materia petrolifera con notevoli vantaggi sia economici che industriali ed infine generali e sociali per lo sviluppo del nostro paese.

Nei periodi successivi all'anno 1938, le perturbazioni sempre maggiori nelle relazioni internazionali da prima, e poi la grande guerra mondiale, hanno influito molto sfavorevolmente sul problema delle importazioni degli olii minerali grezzi dall'estero, le quali si resero sempre più difficili sia nei riguardi della possibile disponibilità di detti olii alle fonti di produzione, come per i loro trasporti marittimi a prezzi sempre più elevati, con eccessivi oneri di assicurazione del naviglio, sottoposto a speciali e gravose condizioni di navigazione e di sorveglianza estera, fino al punto da indurre gli armatori a non aderire a richieste di noleggio, nonostante l'accettazione da parte degli importatori di tutte le condizioni che fossero state a loro imposte dagli armatori.



Nel 1943 poi le importazioni di olii grezzi, le quali già da tempo erano cessate da oltre mare, vennero a cessare quasi completamente anche dall'Albania e della Romania, le quali erano rimaste le uniche fonti di alimentazione petrolifera per il nostro paese.

Sorte presso a poco analoga hanno presentato le importazioni dei carburanti (benzina, petrolio illuminante, acqua ragia, gasolio leggeri), che, partite nel 1910 con 97.800 tonnellate, raggiunsero gradatamente un massimo di 497.000 tonnellate nel 1934, per scendere poi rapidamente al minimo di 152.100 tonnellate nel 1938.

Questa notevole riduzione è stata la naturale conseguenza dell'entrata in funzione entro il periodo 1935-1938 delle maggiori raffinerie italiane, in cui l'adozione delle lavorazioni petrolifere a ciclo completo esige per la loro alimentazione un quantitativo sempre più crescente di olii grezzi e di residui.

Da ciò la prevalente importazione delle materie scure da lavorare in paese su quella dei prodotti finiti in carburanti, che venivano sostituiti con quelli ricavati nelle raffinerie nazionali.

Invero per la capacità lavorativa assegnata a queste ultime, si poteva, già allora, coprire totalmente il fabbisogno del paese con benzina auto, e provvedere a quote anche elevate degli altri idrocarburi e prodotti necessari per gli usi civili ed industriali del paese (allegato n. 1).

Un andamento meno movimentato presentano i lubrificanti che dalle 49.200 tonnellate nel 1910 avevano raggiunto le 77.300 nel 1926, ed erano andati, poi, discendendo fino alle 43.900 tonnellate nel 1938, e cioè ad un livello anche inferiore a quello dell'anno 1910, notando inoltre che in quest'ultimo anno il complesso delle importazioni era stato di sole 158.000 tonnellate mentre tale valore nel 1938 era già divenuto di 2.625.000 tonnellate.

Tenendo presente il rapporto che in generale intercede fra il consumo complessivo annuo di prodotti petroliferi e quello dei lubrificanti, strettamente fra di loro interconnessi, si può comprendere, ed apprezzare facilmente, quanto grande sia stato il sacrificio che ha dovuto subire lo sviluppo civile ed industriale italiano nel periodo ora in esame, per la contingentata disponibilità dei prodotti anzidetti.

Oltre alle difficoltà ed alle sfavorevoli circostanze relative alle importazioni dall'estero di prodotti petroliferi finiti in generale, è da tenere presente anche che nel periodo 1935-1938 la produzione nazionale di olii lubrificanti si limitava ancora alle 20-30.000 tonnellate anno, e per di più di qualità non superiore.

Il fabbisogno reale nazionale doveva valutarsi in oltre le 100.000 tonnellate anno, di guisa che a coprire la grave deficienza che ne risultava doveva intervenire l'importazione dall'estero di tutto il restante quantitativo occorrente al paese con un onere tributario ed economico molto grave per l'erario pubblico.

A colmare tale lacuna od a provvedervi invece in modo per noi il più conveniente possibile sotto ogni riguardo intervennero però gli appositi impianti proposti ed eseguiti dall'Anic a Livorno del tipo e sistema il più moderno ed efficiente allora conosciuto, i quali entrarono in funzione verso la fine dell'anno 1941, con piena corrispondenza di rese quantitative e qualitative alle previsioni fatte nei relativi progetti (allegato n. 8).

Questi impianti hanno lavorato fino al settembre del 1943, e cioè fino a quando i tedeschi che ne difettavano ne effettuarono, *manu militari*, l'asportazione all'estero.

Con la ricostruzione *ex novo* dello stabilimento di Livorno sarà sicuramente provveduto, ed in misura anche più adeguata a questa grande necessità nazionale, procedendovi con impianti e si-

sterni attualmente i più progrediti, e con la più larga visione delle future nostre occorrenze in relazione allo sviluppo industriale e civile del nostro paese.

Come indicato nel diagramma allegato n. 11 la linea 4 che si riferisce al quantitativo totale delle importazioni dall'estero, parte da un minimo di 158.000 tonnellate nel 1910, tocca le 834.000 tonnellate nel 1926, si eleva rapidamente ad 1.828.000 tonnellate nel 1934 e con un gradiente annuo sempre più pronunciato, raggiunge i 2.625.000 tonnellate nel 1938.

Si tratta quindi di un fenomeno ad alto gradiente, del quale è, quindi, importante di fissare i punti più caratteristici iniziali, intermedi e finali, ciò che è fatto nella seguente tabella:

Anno	Importazioni annue in tonnellate		% olii grezzi mlk importati 1011btah	Onere valutario tributario	
	Complessive	Milioni di Lit. Totali Olii grezzi		Complessive lire	Unitario medio lire
1 1910	158.000	11.000		30.700.000	194
2 1926	834.000	404.700	3.7	907.608.000	1.085
3 1934	1.828.000	1.265.300	7.8	295.000.000	161.80
4 1938	2.625.000	2.429.000	56	791.600.000	301

Si è già visto in precedenza che soltanto nel 1921 (vedi allegato n. 2-11) si iniziò l'importazione in Italia di olii grezzi con 6.100 tonnellate anno.

Fra il 1923 ed il 1924 (vedi allegato n. 4) il rapporto quantitativo fra le importazioni di olii grezzi e residui ed il totale delle importazioni complessive annue da prima eguaglia e, poi, sorpassa quello relativo invece alle importazioni dei carburanti (punto d'incrocio A).

La differenza fra i valori di questi due rapporti non è molto grande fino al 1928 (punto B allegato n. 4); ma dal 1929 in poi e fino al 1938 essa va sempre crescendo a favore delle importazioni delle materie scure petrolifere su quelle dei prodotti bianchi.

La inversione, invece, nei rapporti valutari relativi agli oneri tributari annui si inizia dopo il 1932 (punto C dell'allegato n. 4) e lo sfasamento di tempo fra le due inversioni, rispettivamente quantitativa e valutaria, è dovuto sia alla sostenutezza dei costi delle materie bianche come al fatto che l'incremento prima e la predominanza poi delle importazioni delle materie scure su quelle delle materie bianche, si iniziò con gradiente sempre maggiore dal 1935 in poi (punto D dell'allegato n. 4).

I punti A, B, C e D del diagramma allegato n. 4, si possono definire come caratteristici dell'andamento del fenomeno petrolifero italiano e rappresentano i punti di inversione che si sono verificati nel medesimo in conseguenza del mutato orientamento ed indirizzo petrolifero nel nostro paese.

L'onere tributario complessivo per tutte le importazioni annue cresce sempre e rapidamente, dal valore di lire 30.700.000 nel 1910 a quello di lire 585.000.000 a fine 1921 e tocca il massimo di lire 907.608.000 nel 1926.

La linea 5 del diagramma anzidetto n. 11 mette in chiara evidenza l'andamento degli oneri tributari complessivi in questo periodo, caratterizzato dalla funzione passiva italiana di solo e proficuo campo commerciale in cui immettere i prodotti finiti importati dall'estero.

La linea 6 del diagramma stesso mette, invece, in evidenza l'andamento degli oneri valutari unitari, ed essa mostra un massimo di lire 1.344 a fine anno 1921, con un anticipo di circa 4 anni sul massimo, invece, degli oneri tributari annui complessivi sopra già indicati.

Le linee 5 e 6, relative alle anzidette due categorie di oneri tributari rispettivamente complessivi ed unitari prendono poi a partire dai rispettivi culmini un andamento continuamente decrescente fino al 1934 (vedi allegato n. 11), in cui l'onere totale scende al minimo di lire 295.000.000 e quello, invece, unitario a lire 161,8, valore questo ultimo inferiore anche a quello iniziale di lire 198 relativo al 1910, tenendo inoltre presente in questo paragone che il totale delle importazioni petrolifere del 1910 si limitava a sole 11.000 tonnellate mentre quello nel 1934 aveva raggiunto il totale di tonnellate 1.828.000 di cui 1.265.300 di materie scure.

Dall'esame finora fatto, emergono chiare le condizioni molto favorevoli che la nostra attività petrolifera aveva raggiunto già nel 1934.

Esse però nel successivo periodo 1935-1938 risentirono subito la sfavorevole influenza delle perturbate relazioni dell'Italia con le altre nazioni e che portarono dapprima alle sanzioni a noi applicate (che resero più difficili e costosi sia gli acquisti come i trasporti petroliferi) e successivamente la guerra mondiale, in cui fummo coinvolti.

È indubbio che se questi speciali e gravi avvenimenti non si fossero verificati, nessuna ragione vi sarebbe stata perché l'andamento tanto favorevole della nostra attività petrolifera, disciplinata dai provvedimenti di legge del 1926, del 1933 e del 1936, non avesse a mantenersi sempre tale ed anzi progressivamente migliorantesi a nostro beneficio.

Ciò non esclude che qualche rialzo nelle linee quantitative ed in quelle valutarie si sarebbe potuto sempre verificare, ma essi non avrebbero potuto essere mai tali da presentare gradienti troppo elevati come invece si sono verificati, e sono messi in evidenza nell'ultimo tratto del diagramma allegato n. 11 relativo al periodo dal 1934 al 1938.

Eppure, nonostante tutte le sfavorevoli condizioni petrolifere mondiali sopra precisate l'onere tributario annuo unitario del 1938, pure essendosi elevato a lire 301, restava però sempre molto inferiore al valore di lire 1.344 da esso raggiunto nel 1922.

In tale confronto è da tenere inoltre presente che a tale epoca sulla importazione totale di 2.625.000 tonnellate, le materie scure vi figuravano per il 90%, e cioè per 2.429.000 tonnellate, delle quali poi oltre il 60% era costituito dagli olii grezzi.

Si conferma quindi che alla fine del 1938 l'organizzazione petrolifera italiana si presentava in condizioni pienamente soddisfacenti, sia nel campo industriale e commerciale, come in quello finanziario ed economico.

Ed è qui da rilevare che per quanto più specialmente si riferisce al campo industriale il sistema di impianti creato dopo il mutato orientamento italiano nella sua attività petrolifera, era già allora in piena e progressiva efficienza ed era riuscito a colmare la assoluta nostra deficienza di pochi anni prima, e cioè nel lungo periodo di esclusiva attività commerciale dal 1910 al 1926.

Si deve quindi riconoscere che:

- a) l'alto livello e le salde condizioni a cui era stata portata, e stabilmente messa, l'attività petrolifera italiana già nel 1938, e che permetteva all'Italia di guardare con tutta fiducia al suo ulterio-

- re favorevole sviluppo, avevano avuto come uno dei loro fattori più importanti il mutato indirizzo petrolifero del nostro paese dal 1926 in poi
- b) soltanto cause ed eventi, che nulla avevano ed hanno a che vedere con il suddetto nuovo orientamento petrolifero nella esplicazione della nostra attività in materia, hanno pregiudicato ed influito sfavorevolmente sull'attività stessa, la quale avrebbe potuto, invece, con tutta sicurezza seguitare nel suo progressivo e proficuo sviluppo, in stretta connessione con quello generale civile ed industriale della nostra nazione
  - c) l'introduzione quindi in Italia, sull'esempio della Francia e di altre nazioni, di una propria attività industriale petrolifera, è stata anche per essa fonte e causa efficiente di proficuo progresso sotto ogni punto di vista compreso quello economico e valutario.

I numeri indici più evidenti e fondamentali che valgono a caratterizzare i singoli periodi che, nel loro insieme, costituiscono quello integrale dal 1910 al 1938, sono indubbiamente rappresentati dai valori degli incrementi o delle diminuzioni medie annue che si sono verificate sia nei quantitativi che nei valori valutari corrispondenti alle importazioni ed ai consumi petroliferi.

Sotto questo riguardo è da rilevare nell'esame in corso che l'incremento quantitativo, il quale nell'intero periodo 1910-1922 era rappresentato da un valore annuo di 23.083 tonnellate, è andato sempre elevandosi per raggiungere le 199.250 tonnellate anno nel periodo 1935-1938.

In correlazione a tali valori quantitativi, l'incremento medio valutario, già elevato nel periodo 1910-1922 e che era stato di lire 46.190.000 aumenta ancora notevolmente e raggiunge gli 80.625.000 lire nel 1926 (vedere allegato n. 11).

Ma nel successivo periodo fino al 1934, esso diminuisce rapidamente e cambia disegno, divenendo così una effettiva diminuzione di lire 76.576.000.

Questo investimento e diminuzione nell'onere valutario medio annuo è stato veramente considerevole, e ciò è messo in chiara evidenza dagli andamenti delle linee 5 e 6 riportati nel ricordato diagramma allegato n. [...].

Risulta da tutto quanto si è esposto in precedenza che:

- a) nel lungo periodo intercorso dal 1910 al 1926 la nostra industria petrolifera si poteva considerare come non esistente, e ciò lo dimostrano i dati ed i valori messi in evidenza per le importazioni dall'estero, le quali erano, per la quasi totalità, costituite da prodotti finiti, richiedenti una maggiore spesa ed un più gravoso impiego di valuta pregiata per il loro acquisto e trasporto dai centri esteri di produzione ai nostri porti d'arrivo in Italia. Questo periodo è stato quindi di stasi industriale petrolifera italiana e di prevalente carattere ed attività commerciale
- b) nel periodo dal 1926 al 1934 si cominciò a risentire l'influenza dell'entrata in azione dei primi modesti impianti di pirolisi, sorti per effetto del regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159, col quale si introduceva in Italia la lavorazione a ciclo incompleto dei residui di distillazione importati dall'estero per l'ulteriore ricavo di carburanti, combustibili liquidi o *cooke* di petrolio
- c) nel periodo successivo al 1934, la lavorazione industriale petrolifera entra in una fase di decisa e notevole attività con l'adozione del ciclo completo di lavorazione degli olii minerali grezzi per distillazione primaria e successiva pirolisi dei residui, prescritto dal regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741, che dà vita alla graduale entrata in funzione del sistema di raffinerie italiane, fra le quali quelle di Bari e di Livorno del tipo più moderno e dotate della mas-

sima elasticità nei cicli di lavorazione possibili ad attuarsi nei medesimi a seconda della variabile qualità delle materie prime da trattare.

I dati esposti nell'allegato n. 11 mostrano, all'evidenza, su quale errata via si era inizialmente messa l'Italia, e quali ulteriori pregiudizievoli conseguenze tecniche ed economiche essa avrebbe dovuto subire se anche nel secondo dei periodi anzidetti si fosse prolungata la dannosa stasi, durata dal 1910 al 1926.

Nei 17 anni intercorsi dal 1910 al 1926 le importazioni, essenzialmente di carburanti e lubrificanti, sono state in complesso di tonnellate 7.400.000, ed hanno importato un onere tributario complessivo di circa lire 7.000.000.000, ed unitario medio di lire 946 per tonnellate di prodotti acquistati all'estero (vedi allegato n. 7).

Per contro nel residuo periodo di 12 anni fra il 1926 ed il 1938 le importazioni si sono elevate a tonnellate 21.300.000, e cioè ad oltre tre volte tanto quelle del precedente periodo, mentre l'onere tributario complessivo ammontante a lire 7.500.000.000, è rimasto, presso a poco, quello sopra indicato per il primo periodo precedente, presentando il lieve incremento di lire 500 milioni, corrispondente al solo 6,8% del totale.

Ma ciò che più importa di rilevare è che le importazioni di questo secondo periodo hanno cambiato di qualità, dando specialmente negli ultimi anni la prevalenza alle materie scure su quelle bianche.

Da ciò una conseguente notevole minore spesa d'acquisto, in guisa che l'onere valutario unitario è sceso dalle lire 946 alle lire 352 e cioè a circa 1/3 del precedente.

Per contro e contemporaneamente l'incremento medio annuo quantitativo verificatosi nelle importazioni è salito dal basso valore di 39.700 tonnellate nel periodo 1910 - 1926 a quello di 124.200 nell'altro dal 1927 al 1934 e poi al massimo di 194.500 nell'intervallo fra il 1935 e il 1938.

Supponendo per un momento che anche nel secondo dei periodi in esame e cioè in quello dal 1926 al 1938 si fosse proseguito coll'andamento avutosi nel primo dal 1910 al 1926, il quantitativo totale di prodotti importati dall'estero per la loro immissione in consumo in Italia sarebbe rimasto limitato a tonnellate 12.617.000 complessive, in luogo dei 28.700.000 che sono stati effettivamente consumati dalle nostre esigenze nazionali, e la relativa spesa di acquisto all'estero sarebbe stata di lire 11.915.000.000 invece dei 14.500.000.000 sostenuta effettivamente.

Eciò: mentre il consumo sarebbe stato ristretto, con conseguente sacrificio dello sviluppo nazionale, dai 28.700.000 tonnellate ai 12.617.000 e cioè limitato con una pregiudizievole e dannosa riduzione, al suo 43%, l'economia di spesa d'acquisto sarebbe diminuita soltanto di lire 500.000.000, corrispondente ad appena il 4% sul totale effettivo pagato.

È evidente la grande sproporzione fra i due risultati qui sopra precisati a tutto e grande sfavore del nostro paese restandone sacrificato e pregiudicato il suo sviluppo civile ed industriale.

Q!Jesti risultati, che non hanno bisogno di alcun maggiore commento, mostrano all'evidenza il notevole incremento che aveva subito l'attività petrolifera italiana sia nel campo quantitativo che in quello più propriamente industriale, e comprovano i sensibili benefici conseguiti anche nel campo economico ed in quello tributario, mentre con l'assicurare il lavoro a parecchie migliaia di operai, e quindi il sostentamento delle numerose loro famiglie, si è contribuito molto efficacemente anche alla soluzione del grave problema sociale della disoccupazione operaia.



**IMPIANTI AUTORIZZATI ALLA LAVORAZIONE  
DI OLI MINERALI**

**Prospetto I**

Prima dell'emanazione del R.D.E. 2 Novembre 1933 N° 1761

**Prospetto II**

Dopo l'emanazione del R.D.E. 2 Novembre 1933 N° 1761

R.I.P. Maggio 1947/1949

№	Ditte e Società esercenti gli impianti	Località	Lavorazioni
1	Raffineria Oli Minerali S.A.	R.O.M.S.A. Fiume	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
2	Raffineria Italiana S. Saba Società Italiana S. Saba	S.I.A.F. Trieste (S. Saba)	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
3	Industria Italiana Carburi S.p.A.	I.C.S.A. Cagliari	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
4	S.A. Permolo	Permolo Roma	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
5	S.A. Permola	Permola Milano	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
6	S.A. Petroli (Società Italiana)	S.P.I. (Società Italiana) Ferrara	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
7	Raffineria Italiana Oli Trasformatori	I.O.T. Milano	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
8	Industria Italiana Lubrificanti S.p.A.	I.L.S. Genova	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
9	Società Carboli	Carboli Genova	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
10	S.A. Lucio Marelli	Marelli Milano	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
11	Omar	Omar Milano	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
12	Roi - Oli	Roi - Oli Milano	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
13	S.A. Oleolite Lubrificanti	Oleolite Milano	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
14	S.A. Basile	S.A. Basile Napoli	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
15	Compagnia Italiana Petroli Petroli	C.I.P. Genova	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
16	Sacchi	Sacchi Torino	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
17	P. Pozzi	Pozzi Novara	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
18	Raffineria Italiana di Saluggia	R.I.S. Saluggia	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
19	Miniere S. Romeno	S. Romeno Trieste	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
20	Stet Minerali	Stet Minerali Brescia	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.

In base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 furono autorizzati a lavorare gli impianti di raffinazione per oli minerali e loro prodotti, di cui si riportano in sintesi i caratteri dell'attività:

21 b) - La Saba - (Società Italiana S. Saba)

22 b) - Napoli Saba (Società Italiana S. Saba)

23 a) - Marghera - (Società Italiana Carburi S.p.A.)

Nota: (Le attività di lavorazione di oli minerali in questi impianti sono state autorizzate in base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 e successive modificazioni e integrazioni).

Nota

In compliance l'autorizzazione di lavoro di oli minerali per tutti i usi, è stata autorizzata la raffinazione di oli minerali per tutti i usi, in base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 e successive modificazioni e integrazioni.

№	Ditte e Società esercenti gli impianti	Località	Data di De- clara- zione	Lavorazioni
1	Raffineria Oli Minerali S.A.	R.O.M.S.A. Fiume	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
2	Raffineria Italiana S. Saba Società Italiana S. Saba	S.I.A.F. Trieste (S. Saba)	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
3	Industria Italiana Carburi S.p.A.	I.C.S.A. Cagliari	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
4	S.A. Permolo	Permolo Roma	21/11/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
5	S.A. Permola	Permola Milano	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
6	S.A. Petroli (Società Italiana)	S.P.I. (Società Italiana) Ferrara	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
7	Raffineria Italiana Oli Trasformatori	I.O.T. Milano	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
8	Industria Italiana Lubrificanti S.p.A.	I.L.S. Genova	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
9	Società Carboli	Carboli Genova	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
10	S.A. Lucio Marelli	Marelli Milano	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
11	Omar	Omar Milano	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
12	Roi - Oli	Roi - Oli Milano	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
13	S.A. Oleolite Lubrificanti	Oleolite Milano	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
14	S.A. Basile	S.A. Basile Napoli	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
15	Compagnia Italiana Petroli Petroli	C.I.P. Genova	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
16	Sacchi	Sacchi Torino	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
17	P. Pozzi	Pozzi Novara	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
18	Raffineria Italiana di Saluggia	R.I.S. Saluggia	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
19	Miniere S. Romeno	S. Romeno Trieste	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
20	Stet Minerali	Stet Minerali Brescia	12/12/1933	Lavorazioni di raffinazione di oli minerali per tutti i usi.

- 1) - Gli impianti di cui al N° 14 sono autorizzati a lavorare oli minerali e ad integrare gli impianti di cui al N° 13, per la raffinazione di oli minerali per tutti i usi.
- 2) - In base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761, è autorizzata la raffinazione di oli minerali per tutti i usi, in base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 e successive modificazioni e integrazioni.
- 3) - Gli impianti di cui al N° 15 sono autorizzati a lavorare oli minerali per tutti i usi, in base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 e successive modificazioni e integrazioni.
- 4) - La capacità di raffinazione di oli minerali per tutti i usi, è autorizzata in base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 e successive modificazioni e integrazioni.

a) - Raffineria S. Saba (Società Italiana S. Saba)	12.000
b) - Raffineria S. Saba (Società Italiana S. Saba)	12.000
c) - Raffineria S. Saba (Società Italiana S. Saba)	12.000
<b>Totale</b>	<b>36.000</b>

Nota

In compliance l'autorizzazione di lavoro di oli minerali per tutti i usi, è stata autorizzata la raffinazione di oli minerali per tutti i usi, in base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 e successive modificazioni e integrazioni.

1 - Raffineria Italiana S. Saba (Società Italiana S. Saba) - 12.000

2 - Raffineria Italiana S. Saba (Società Italiana S. Saba) - 12.000

3 - Raffineria Italiana S. Saba (Società Italiana S. Saba) - 12.000

Nota: (Le attività di lavorazione di oli minerali in questi impianti sono state autorizzate in base al R.D. Legge 21 Novembre 1933 n. 1761 e successive modificazioni e integrazioni).

**Allegato 12 Capacità lavorazione raffinerie nel 1933 e nel 1941**

Nonostante ciò, abbiamo visto come e quanto indietro ad altre nazioni europee stia ancora l'Italia nel campo petrolifero, giacché il suo consumo civile ed industriale oscilla dal 0.27 rispetto a quello metropolitano inglese, al 0.37 rispetto a quello francese ed al 0.45 rispetto a quello germanico.

Appare chiaro quanto cammino ancora resta a farsi dal nostro paese, pure essendo esso demograficamente così denso, per poter assicurarsi quella possibilità di sviluppo e conseguire quella posizione che le sono indispensabili per non restare eccessivamente indietro rispetto alle altre nazioni europee che al pari di essa, sono sprovviste di risorse nei propri territori metropolitani, e debbono basarsi su fonti estere di rifornimento.

Il periodo successivo dal 1938 al 1943, fino all'armistizio è stato quanto mai difficile per l'alimentazione petrolifera del nostro paese, sottoposto a contingentamenti gradualmente crescenti delle materie prime e dei prodotti petroliferi ad esso strettamente occorrenti.

Conseguentemente durante il periodo stesso, il fenomeno petrolifero italiano è stato profondamente influenzato da elementi estranei allo sviluppo normale di una propria attività in materia.

Venute, man mano, a mancare le fonti di rifornimenti d'oltre oceano e quelle del Medio Oriente, l'alimentazione dell'Europa, compresa l'Italia, subì una contrazione straordinariamente forte nel settore civile ed industriale, data la necessità di provvedere innanzi a tutto alle occorrenze belliche di notevole e sempre crescente entità.

Le principali sorgenti di rifornimenti si erano ridotte alla Romania, ove, peraltro, la produzione era in continuo e forte declino naturale, alla Polonia, all'Austria, all'Ungheria ed all'Albania, e si erano intensificate, sfruttandole al massimo, anche tutte le produzioni sintetiche di carburanti e loro succedanei.

Né i dati che circolano finora hanno origini sicure ed attendibili sia nei riguardi quantitativi, che in quelli di costo, e non possono, quindi, servire ancora, e cioè fino a quando non siano stati debitamente integrati e controllati, di base a deduzioni definitive che valgano a caratterizzare il periodo in esame.

Tanto meno è, poi, possibile di dedurre quale avrebbe potuto essere, invece, l'andamento normale del fenomeno petrolifero italiano qualora non fossero intervenuti tanti fattori ad esso sfavorevoli, i quali vi hanno apportato una grave e forzata costrizione nello sviluppo del fenomeno stesso nonostante i grandissimi sacrifici di ogni genere che si sono dovuti sopportare.

Infine anche il periodo dal 1943 ad oggi è stato ed è tuttora quanto mai anormale, pur essendosi verificato un miglioramento molto notevole e progressivo nei quantitativi di materie petrolifere messe gradualmente a disposizione del paese attraverso il Comitato italiano petroli (Cip) e la UNRRN<sup>5</sup>, sorti come organi di alimentazione durante la guerra e quindi con carattere di provvisorietà nelle loro funzioni.

È da ricordare però che l'intervento dell'UNRRAnell'approvvigionamento anche di olio grezzo, ha reso possibile la ripresa delle lavorazioni industriali nelle nostre raffinerie, parzialmente riparate nelle loro parti più essenziali, a cura dello stesso Cip, il quale ha destinato a tal fine una quota dei suoi utili di gestione, facendo così opera di vera utilità per il nostro paese facilitandone la sua ripresa petrolifera.

(5) L'UNRRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) fu lo strumento attraverso il quale fra il 1946 ed il 1948, cioè prima del Piano Marshall, gli americani fornirono aiuti in beni di prima necessità-alimentari e materie prime-ai paesi europei (n.d.c.).

Non avendosi ancora a disposizione dati ufficiali su cui fondarsi, non è però possibile neppure per questo periodo di pronunziarsi con esattezza nei riguardi delle spese relative agli acquisti all'estero ed alla gestione in genere di detti organismi transitori con speciale attenzione ai prezzi di vendita ed ai criteri amministrativi e commerciali adottati specialmente in conseguenza delle eccezionali condizioni del momento, e tanto meno quindi nello sviluppo in generale della nostra attività petrolifera sia attuale che del prossimo futuro.

Si può soltanto dire che tutta la politica e la gestione amministrativa nel difficile e delicato settore petrolifero hanno dovuto seguire criteri ed andamenti del tutto occasionali fortemente influenzati da fenomeni tutt'altro che attinenti all'industria ed al commercio del petrolio e suoi derivati che hanno imposto, invece, la soluzione di problemi essenzialmente politici, sociali e finanziari, fra i quali in prima linea il rialzo generale del costo della vita in tutti i paesi del mondo, e specialmente in quelli che, come l'Italia, sono stati teatri della dura guerra di recente combattuta, rimanendone soccombenti.

Prescindendo per un momento da tutte le sfavorevoli ed eccezionali influenze e circostanze ricordate in precedenza, e limitando sempre l'esame al periodo intercorso dal 1910 al 1938, le prime deduzioni a cui si può incontestabilmente giungere come conclusione fondamentale dello studio fatto in questa nota, si possono così formulare:

- 1) Astraendo dalla guerra recente, se l'Italia non si fosse nel 1926 risvegliata dal suo lungo torpore petrolifero, le condizioni del nostro paese nel 1938 sarebbero state incomparabilmente peggiori e veramente deplorabili
- 2) Se la guerra ci avesse trovato in tali condizioni i pregiudizi arrecatici ed i danni subiti nell'attività petrolifera nazionale sarebbero stati certamente di un ordine di grandezza molto maggiore rendendo più problematica, più difficile e più lenta la nostra ripresa in questo settore così delicato e vitale per il paese
- 3) Sarebbe stato aumentato il pericolo di un nostro ritorno a quel succube sistema di sola attività commerciale, e di ritorno ad un nostro torpore petrolifero, quale si è avuto nel periodo dal 1910 al 1926, di una attività esclusivamente commerciale, soltanto apparentemente molto comoda, ma dannosissima per il nostro paese ed invece molto proficua per i commercianti e gli importatori petroliferi come è appunto avvenuto nel periodo ora ricordato
- 4) Si deve riconoscere che soltanto il mutato orientamento assunto dall'Italia nel 1926 in materia petrolifera ha valso a sollevarci da tale condizione di gravosa inferiorità, ed a rendere la nostra attività petrolifera (così trasformata) una fonte di reali e notevoli benefici per la nostra nazione. Ol\_1est'ultimamente, deve continuare a mantenersi salda ed a seguire fedelmente quelle direttive che l'esperienza del passato ha dimostrato così giuste e proficue all'Italia, facendo ogni sforzo per la più sollecita ripresa dell'attività nel settore per essa così vitale come quello petrolifero
- 5) In tale ripresa si dovranno naturalmente adottare larghi criteri di previsioni per i nostri futuri fabbisogni, onde distanziarsi il meno possibile dalle altre nazioni europee e non costringere il nostro sviluppo nazionale entro termini eccessivamente limitati ed inadeguati per un paese come l'Italia, e la sua posizione nel mondo.

A tali criteri dovranno pertanto essere commisurate sia la capacità lavorativa che le disposizioni tecniche ed industriali le più efficienti e moderne da adottare tanto nella ricostruzione delle installazioni danneggiate dalla guerra, che nella costruzione *ex novo* di altri impianti.

## Trasporti

### A) Generalità

Un altro dei principali lati che presenta il problema petrolifero nazionale è, indubbiamente, quello dei trasporti, sia marittimi che terrestri, delle materie prime e dei prodotti da esse ricavati o importati dall'estero, dai centri di produzione o di arrivo a quelli di deposito interno e successiva distribuzione al consumatore.

La questione riferentesi ai trasporti marittimi d'oltre mare per l'importazione dall'estero è stata già ampiamente trattata nella nota V, nella quale dal problema generale mondiale dei trasporti stessi, si è discesi all'esame di quello che più particolarmente interessava il nostro paese.

Per evitare ripetizioni in materia, e, d'altra parte, ritenendo opportuno che da quanto detto in quella nota sia stralciato ciò che più particolarmente si riferisce ai trasporti petroliferi, si allega alla presente relazione, per formarne parte integrale, una copia del capitolo VI nel quale si è trattato appunto dei trasporti marittimi e della flottiglia di navi-cisterna per l'Italia.

Non resta, quindi, che richiamare integralmente le conclusioni derivate dall'esame fatto sull'importante questione nei riguardi di quanto maggiormente converrebbe all'Italia di fare in proposito.

Si tratta cioè di ricostituirsi una propria flottiglia di navi-cisterna di tipo e di caratteristiche nautiche le più moderne possibili che facciano conseguire, oltre a notevoli vantaggi economici messi in evidenza nell'allegato stralcio, anche quelli di carattere industriale e gli altri toccanti la maggior sicurezza e indipendenza del nostro paese in una materia così delicata come quella dei trasporti mercantili di petrolio.

Del pari in massimo conto deve essere tenuta la possibilità di fare della propria flottiglia un complesso che faccia essere presente l'Italia in tutti i principali siti di rifornimento petrolifero nel mondo, con la propria bandiera e con una propria organizzazione marinara che è tanto consona alla natura stessa del nostro paese.

Resta, invece, a parlarsi dei trasporti dai porti di arrivo o dagli stabilimenti di produzione ai luoghi di deposito e di distribuzione interna, da effettuare con mezzi e sistemi terrestri quali quelli ferroviari, quelli automobilistici e fluviali o per oleodotti.

Circa i sistemi ferroviari, è da tener presente che la notevole disponibilità di carri serbatoi di cui l'Italia godeva anteguerra (della quale una gran parte era però già di tipo sorpassato) è stata o distrutta o danneggiata od infine è andata dispersa nella recente guerra mondiale.

In misura minore hanno sofferto i mezzi automobilistici, più che altro, però, adatti a trasporti di distribuzione regionale e non a quelli a lunghissimo percorso interregionale.

Per i trasporti fluviali la loro importanza in Italia è stata, ed è tuttora, oltremodo limitata, mancando ancora il nostro paese di una rete di navigazione interna e della indispensabile attrezzatura per il suo esercizio.

C2. Intopoi, agli oleodotti, il nostro paese è forse quello che è più indietro di tutti gli altri in materia; mentre che un esame analitico-economico della questione generale relativa al metodo



più conveniente per l'effettuazione dei trasporti in parola, porta necessariamente, a dare la preferenza a quelli per oleodotti, con reti ben studiate ed organizzate e capaci di provvedere al convogliamento sia delle materie scure che di quelle chiare, per il che un oleodotto deve risultare costituito effettivamente da un complesso di più tubazioni destinate ai singoli convogliamenti qui sopra accennati.

La limitata capacità di ciascun carro-cisterna ferroviario, la complessità delle manovre per la composizione e scomposizione delle tradotte petrolifere, le soggezioni dell'invio di prodotti petroliferi cumulativamente a merci di altri generi, la complicazione ed il costo delle manovre ferroviarie da compiere per un tale servizio, le condizioni di sicurezza da adottare per tali trasporti, l'elevato prezzo unitario per tonnellata-chilometro di olio minerale trasportato, la rilevante quantità di carri che per manutenzione o riparazione deve considerarsi normalmente fuori servizio, sono tutti elementi ben conosciuti e ripetutamente valutati che portano a dare, senza esitazione di sorta, la preferenza a ben disciplinati ed efficienti trasporti a mezzo di oleodotti, i quali abbiano le caratteristiche più moderne per soddisfare adeguatamente alle esigenze di un così delicato servizio.

È già da tempo innanzi alle superiori autorità dello Stato un progetto particolarmente studiato per la costruzione, per il momento, di una adeguata rete di oleodotti per il convogliamento sia di materie petrolifere scure che bianche dai porti di arrivo di Vado Ligure e di Genova, nonché da quelli di Spezia, Livorno e Marghera, ai corrispondenti depositi di distribuzione interna del paese, con l'obbiettivo anche, per quelli partenti dagli anzidetti primi porti di Vado Ligure e di Genova, di servire alla estremità nord la vicina Svizzera, mettendole a disposizione una competenza terminale fino a 250.000 tonnellate anno di materie petrolifere.

La capacità di trasporto assegnata a questa rete iniziale di oleodotti italiani, è commisurata alle necessità dell'alimentazione delle regioni genovesi, piemontesi, lombarde, venete, emiliane e toscane, e lo schema di massima di tale rete è rappresentato negli allegati n. 14 e B stralciati dal su ricordato progetto sottoposto alla superiore approvazione dei ministeri competenti in materia.

L'attuazione di tale progetto si finanzia, per così dire, da sé nel senso che, senza aumentare le attuali tariffe di trasporto ferroviario, ma conservandole in vigore per un limitato numero di anni (circa un decennio), l'economia risultante dalla differenza fra il costo di trasporto coi mezzi attuali ferroviari e terrestri in genere e quello invece con la rete di oleodotti progettati, permette di avere gradualmente a disposizione le somme necessarie per la realizzazione dell'opera, mentre nel prezzo di trasporto per oleodotti sono comprese le quote per interesse ed ammortamento dei capitali investiti.

Inoltre una ulteriore sensibile economia verrebbe realizzata nei residuali trasporti interni da effettuare dai depositi regionali ai luoghi di consumo, giacché la rete stessa provvede a rifornire i primi con opportune diramazioni dall'oleodotto principale.

La Francia ci mostra oggi come essa intende attuare una simile applicazione per ora per tutta la parte nord e specialmente per la più importante regione parigina, che è quella di massimo consumo petrolifero in quella nazione.

Né deve omettersi di considerare la maggiore semplicità e sollecitudine conseguibili nello svolgimento dell'esercizio di oleodotti e la notevole riduzione delle perdite, a cui ora danno invece luogo tutte le operazioni di carico e scarico dai serbatoi di deposito, ai vagoni-cisterna e da questi ultimi ai serbatoi di distribuzione, ecc. ecc.

Non si ritiene poi di accennare a quanto si pratica in America, dove le migliaia di chilometri di oleodotti che coprono le zone petrolifere di quelle regioni, parlano da sé sole a favore di un simile genere di trasporto petrolifero.



Pertanto nei riguardi dei trasporti di materie petrolifere si può, in riassunto, dire che sia interesse dell'Italia:

- a) di costituirsi una propria flottiglia petrolifera, per la quale più che nel gran numero di unità, si debba insistere sulle caratteristiche della maggiore efficienza e capacità possibili di trasporto, ricorrendo ai nuovi e più moderni tipi con qualità nautiche le più recenti in materia.  
Per l'esercizio di questa flottiglia si verrà a costituire anche una appropriata organizzazione marinara italiana in tutto corrispondente alle naturali inclinazioni ed all'indole del nostro paese
- b) si deve riconoscere come già sorpassato, poco economico ed insicuro sistema dei trasporti terrestri quello che tuttora è in atto con carri cisterna ferroviari, che la ricostituzione di un adeguato parco di tali vagoni-cisterna importerebbe, per la loro fabbricazione, una spesa indubbiamente maggiore di quella richiesta da una corrispondente ed efficiente rete di oleodotti regionali; mentre nessun confronto economico può sussistere fra quest'ultimo sistema e quello ferroviario ad unità singole di carri serbatoi, ciascuno di limitata capacità, e che dà luogo ai gravi inconvenienti più sopra dettagliatamente accennati
- c) sviluppandosi nel nostro paese una rete di navigazione interna, l'Italia deve mettere in prima linea anche i trasporti fluviali o per via d'acqua delle materie petrolifere e relativi prodotti finiti per la loro distribuzione nelle varie regioni attraversate dalle anzidette vie d'acqua
- d) tenendo presente anche l'eventualità di erigere nell'interno del paese, e, specie nelle regioni più all'uopo adatte quali quelle dell'Alta Italia, di nuove raffinerie per la lavorazione di olii grezzi in ricavo di prodotti finiti e per l'invio di questi ultimi ai centri di deposito interno e di successiva distribuzione al consumatore, il sistema più moderno e adatto allo scopo è certamente quello di costituirsi una adeguata rete di oleodotti capaci di permettere il convogliamento in tubazioni separate delle materie scure e delle materie bianche.  
Di questa applicazione si tratta nel progetto particolareggiato già studiato per l'Alta Italia e fino a Firenze e Livorno, che si trova attualmente all'approvazione superiore dei ministri competenti in materia.

Queste conclusioni e l'esame più dettagliato che dei trasporti marittimi si fa in appresso, valgono a precisare l'importanza del problema ed i mezzi con i quali provvedere ai trasporti in genere di materie e prodotti petroliferi per l'alimentazione del nostro paese.

Segue stralcio dalle "Monografie sulle questioni petrolifere italiane" trasmesse alla Commissione per la riconversione industriale - maggio 1946.

## B) Trasporti e marittimi e flottiglia di navi-cisterna l'Italia

La recente guerra mondiale ha provocato la distruzione di un numero molto rilevante di navi-cisterna di ogni tipo e dimensione, onde è che, anche in questo campo, per formarsi un'idea esatta dell'entità dei trasporti marittimi è necessario riferirsi a dati dell'ante-guerra in anni piuttosto tranquilli.

Nell'allegato n. 1 è riportata la ripartizione del tonnellaggio petrolifero tra i vari paesi nel mondo al 30 giugno 1937, distinguendo le navi-cisterna a vapore dalle motonavi a combustibile liquido.

A quell'epoca il numero totale delle navi-cisterna, iscritte nel *Lloyd's register of shipping*, risulta di 1558, con un tonnellaggio lordo complessivo di tonnellate 9.957.240.

La ripartizione poi fra navi a vapore ed a combustibile liquido era la seguente:

Tabella n. 1

		Dati al 30 giugno 1937					
N. di ordine	Indicazioni	Numero	Tonnellaggio lordo	Percentuale rispetto ai totali		Osservazioni	
				Tonn.	N.		Tonn.
1	Navi-cisterna a vapore	895	5.1	9.970	57.4	52.2	L'Italia figurava al 6° posto della graduatoria con 72 navi e 356.343 tonnellate lorde.
2	Navi-cisterna motonavi	663	4.7	7.270	42.6	47.8	
3	Totale	1.558	9.9	7.240	100	100	

I dati del prospetto che precede mostrano come sia stato grande lo sviluppo delle moto-navi specialmente nei riguardi del tonnellaggio, ed è da ricordare la grande differenza di caratteristiche nautiche che queste ultime presentano oggi rispetto a quelle di qualche anno fa.

Maggiore utilizzazione della stazza lorda, maggiore autonomia di trasporto, maggiore semplicità di manovra, ed utilizzazione come combustibile di un prodotto di alto valore calorifico ricavato dalla stessa materia prima che si trasporta, sono stati i principali fattori che hanno influito su tale rapido ed efficace sviluppo delle moto-navi, non solo nel campo petrolifero ma, in generale, in quello mercantile mondiale.

A dare un'idea della progressione verificatasi, negli ultimi tempi dell'immediato ante-guerra, nel settore della marina mercantile, dalla utilizzazione della nafta come combustibile liquido al carbone fossile, possono valere i seguenti dati relativi a tutte le navi mercantili da 100 tonnellate in oltre di s.l.

Tabella n. 2

N. di ordine	Anno	Tonnellata di stazza lorda di navi		Percentuale rispetto al totale		Osservazioni
		combustibile solido	a combustibile liquido	solido	liquido	
1	1922	45.338.327	16.004.625	73.9	26.1	Nel periodo di 14 anni (1922-1936) il combustibile liquido abbraccia già il 50.1% del naviglio mondiale. Nel 1938 questa percentuale si era già elevata al 52.8%.
2	1925	41.862.181	20.518.195	67.1	32.9	
3	1932	38.194.758	30.173.383	55.9	44.1	
4	1936	31.947.618	32.057.267	49.9	50.1	
5	1938	31.578.746	35.291.405	47.2	52.8	

Senza entrare nell'esame della convenienza o meno dell'adozione dei combustibili liquidi o di quelli solidi, che pure hanno dei validi sostenitori, è da constatare che la sostituzione dei primi ai secondi è in continuo progresso e tutto induce a ritenere che esso non avrà a fermarsi e tanto meno ad invertirsi.

Considerazioni sulla sicura disponibilità e durata delle risorse petrolifere mondiali, e le speciali circostanze che possono presentarsi nei casi di emergenza, danno a questo argomento una importanza sulla quale deve fermarsi ogni maggiore attenzione.

Durante l'esercizio dal luglio 1937 al 30 giugno 1938 vennero completate altre 88 navi-cisterna per complessive 503.425 tonnellate lorde, delle quali 59 unità, per tonnellate lorde 400.994, erano costituite da moto-navi.

Nella tabella che segue sono stati riassunti i dati relativi al tonnellaggio di tutte le navi-cisterna in esercizio nel mondo al 30 giugno 1939, quali risultavano iscritte nel *Lloyd's register of shipping* dal 1927 in poi.

A titolo di confronto sono state aggiunte anche le cifre per gli esercizi 1914-15 e 1919-20.

Tabellan. 3

Dati delle navi-cisterna fino all'esercizio 1938-1939

N. di ordine	Dati del libro-registro per gli esercizi:	Navi-cisterna	Osservazioni
		(Piroscafi e motonavi) Tonnellate s.l.	
1	1914-1915	1.478.988	L'incremento annuo massimo di tonnellaggio lordo si è avuto nell'esercizio 1931-1932 in confronto del precedente 1930-1931 con tonnellate 8.650.141- 7.627.904=1.022.237. Notevoli anche gli incrementi nell'esercizio 1937-1938 in confronto del precedente 1936-1937 in tonnellate lorde 10.085.565 - 9.316.266 = 679.231 e fra l'esercizio 1938-1939 ed il precedente 1937-1938 in tonnellate 10.854.456 - 10.085.565 = 768.891. L'incremento generale medio annuo dell'intera periodo 1914-1915 e 1938-1939 è stato di tonnellate: $\frac{9.375.468}{14} = 669.766$ tonnellate anno
2	1919 - 1920	2.929.113	
3	1927-1928	5.915.677	
4	1928-1929	6.620.028	
5	1929-1930	7.071.015	
6	1930-1931	7.627.904	
7	1931-1932	8.650.141	
8	1932 - 1933	8.911.258	
9	1933-1934	8.863.012	
10	1934-1935	8.776.000	
11	1935 -1936	9.008.972	
12	1936-1937	9.316.266	
13	1937-1938	10.085.565	
14	1938-1939	10.854.456	

In un'altra statistica, al 30 giugno 1938, nella quale si rileva qualche lieve differenza rispetto alle precedenti, il tonnellaggio ed il numero delle navi-cisterna costituenti le principali flotte petrolifere dei vari paesi, risultano quali esposti dalla tabella seguente:

Tabella n. 4

-N.ili-		- ~l 30 giugno 1938		
ordinel	Paesi	Numero delle navi	tonnellate lorde	Osservazioni
1	Gran Bretagna e Irlanda	410	2.672.219	Secondo i dati contro riportati la flotta petrolifera italiana occupa il 5° posto nella graduatoria nei riguardi del numero delle navi-cisterna, ed il 6° posto nei riguardi del tonnellaggio di s.l. al 30 giugno 1938. La graduatoria degli altri stati principali è la seguente: 1) U.S.A. 2) Inghilterra ed Irlanda 3) Norvegia 4) Olanda 5) Italia 6) Panama 7) Francia
2	Canada	28	124.727	
3	Domini	32	216.741	
4	U.S.A.	418	2.759.642	
5	Belgio	9	64.923	
6	Danimarca	14	106.786	
7	Francia	40	241.896	
8	Germania	31	202.221	
9	Olanda	112	561.946	
10	Italia	78	380.488	
11	Giappone	39	345.849	
12	Norvegia	262	1.972.469	
13	Panama	49	450.261	
14	Russia	27	123.209	
15	Spagna	16	76.925	
16	Svezia	17	44.899	
17	Altri Paesi	~	12 Q:112	
18	Totale	1.655	10.615.680	

All'inizio delle ostilità della recente guerra mondiale, e cioè verso la fine del 1939 ed i primi mesi del 1940, il *Lloyd register* portava come costituzione della flotta mercantile mondiale i seguenti dati:

- 1) Numero complessivo di navi mercantili nel mondo compresi i velieri fino a 200 Tonn. 31.186 unità
- 2) Tonnellaggio lordo complessivo 69.439.659 Tonn.

I dati relativi più propriamente alla flotta petrolifera mondiale erano poi i seguenti altri:

- 3) Navi-cisterna petroliere di ogni genere 1.731 unità = 5.5% del totale mercantile
- 4) Tonnellaggio lordo relativo 11.436.840 = 16.47% del totale mercantile

La ripartizione, poi, del naviglio petrolifero all'epoca anzidetta fra i vari paesi del mondo è riportata nella seguente tabella n. S, nella quale l'Inghilterra (Gran Bretagna e domini) è passata al 1° posto con 498 unità per complessive tonnellate lorde 3.264.241, gli Stati Uniti al 2° posto con 421 unità per complessive 2.800.780 tonnellate, l'Olanda al 4° posto con 107 unità e 537.564 tonnellate lorde, e l'Italia al 5° posto con 84 unità e 426.002 tonnellate lorde.

Seguono poi, nella graduatoria, il Panama ed il Giappone ed infine la Francia con 50 unità e 317.313 tonnellate lorde.

n.5

## Flotta petrolifera mondiale all'inizio delle ostilità della recente guerra universale

N. di ordine	Paesi	Numero delle unità petrolifere	Tonnellate lorde	Osservazioni
	Gran Bretagna e suoi domini	498	3.264.241	La graduatoria di contro è basata sul numero di unità. Se si guarda al tonnellaggio occorrerebbe introdurre alcune varianti, come ad esempio, la Francia scenderebbe dal 7° all'8° posto, mentre la Svezia salirebbe dal 13° al 10°. ----- Il Giappone, con sole 47 unità, ha un tonnellaggio complessivo di tonnellate 429.790; mentre la Francia con 54 ha un tonnellaggio di 317.913 e l'Italia con 84 unità ha un tonnellaggio di 426.002. ----- ■ Nell'allegato n. 12 il numero totale delle navi-cisterna è indicato in 1781. La differenza di 50 unità nel totale, e cioè del 3% è dovuta per 37 unità alla valutazione degli altri paesi indicati in n. 65 nell'allegato n. 2 invece di 28 come di contro.
2	Stati Uniti N.A.	421	2.800.700	
3	Norvegia	272	2.117.381	
4	Olanda	107	537.564	
5	Italia	84	426.002	
6	Panama	54	469.664	
7	Francia	50	317.913	
8	Giappone	47	429.790	
9	Germania	37	256.093	
10	U.R.S.S.(Russia)	28	132.853	
11	Argentina	25	123.004	
12	Venezuela	23	63.445	
13	Svezia	19	158.815	
14	Spagna	15	70.649	
15	Danimarca	14	106.472	
16	Belgio	9	65.559	
17	Altri Paesi	28 <sup>(1)</sup>	96.615	
18	Totale	1.733 <sup>(1)</sup>	11.436.840	

A completamento delle osservazioni riportate nella tabella n. 5 che precede, è da mettere in evidenza che, già prima della recente guerra mondiale la costruzione delle navi-cisterna aveva assunto, fra le altre, le seguenti due direttive principali cioè quelle di sempre maggiori portate e velocità di navigazione.

Sotto questo riguardo, a quell'epoca, le navi-cisterna giapponesi detenevano il primo posto, con portata di oltre 100.000 barili (14.000 tonnellate circa) e velocità di 18 nodi all'ora.

A queste direttive corrisponde anche a pieno la flottiglia che l'Azienda generale italiana petroli aveva saputo costituirsi nell'immediato ante-guerra, ma che disgraziatamente è andata perduta, fatta costruire nei nostri cantieri navali di Genova, Palermo e Monfalcone.

Due altre moto-navi erano state pure ordinate, per consegna nel 1940, dalla Standard Oil in questo ultimo cantiere navale in Italia.

Nell'ampio studio di R. Garfias e W. Ristori, della Cities Service Co. di New York, sulle varie flotte petrolifere nel mondo, si rileva ("Oil Weekly" del 10 aprile 1940) che praticamente tutte le navi petrolifere appartenenti alla bandiera norvegese sono state costruite in Inghilterra, Svezia, Germania e Danimarca, che le ultime petroliere della Russia furono costruite nel Giappone e quelle del Panama principalmente in Germania, mentre le speciali navi-cisterna da 25.000 barili ciascuna destinate al trasporto del grezzo del Venezuela, dal Maracaibo alle grandi raffinerie di Aruba e di Curaçao, sono state costruite in Inghilterra e sono di proprietà inglese.



RIPARTIZIONE DEL TONNELLAGGIO PETROLIFERO TRA I VARI PAESI

AL 30-6-1937

N° di ordine	PAESI	Navi cisterna a						% del totale mondiale -	OSSERVAZIONI
		Vapore		Motonavi		Totale			
		N°	Tonnellaggio lordo	N°	Tonnellaggio lordo	N°	Tonnellaggio lordo		
1	Gran Bretagna e Domini.....	267	1.455.367	187	1.431.497	454	2.886.864	29	La percentuale delle navi cisterna a motore (motonavi) si è elevata al 48% del totale nel 1937 contro il 24% nel 1929. Per la Norvegia questa percentuale è del 78%
2	Stati Uniti.....	330	2.243.134	64	332.065	394	2.575.190	26	
3	Norvegia.....	60	408.843	190	1.447.405	250	1.856.250	18.7	
4	Olanda.....	43	138.263	50	309.040	93	447.308	4.6	
5	Panama.....	5	46.559	35	350.600	40	397.159	4. -	
6	Italia.....	58	276.333	14	80.010	72	356.343	3.7	
7	Francia.....	30	164.105	10	77.775	40	241.880	2.5	
8	Giappone.....	8	56.104	20	168.598	28	222.792	1.7	
9	Germania.....	10	73.202	17	86.693	27	159.995	1.4	
10	Svezia.....	-	-	17	128.507	17	128.507	1.3	
11	U.R.S.S.....	3	7.898	26	111.432	24	119.330	1.3	
12	Altri Paesi.....	61	329.865	38	235.648	119	565.513	5.8	
	Totale.....	895	5.199.970	663	4.757.270	1.558	9.957.140	100. -	

Allegato 16 Ripartizione del tonnellaggio petrolifero nel mondo nel 1937

Nell'allegato n. 2 sono riportati i dati principali relativi alle flotte petroliere mondiali all'inizio delle ostilità della recente grande guerra universale, e nella finca "osservazioni" tanto di questo allegato che della tabella n. 5 sono messe in evidenza alcune lievi differenze fra di esse le quali, peraltro, non infirmano comunque le deduzioni e le conclusioni della presente nota.

Si trattava, in complesso, di una flotta costituita da 1.781 navi-cisterna, di capacità unitarie di trasporto variabili da 50.000 ad oltre 100.000 barili, e complessiva di 135.000.000 di barili.

Sulla base, generalmente adottata, di 7 barili per tonnellata di petrolio, il tonnellaggio del cui trasporto potevano essere capaci le navi anzidette, risultava di 19.285.000 tonnellate.

Questo tonnellaggio non è da confondersi con il comune "Dead weight" o tonnellaggio lordo della nave, mentre che per il tonnellaggio di stazza lorda si fa riferimento ai vari metodi di sua determinazione a seconda dei casi.

Circa l'utilizzazione pratica che può realizzarsi dal complesso delle flotte petrolifere, è da tener conto della notevole riduzione che deve apportarsi alla loro disponibilità complessiva per cause e circostanze d'ordine e natura molto diverse fra di loro, e non si esagererà certo a ritenere possibile una riduzione di 1/3 sui valori indicati.

Inoltre una quota elevata del numero complessivo di navi è di proprietà di società petrolifere che le usano per le proprie occorrenze, di guisa che il numero di navi-cisterna sul quale contare in libera concorrenza nel mercato mercantile, è sensibilmente ridotto.

Per alcune flotte poi di vecchia data di costruzione, e quindi con velocità ridotta, non è possibile precisare meglio il relativo coefficiente della loro possibile utilizzazione effettiva.

Se si tiene infine presente il vuoto che le gravi perdite subite durante la guerra hanno apportato nella disponibilità di navi-petroliere dell'anteguerra, e se si tiene conto del crescente consumo mondiale di petrolio, si comprende come abbiano ragione alcune nazioni e le maggiori compagnie di trasporti marittimi di denunciare le imprescindibili necessità, non soltanto di riparare con larghezza alle falle verificatesi, ma di adottare nella ricostruzione e nel rinnovamento del naviglio petrolifero, caratteristiche tecniche e nautiche che ne incrementino sensibilmente e sotto ogni riguardo la loro efficienza unitaria.

Ciò vale soprattutto per l'Italia la cui flotta petroliera, a parte che era già in origine costituita anche da molte unità di vecchia data e costruzione, con capacità e mezzi di trasporto ormai superati e velocità di navigazione molto ridotte, ha subito perdite eccezionalmente elevate (oltre il 60%), ed ha perduto, fra le altre, le sue più moderne e capaci petroliere, a cui come si è accennato, avevano provveduto sia l'Agip che la Standard ed anche altri armatori privati italiani, facendole costruire nei nostri cantieri navali, e che costituivano nel loro insieme un vero modello di recenti costruzioni navali del genere.

Si è già sopra accennato alle sfavorevoli caratteristiche e condizioni nautiche della maggior parte delle 81 unità costituenti la flotta petrolifera italiana nell'immediato anteguerra, di guisa che essa non era sufficiente a coprire con sicurezza e convenienza economica tutto il fabbisogno del nostro paese in materia di importazione di petroli e suoi prodotti derivati dall'estero.

Una prova palmare di ciò erano, fra l'altro, le lunghe teorie di navi cisterna battenti bandiera estera, specie norvegese, che arrivavano (e riarrivano anche ora) nei nostri porti, mentre l'elevato contributo in valuta pregiata straniera, a cui il nostro paese doveva sottostare, causava difficoltà non lievi nell'approvvigionamento petrolifero nazionale.

Non è, quindi, comunque necessario di dimostrare l'insufficienza attuale del nostro naviglio petrolifero, e la conseguente ineluttabile necessità di provvedere in proprio alle occorrenti navi-cisterna, se non si vuole andare incontro a conseguenze economiche e valutarie molto gravi sotto i vari ed importanti aspetti che questa questione presenta per se stessa.

È su questo lato economico che si crede opportuno di richiamare soprattutto l'attenzione delle competenti autorità in materia per:

- a) evitare che ingenti somme annue vadano non soltanto ad assicurare cespiti notevoli di guadagno alle bandiere estere di cui dovremmo servirci, ma anche ad ammortizzare i capitali investiti nei loro navigli, a compensare vantaggiosamente le relative spese di esercizio, di assicurazione ed a mantenere al lavoro, a nostre cure e spese, un ingente numero di gente del mare, mentre la nostra rimarrebbe disoccupata
- b) evitare le difficoltà ed i danni economici e finanziari connessi alla questione valutaria dei noleggi marittimi, che, oggi specialmente, costituisce una non trascurabile quota del costo Cif della nostra importazione petrolifera
- c) investire, invece, con sicurezza di proficuo e sollecito reddito, capitali anche molto vistosi in una adeguata ricostruzione del nostro naviglio petrolifero, in modo da servirsene non soltanto per le strette occorrenze nazionali, ma anche quale strumento di raccolta di valuta estera, effettuando noleggi per conto di terzi da riscuotere in moneta pregiata
- d) curare e mantenere la tradizione marinara italiana, assicurando lavoro agli armatori, alle ciurme occorrenti in numero non trascurabile, ed utilizzare e sviluppare tutta l'attrezzatura tecnica esistente nei nostri cantieri navali, che hanno costruito per le altre nazioni, navi petroliere modello da non temere concorrenze di sorta con quelle costruite, invece, altrove.

Ritenuto che la valorizzazione del petrolio del Medio Oriente apporterà per il rifornimento europeo ad un abbreviamento notevole del percorso marittimo (da compiersi nel bacino del Mediterraneo) in confronto degli attuali molto più lunghi e complessi trasporti transoceanici, è tuttavia da tenere presente che:

- 1) le concessioni e le disponibilità petrolifere sia dell'uno che dell'altro dei due grandi bacini rifornitori, sia occidentale americano che del Medio Oriente, essendo in mano degli stessi principali gruppi petroliferi, saranno sempre questi ultimi a disciplinare nel campo economico il costo dei trasporti, fissandone i prezzi in modo e misure che essi non abbiano a rinunciare a vantaggi pecuniari che la loro speciale posizione può ad essi assicurare
- 2) l'attuale trasporto dell'olio grezzo dell'Iran, Kuwait ed Arabia Saudita da Abadan (Golfo Persico) attraverso il Canale di Suez ai porti europei, è già quotato abbastanza alto e si deve pagare in dollari o sterline, ciò che ha una speciale influenza per i compratori non ricchi di moneta pregiata.

Ad ogni modo anche quando saranno stati attuati i grandi oleodotti che, attraversando le regioni desertiche dell'Arabia per migliaia di chilometri, renderanno più sollecito ed economico il tra-

sporto dell'olio grezzo nelle raffinerie ed ai porti del Mediterraneo orientale (sottraendosi così anche alle gravi soggezioni e canoni tributari del Canale di Suez) si deve pensare che le relevantissime somme investite nella costruzione degli oleodotti stessi, e le relative spese di esercizio, dovranno pur sempre essere ammortizzate e compensate a chi le avrà esborsate.

Pertanto pur dovendo per la notevolissima riduzione di percorso, giungere a prezzi di trasporti marittimi nel Mediterraneo inferiori a quelli attualmente in vigore, tuttavia ed almeno per un certo numero di anni, nel prezzo Fob del grezzo del Medio Oriente sarà compresa una adeguata quota, che potrebbe denominarsi di "conguaglio oleodotti", relativa ai titoli di spesa qui sopra specificati, che sebbene sotto altra forma e titolo graverà pur sempre sul prezzo Cifanzidetto e cioè sul consumatore.

A maggiore precisazione di quanto sopra si è detto circa la convenienza delle importazioni petrolifere italiane dal Medio Oriente nei riguardi dei noli, trasporti, etc. etc., è da rilevare che le distanze fra Napoli e rispettivamente i porti petroliferi del Texas (Golfo del Messico) e quello di Abadan (nel Golfo Persico), sono le seguenti (vedi allegato n. 13):

Tabella n. 6

N. di ordine	Indicazioni dei percorsi marittimi da Napoli	Distanza di trasporto in migliaia (1Mig.=1.852 metri)	Durata presunta del viaggio di andata e di ritorno Giorni	Osservazioni
1	Napoli-Galveston (Golfo Messico)	5.713	46	Di cui 6 di sosta nei porti per ogni viaggio
2	Napoli-New Orleans (Golfo Messico)	5.519	44	"
3	Napoli-Abadan (Golfo Persico)	4.441	37	"
II				
4	Napoli-Haifa	1.194	16	Approssimativi
5	Napoli-Batum (Russia)	1.586	21	"

Nei riguardi dei trasporti da Abadan a Napoli e ritorno, nonostante i 9 giorni in meno per il percorso marittimo rispetto alla rotta di oltre Atlantico, i petroli dell'Iran si trovano in posizione sfavorevole per il rifornimento italiano a causa della grave soggezione del passaggio obbligatorio attraverso il Canale di Suez.

Ouando, invece, i petroli del Medio Oriente in generale verranno portati nei quantitativi maggiori che si prevedono per il 1951 al Mediterraneo a mezzo dei grandi oleodotti all'uopo previsti ed a cui sopra si è accennato, le distanze e le condizioni di trasporto subiranno le conseguenti più favorevoli condizioni tecniche, amministrative ed economiche che con tali mezzi si dovranno necessariamente conseguire, ed i trasporti dai porti del Medio Oriente nel Mediterraneo (Haifa-Tripoli) presenteranno una corrispondente riduzione in relazione al tempo occorrente ad un viaggio di andata e ritorno.

Per il più giusto apprezzamento di tali vantaggi, si dovranno tenere presenti tutte le altre considerazioni in precedenza pure già svolte, e che si inquadrano nel generale coordinamento ed ade-



SERBATOI  
NEI  
DEPOSITI COSTIERI E NELLE RAFFINERIE  
AL 1° GENNAIO 1947

N° di ordine	Regione	Capacità in metri cubi dei serbatoi			OSSERVAZIONI
		Depositi costieri mc.	Raffinerie mc.	Totali mc.	
1	Padova.....	328.958	128.027	356.985	Raffineria A.G.I.P. di Marghera Dep. Cost. AGIP - A.P.I.R. - Daniani - Nafta - S.I.A.P. - S.I.O. - Tagliabue
2	Genova.....	283.384	78.774	362.158	Raffineria della Spezia - I.N.P.C.T. Depos. Cost. Vado Ligure - A.G.I.P. Nafta - S.I.A.P. - Vacuum Petroleo - C.G.O.M. - U.I.S. - Nafta
3	Falconara (Ancona).....	35.479	-	35.479	Depos. Cost. A.P.I.
4	Firenze.....	59.014	151.700	210.714	Raffineria A.N.I.C. - Livorno Dep. Cost. A.P.I.R. - NAFT.A - S.I.A.P.
5	Roma.....	2.116	-	2.116	Depos. Cost. Fiumicino
6	Napoli.....	186.512	221.180	407.692	Raffineria Vacuum - Raffineria Benit Depos. Cost. AGIP - Nafta - S.I.A.P. - S.I.O. - Marina (Pozzuoli)
7	Bari.....	18.089	187.100	205.189	Raffineria A.N.I.C. Depos. Cost. - S.I.A.P. (Monopoli)
8	Palermo.....	211.748	-	211.748	Depos. Costieri - A.G.I.P. (Catania) - A.G.I.P. (Palermo) - Marina (M. Pellegrino) - Nafta (Augusta) - S.I.A.P. (Mezzina) - S.I.A.P. (San Raineri)
9	Cagliari.....	7.600	-	7.600	Depos. Costieri - A.G.I.P.
10	Sommano.....	1.032.900	766.781	1.799.681	
11	Raff. e Depos. Costieri Venezia Giulia (Trieste - Fiume)	-	375.000	375.000	
12	Totali generali.....	1.032.900	1.141.781	2.174.681	Non sono compresi i Depositi della Marina ed Aeronautica, fra i quali quelli di Porto Santa Stefano - Pozzuoli - Monte San Pellegrino - Taranto - per circa 324.000 mc.

**Allegato13 Volume dei depositi costieri e dei serbatoi raffinerie nel Gennaio 1947**



guamento generale dei noli universali che i gruppi detentori delle grandi concessioni petrolifere, nell'uno e nell'altro dei due bacini alimentatori, e cioè occidentale ed orientale, certamente avranno cura di stabilire e regolare in modo da salvaguardare i loro precipui interessi, senza gravare o pregiudicare troppo quello dei consumatori.

Volendosi analizzare, sia pure in modo sommario ed a titolo di semplice orientamento, le spese di esercizio delle navi-cisterna, si seguono qui in appresso criteri ed i metodi e sistemi degli U.S.A. e si assumono, come base, gli elementi di una nave-cisterna americana della portata di 10.000 tonnellate di D.W. (*Dead Weight*), capace di trasportare 100.000 barili di merce.

Si fissano pertanto i seguenti dati:

1) Cambio del dollaro	f.	550
2) Velocità di navigazione in nodi-ora		12
3) Numero annuo di viaggi andata da Haifa ad un porto italiano e ritorno		18
4) Barili di merce per viaggio	"	100.000
5) Giorni al porto per ogni viaggio	"	6
6) Costo della nave, a Dl. 150 per tonn. di D.W.; e quindi $150 \times 550 \times 10.000 =$ lire italiane	"	825.000.000
Accessori etc.		<u>75.000.000</u>
Totale capitali investiti	f.	900.000.000

Tabella n. 7

		Spesa annua di esercizio		
N° di ordine	Indicazioni	Impostazione dei titoli di spesa	Importo delle spese	Osservazioni
1	Personale di esercizio	$365 \times 42 \times 2 \times 550$	16.863.000	Si è stabilito che da Haifa ai porti italiani di arrivo del grezzo si possano effettuare non meno di 18 viaggi all'anno e cioè 3 ogni due mesi.
2	Giorni in porto per ogni viaggio	$6 \times 18 \times 100 \times 550$	5.940.000	
3	Interesse al capitale investito	$0.06 \times 900.000.000$	54.000.000	Si ritiene che questi trasporti petroliferi possono essere anche intensificati. Le determinazioni di contro contengono quote prudenziali abbastanza elevate, di guisa che la spesa totale effettiva di esercizio potrà risultare anche minore di quella valutata in f. 310 milioni l'anno.
4	Assicurazione	$0.055 \times 900.000.000$	49.500.000	
5	Manutenzione	$300 \times 100 \times 500$	16.500.000	
6	Provvigione e provviste giornaliere	$300 \times 260 \times 550$	42.900.000	Si richiama l'attenzione sulle quote di cui ai n. 3 e n. 8 di contro a vantaggio dell'azienda proprietaria della nave, e sulla quota protettiva di cui al n. 5, che assicura il capitale investito.
7	Combustibile	$257 \times 200 \times 500$	28.270.000	
8	Diritti portuali per viaggio	$18 \times 1.500 \times 550$	14.850.000	
9	Ammortamento in 15 anni	$0.075 \times 900.000.000$	<u>67.500.000</u>	
10	Sommano	Lire italiane	296.420.000	
11	Per arrotondamento		<u>13.580.000</u>	
12	Spesa totale annua di esercizio		<u>310.000.000</u>	

La spesa annua, su determinata in f. 310.000.000, col dollaro al cambio di f. 550, si riferisce ad una capacità di trasporto di 100.000 barili per viaggio.

In un anno di esercizio effettuandosi almeno i 18 viaggi previsti fra Haifa ed i porti italiani, il numero complessivo di barili trasportati risulta di

$$N = 1.800.000$$

a cui, sulla base di 7 barili per tonnellata, corrisponde un tonnellaggio di olio grezzo di

$$T = \frac{1.800.000}{7} = 257.150, \text{ in cifra tonda}$$

Il nolo di trasporto marittimo che comprende anche le soste, diritti doganali, imprevisti e tutto quanto altro sopra specificato, risulta di

$$C_1 = \frac{310.000.000}{257.150} = \text{lire italiane } 1.250$$

Sulla base dei valori dei noli marittimi da Haifa ai porti italiani nel mese di settembre 1947			
III	da Haifa a Vado e Napoli	Dil. 2.80}	
e	da Haifa a Bari	Dil. 2.40	media 2.70
II	da Haifa a Venezia e Trieste	Dil. 2.90	
	a cui aggiungendo le quote per cali, perdite nel viaggio, diritti vari di porto etc.		0.10
			2.80
	ed una quota per imprevisti del 10%		0.20
	si ha per il nolo marittimo di Haifa ai porti italiani il costo unitario di		Dil. 3.00
	che al cambio di f. 550 a dollaro dà un		

$$C_2 = 3 \times 550 = 1.650$$

con una differenza, quindi, rispetto al prezzo  $C_1$  precedentemente determinata in f. 1250 di

$$O = 1.650 - 1.250 = \text{f. } 400 \text{ a tonnellata di merce}$$

Oliesta differenza, tutt'altro che trascurabile, e che si riferisce al caso di trasporti nel Mediterraneo e più precisamente dal Medio Oriente (Haifa) ad uno dei porti italiani su indicati, da effettuare con navi-cisterna del tipo americano ed a tutte le altre condizioni sopra specificate, mostra la notevole convenienza economica per l'Italia di provvedere, seguendo l'esempio di quanto la Francia sta già facendo, ai trasporti di petrolio per le sue occorrenze nazionali con una propria flotta di entità proporzionale al lavoro da compiere ed avente caratteristiche nautiche le più moderne e le più favorevoli possibili.

Una flottiglia ad esempio di 20 navi-cisterna di tale tipo, può approvvigionare le nostre raffinerie nazionali di tutto il grezzo da trasportare dal Medio Oriente per ricavare un quantitativo di

prodotti finiti che coprano il nostro fabbisogno nazionale, cioè dai 3.5 ai 4 milioni di tonnellate di grezzo, ritenuta una resa complessiva di raffinazione dell'85% approssimativamente.

Con tale mezzo e modo si assicurerebbero:

- 1) una notevole economia di spesa effettiva, quando si realizzino le condizioni sopra indicate e si sia creata l'organizzazione marinara all'uopo occorrente
- 2) un grande vantaggio economico-valutario, che per l'Italia, specie in questi momenti, acquista un valore molto notevole sotto qualsiasi aspetto questo problema si voglia esaminare
- 3) una indipendenza presso che completa dalle bandiere estere, a favore di quella italiana, se come la Francia si è proposta di fare e già sta facendo, si provvederà con proprio naviglio al trasporto petrolifero di tutto quanto occorre alla nazione
- 4) la costituzione di una proprietà navale e nazionale di grande importanza, e di valore corrispondente al capitale investivi, al quale si assicurano le rispettive quote di interesse ed ammortamento, mentre si provvede anche all'accantonamento della quota necessaria per la relativa assicurazione
- 5) si evita di corrispondere agli armatori ed al capitale estero, perché comprese nei prezzi di nolo mondiali, le quote di cui al precedente n. 4, le quali andrebbero da noi egualmente pagate ma ad esclusivo vantaggio delle società e del capitale estero
- 6) si assicura il lavoro ad un rilevante numero di nostri operai e di gente di mare, evitando di assicurare invece tali vantaggi al personale ed alle genti di mare estere, provvedendovi di fatto con il danaro che noi dovremmo pagare per i noli esteri, nei quali è compreso, ed in misura più elevata di quella che si può realizzare in Italia, l'apporto corrispondente al lavoro del personale ed operai adibiti a tutto ciò che si riferisce ai trasporti
- 7) si dà lavoro proficuo, sia di costruzione che di successiva manutenzione, ai nostri cantieri navali, con impiego quindi di altra mano d'opera italiana, e con la utilizzazione delle proprie attrezzature ed officine
- 8) si integra l'industria petrolifera italiana anche nell'importante campo di trasporti marittimi, che permetterà, inoltre, alla nostra bandiera di essere presente da per tutto nel mondo.

Equando anche venga, per imprevedibili e speciali condizioni sociali, nazionali ed internazionali, a mancare il vantaggio di cui al precedente n. 1, e cioè il vantaggio derivante dal minor costo del trasporto marittimo (che pure è notevole), la convenienza, e si può dire più esattamente la necessità, di provvedere con mezzi propri ai trasporti stessi rimane pur sempre in piedi ed il relativo onere sarebbe largamente giustificato e compensato dal conseguimento di tutti gli altri vantaggi economici, sociali e politici internazionali più sopra enunciati.

Olianto sopra si riferisce ai trasporti per coprire il fabbisogno petrolifero nazionale italiano, se poi si realizzasse il programma di costituire nell'Italia una base petrolifera industriale internazio-

nale, con la lavorazione nelle raffinerie sia già esistenti come nelle altre da erigere ancora nel nostro paese, della quota dell'eccedente produzione del Medio Oriente che, a tale fine venisse assegnata all'Italia, il problema dei trasporti assumerebbe naturalmente una importanza molto maggiore, ma acquisterebbe un carattere anche internazionale che non permette ora di fare sicure previsioni in materia.

È certo però che, anche in questo caso, la disponibilità di una propria flotta di navi-cisterna non potrà che riuscire utile e rafforzare in ogni caso la posizione del nostro paese nel campo petrolifero mondiale.

Lo studio svolto in questa nota ribadisce, pertanto, l'affermazione già fatta in alcune delle altre precedenti circa tutta l'importanza che, nel campo petrolifero, hanno i relativi trasporti sia per oleodotti che, e soprattutto, marittimi, e conferma la necessità anche per il nostro paese di provvedervi, con una apposita e propria flottiglia di navi-cisterna, considerando che un simile investimento di capitali costituirebbe per il nostro paese un ottimo affare sotto ogni punto di vista in cui si voglia considerarlo, restando sempre assicurato al capitale stesso il suo rapido ammortamento, ed una congrua quota per l'interesse annuo.

Epoiché è di reale ed indubbio beneficio per il nostro paese, che è fra l'altro essenzialmente marinaro, altro non resta che fare voti per la integrale e rapida realizzazione di tale provvedimento.

## L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di depositi costieri ed interni e di posti di rifornimento dei prodotti finiti al pubblico nell'immediato anteguerra mondiale

Nessuna speciale particolarità ed importanza offre il sistema dei depositi sia costieri che interni nel nostro paese.

Esso si è andato sviluppando gradatamente con lo stesso incremento che si è verificato nei consumi del nostro paese.

Seguendo l'idea che per prima appare alla mente, come la più logica in un paese circondato dal mare e che importa i prodotti ad esso necessari dall'estero, il sistema di depositi principali è essenzialmente costiero (vedi allegati 10, 13, 14), e quindi i relativi parchi di serbatoi sono ubicati sulle coste od in località ad esse molte prossime.

Nessuna preoccupazione si ebbe per i pericoli ed i danni a cui potevano andare esposti, come poi di fatto è avvenuto, i depositi costieri, e si scelse, invece, quella soluzione che, alla maggiore semplicità di ricevimento delle materie petrolifere dalle navi-cisterna in arrivo, accoppiava per gli importatori e l'attuazione dei depositi stessi, sopra tutto la minore possibile esposizione di capitali privati per la loro costruzione ed il loro esercizio.

Quanto alle indispensabili maggiori spese che avrebbe imposto la ripresa delle materie petrolifere per il loro trasporto ai depositi interni e di distribuzione sul mercato, esse dovevano naturalmente essere e restare a carico esclusivo del consumatore, che vi avrebbe provveduto col pagare i prezzi da stabilire per la loro vendita e che avrebbero compreso indubbiamente ogni onere del genere.

Soltanto dopo che l'arma aerea ebbe assunto tutta la sua efficacia offensiva, sorse la preoccupazione per la difesa di tali depositi costieri, sia con impianti d'artiglieria contraerei che, e soprattutto, ricorrendo alla mimetizzazione dei serbatoi con una spesa non indifferente di prima attuazione e con susseguente continuativo e non lieve onere di manutenzione e rifacimento.

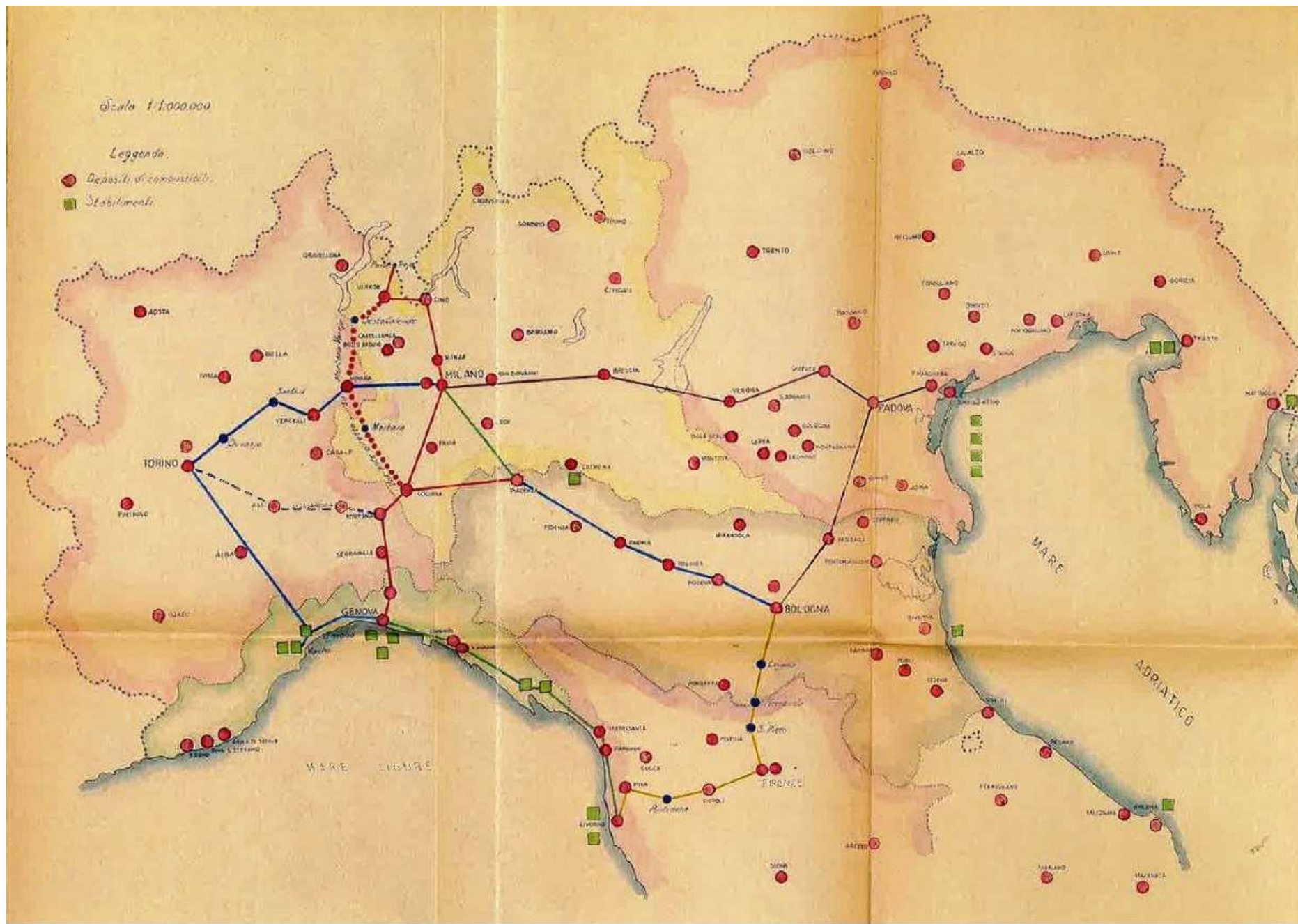
Provvedimenti l'uno e l'altro che la recente grande guerra mondiale ha dimostrato completamente inefficaci, e che non hanno salvato il nostro paese dai notevoli danni economici che ha richiesto e tuttora richiede la ricostruzione dei nostri depositi.

Eciò a prescindere, non tanto dal danno valutario ed economico derivante dal valore in sé della perdita in seguito ai danneggiamenti bellici, quanto e soprattutto per il fatto, per se stesso gravissimo, costituito appunto dalla perdita di per se stessa, che privava il paese dei preziosi prodotti immagazzinativi ed il cui rifornimento, in tempo di guerra, oltre che costosissimo, risultava oltremodo difficile e problematico.

D'altra parte un sistema di depositi principali interni avrebbe reso più difficili, complesse e costose le operazioni di ricevimento dalle navi-cisterna dei prodotti in arrivo dall'estero, perché sarebbero state richieste maggiori spese di impianto per poter effettuare, con la indispensabile celerità, regolarità e sicurezza, lo scarico delle navi ed il riempimento dei serbatoi che fossero stati ubicati più all'interno nel paese ed in più appropriate località, e la cui costruzione con modalità tecniche speciali ed il loro collegamento ai porti con appositi oleodotti da mantenere in normale esercizio, avrebbero imposto molto più elevati investimenti di capitali esteri.

Ladura esperienza fatta nella recente guerra mondiale ci ha fatto scontare quella iniziale eco-





Allegato14 Oleodotti, depositi e stabilimenti petroliferi nell'Italia Settentrionale nel 1941

nomia di impianto e ci ha messi in guardia, ammonendoci, nel nostro reale interesse, di prendere buona norma di quanto ci è accaduto per regolarci meglio in avvenire anche in questo importantissimo settore dell'attrezzatura petrolifera nazionale.

L'eventuale erezione, poi, nell'interno del paese di raffinerie di grande capacità lavorativa annua, si imporrà, anche essa, alla considerazione ed all'esame dei tecnici italiani per lo studio e l'applicazione dei mezzi più appropriati ed efficienti da adottare per il convogliamento dai porti di arrivo alle raffinerie interne anzidette delle notevoli masse di materie prime da lavorarvi, nonché per il successivo rinvio ai luoghi di consumo dei prodotti in esse ricavati.

I numerosi ed importanti esempi anglo-americani insegnano in materia, mentre è da tenere presente che uno studio per impianti del genere è stato già fatto anche in Italia, ed un concreto progetto è ora innanzi alle superiori autorità dello Stato per l'alimentazione della regione nord-italiana (allegati 14 e B) e per la consegna alla Svizzera, al confine con il nostro paese a Ponte Tresa di una competenza fino a 250.000 tonnellate anno di olio grezzo da inviarsi colà mediante oleodotto dai porti del genovesato nel Tirreno settentrionale.

Negli allegati n. 10 e n. 13 sono riassunti i dati principali relativi alla dislocazione lungo le coste italiane dei depositi principali di ricevimento e di immagazzinamento dei prodotti petroliferi in arrivo dall'estero, indicandone anche la capacità complessiva di contenimento dei parchi serbatoi costituenti i depositi stessi.

I dati esposti nell'uno e nell'altro dei due allegati anzidetti non sono del tutto perfettamente coincidenti, in causa sia delle differenti epoche a cui si riferisce ognuno di essi, come e soprattutto degli elementi statistici su cui rispettivamente essi si fondano.

Le differenze, però, mentre sono più che ammissibili in determinazioni del genere, restano in un ordine di grandezza molto limitato e non infirmano comunque le considerazioni e le deduzioni fatte nella presente nota.

Complessivamente la capacità di contenimento dei depositi costieri ammonterebbe, secondo l'allegato n. 10, a mc. 2.075.000, di cui 1.058.000 relativi ai depositi costieri tirreni, ed 1.017.000 a quelli invece adriatici.

La capacità anzidetta si eleva a 2.175.000 metri cubi se si tiene, in blocco, conto di altri serbatoi non specificatamente indicati nell'allegato in esame, ed inoltre, che in detta valutazione non sono compresi i depositi militari in genere dei quali non si hanno i dati relativi.

Una ripartizione regionale dei depositi si ha nell'altro allegato n. 13, che ne dà la situazione al 1° gennaio 1947.

In esso è indicata la capacità, in mc. di contenimento dei serbatoi contenuti sia nei depositi costieri propriamente detti, come nelle raffinerie principali anche esse costiere, nelle quali si ricavano e si immagazzinano pure le materie petrolifere da lavorarsi.

Basandosi sui dati dell'allegato n. 13 la capacità complessiva dei parchi serbatoi contenuti sia nei depositi costieri che nelle raffinerie risultava, al 1° gennaio 1947, la seguente:

1) Serbatoi nei depositi costieri	mc. 1.032.900
2) Idem nelle raffinerie	" 1.141.781
Capacità di contenimento totale	mc. 2.174.681

Anche qui non sono compresi in tale valore né i serbatoi di interesse precipuamente militare né quegli altri delle minori raffinerie italiane più interne nel nostro paese, mentre vi sono compresi quelli delle raffinerie di Trieste e di Fiume.

Si rileva dall'allegato n. 13 che il più importante parco di serbatoi nei depositi costieri si ha nella regione da Genova a Vado Ligure, ove si hanno i depositi dell'Agip, della Nafta, della Siap, della Vacuum Oil, della Petrolea, della Uil, etc.; per una capacità complessiva di contenimento di m<sup>3</sup> 283.384.

Viene seconda la regione padovana che si concentra in massima parte nel porto di Marghera, con una capacità complessiva di serbatoi di m<sup>3</sup> 228.958, appartenente alla Agip, Nafta, Siap, Damiani Giorgio, Tagliabue, etc.

Segue la regione detta di Palermo con 211.748 m<sup>3</sup> di capacità che, peraltro, praticamente abbraccia tutta la Sicilia, con i depositi della Agip a Catania ed a Palermo, della Nafta ad Augusta, della Siap a Messina ed a San Ranieri e quello di Monte Pellegrino.

La regione di Napoli si presenta infine con 211.748 m<sup>3</sup> di capacità, e comprende i depositi costieri della Vacuum Oil, Benit, Agip, Siap, della Sia e quello di Pozzuoli.

Tenendo conto anche dei parchi serbatoi costituiti nelle raffinerie pure esse costiere e che si vengono ad aggiungere a quelli dei depositi propriamente detti, la graduatoria per l'importanza della rispettiva capacità varia un poco, e diventa la seguente:

1) Regione di Napoli	Capacità complessiva m <sup>3</sup>	407.692
2) Idem di Genova	" " "	362.158
3) Idem di Padova	" " "	356.985
4) Idem di Palermo (Sicilia)	" " "	211.748
5) Idem di Firenze	" " "	210.714
6) Idem di Bari	" " "	205.189

alle quali seguono poi a notevole distanza le altre di Falconara Marittima e Roma (Fiumicino).

In generale i depositi anzidetti sono costituiti da serbatoi cilindrici in ferro con tetto che, nella maggior parte dei casi, è a cupola fissa, ma che in alcune raffinerie e per carburanti più leggeri sono anche del tipo a galleggiante.

Nella massima parte dei depositi i serbatoi sono posti allo scoperto, solamente pochi sono seminterrati od in sotterraneo.

Si hanno però anche applicazioni di serbatoi in cemento armato ed anche alcuni a chiusura idraulica per le benzine.

I grandi serbatoi di olio grezzo costruiti dall'Anic a Bari sono completamente interrati, perché scavati e costruiti nella formazione di calcare stratificato che costituisce il sottosuolo in quella località.

La loro struttura è in calcestruzzo di cemento gettato fin contro le pareti degli scavi in roccia, debitamente e previamente inettate con malta di cemento per renderle completamente stagne nei letti di stratificazione e nelle fratture degli strati stessi.

Essi hanno una capacità unitaria di 13.000 m<sup>3</sup> ciascuno, il loro diametro è di circa 42 metri e la profondità di 10 metri.

La loro costruzione è riuscita perfetta sotto ogni riguardo di resistenza e di perfetta tenu-

ta, mentre il loro costo è rimasto entro limiti economicamente ammissibili, e ciò per le favorevoli circostanze che offre per tali applicazioni il sottosuolo di quella regione.

Circa la disposizione dei depositi nel loro interno e gli impianti ed attrezzature accessorie relative per:

- pompatura e trasferimento liquidi
- ▮ carica rapida dei carri serbatoi autobotti e mezzi di trasporto in genere
- ▮ riempimento e lavaggio serbatoi, fusti e imballaggi vari
- ▮ miscellazione e manipolazioni varie degli olii minerali e specialmente di lubrificanti
- ▮ pesatura automatica o diretta dei recipienti e carri da spedire
- ▮ servizi speciali per estinzione incendi (schiumogeni)
- ▮ officinetta per aggiustaggi e riparazioni varie
- ▮ magazzino per materiali e merci speciali
- ▮ dosaggi, filtrazione ed altre installazioni del genere.

Non è il caso di parlare in dettaglio, tutto rientrando nei sistemi, mezzi e dispositivi normali e generali per installazioni siffatte, le quali sono, per così dire, standardizzate e quindi non presentano importanza particolare su cui fermare maggiormente l'attenzione degli interessati in materia.

Lacostruzione e l'esercizio poi di tali depositi nonché le norme principali sia industriali che commerciali, e soprattutto di polizia e di sicurezza pubblica, nonché le soggezioni a cui si deve soddisfare così a tale riguardo, come nelle relazioni ed operazioni doganali, sono tutte disciplinate da speciali disposizioni in vigore ed in specie dalla legge 2 novembre 1933 n. 1741 e dal relativo regolamento in data 29 luglio 1934 n. 1303, che dispongono su tutto quanto si riferisce alla importazione, alla lavorazione, al deposito ed alla distribuzione degli olii minerali greggi e dei loro derivati.

Le norme, condizioni, disposizioni e prescrizioni speciali fissate sia nella legge che nel regolamento anzidetti circa la costruzione e l'esercizio dei depositi sono così dettagliate, che non è il caso di entrare in uno speciale esame in materia, e pertanto qui altro non resta che fare riferimento e rimettersi a tali provvedimenti legislativi e ministeriali in vigore nel nostro paese.

In relazione al consumo annuo italiano di materie prime e di prodotti finiti petroliferi che si aggirava, nell'immediato anteguerra, intorno ai 2.600.000 tonnellate, escluse le forze armate ed il servizio di *bunkeraggio* delle navi, si deve riconoscere che la capacità complessiva dei depositi di cui disponeva il nostro paese, risultava più che adeguata alle occorrenze di un regolare e sicuro servizio dei depositi stessi.

Ciò vale anche tenendo conto della riserva così detta intangibile di materie petrolifere che i concessionari, sia di impianti di lavorazione che di depositi di materie e prodotti finiti, erano per legge obbligati a costituire e mantenere costanti nella misura che o veniva stabilita dal competente ministero nei relativi decreti ministeriali di licenza e concessione, od era fissata in speciali circostanze durante il periodo di concessione, in relazione alle particolari esigenze del paese in determinati momenti.

Grosso modo tale riserva si è aggirata, in tempi normali, intorno al 25~30% della capacità di contenimento dei serbatoi, costituenti il deposito di cui si accordava la concessione relativa.

Come risulta dalle annotazioni riportate nell'allegato n. 10, non si hanno dati esatti sulla capacità totale dei serbatoi costituenti i depositi minori, e locali, nell'interno del paese, che vengono

riforniti da quelli costieri di cui si è finora parlato, e che servono poi alla distribuzione finale al consumatore.

Da elementi, sia pure approssimativi potuti raccogliere, risulterebbe, però, che si tratta, in complesso, di una capacità limitata fra i 150.000 ed i 200.000 mc. in tutto il paese.

Fissandosi tale capacità in 175.000 m<sup>3</sup> risulterebbe, che quella totale dei depositi sia costieri che interni italiani sarebbe in cifra tonda di circa mc. 2.350.000.

Dal progetto, a cui si è già sopra accennato, e che è stato studiato per la concessione di costruzione ed esercizio di una rete di oleodotti con la quale provvedere alla alimentazione petrolifera della regione dell'Alta Italia, lasciando, inoltre, a disposizione della vicina Svizzera una portata terminale a Ponte Tresa fino a 250.000 tonnellate anno di prodotti petroliferi finiti, è stata stralciata la tavola, nella quale sono stati riportati oltre agli oleodotti in parola, anche i serbatoi interni più importanti individuati in tali regioni, in modo da dare una idea abbastanza esatta della dislocazione dei medesimi in quelle località e mostrare come essi possono essere serviti dalla anzidetta rete di oleodotti (allegato n. 14).

Per l'Italia meridionale, poi, dove, in ogni caso, il consumo di prodotti petroliferi è molto minore che non nelle regioni settentrionali della nostra penisola, la densità media dei depositi interni diminuisce sensibilmente e non presenta più una grande importanza agli effetti delle considerazioni svolte nella presente nota VI.

A completare quanto si riferisce alla attrezzatura complessiva di ricevimento, deposito e distribuzione degli olii minerali grezzi e dei prodotti finiti da essi derivati, resta ad accennare ai posti di rifornimento al pubblico di questi ultimi nell'interno del paese.

La concessione e l'esercizio anche di questi posti di rifornimento cade sotto il regime delle licenze di cui alle vigenti disposizioni della legge 2 novembre 1933 n. 1741 e del relativo regolamento 29 luglio 1934 n. 1303.

Si tratta di posti costituiti, oltre che dal serbatoio di contenimento dei prodotti da vendere al pubblico, e la cui capacità è variabile a seconda della presumibile entità dei consumi a cui provvedere nella località servita dal deposito stesso, ed è stabilito caso per caso nella relativa licenza di concessione, anche da tutti gli altri apparecchi ed accessori necessari per provvedere alla distribuzione ai singoli utenti ed alla registrazione delle forniture effettuate e relativa pesatura.

Dall'allegato n. 15 si rileva che in totale i posti di rifornimento esistenti in Italia nell'immediato anteguerra erano 28.665, e cioè un quantitativo del tutto esuberante rispetto alle corrispondenti necessità del nostro paese.

Né è da credere che tale eccesso favorisse una concorrenza efficace fra i vari concessionari, e quindi tornasse a vantaggio del consumatore, esso era, invece, una affermazione esagerata dell'attività propria di ciascuno dei gruppi concessionari, desiderosi di essere a ogni costo presenti ove erano gli altri, anche se in definitiva le forniture da soddisfare fossero, come nel caso nostro, abbastanza modeste nel loro complesso.

Questa tendenza all'eccedenza negli impianti di distribuzione che si manifesta anche, come si è già sopra accennato, nelle attrezzature in genere di depositi, sia costieri che interni, è la conseguenza della mancanza di una razionale disciplina petrolifera nazionale che, evitando lo spreco ed il superfluo, provvede però ed in misura adeguata al fabbisogno reale, a quanto effettivamente occorre per poterlo, sicuramente e normalmente, soddisfare a dovere.

Nell'allegato n. 15 la totalità dei posti di rifornimento è poi ripartita fra le principali ditte e gruppi concessionari, e, limitandosi a questi ultimi, si ha la seguente ripartizione generale:



POSTI DI RIFORNIMENTO DI PRODOTTI PETROLIFERI INTERNI IN ITALIA

N° di ordine	Indicazione della Società o Ditta	Numero dei posti di rifornimento	
		parziali	totali
1	A.G.I.P.	5.900	
2	Gruppo Standard	12.200	
3	Gruppo Shell	8.000	26.100
4	B.P. (Anglo-Perjian)	400	
5	Petrolca (Fiat), Sidmec, Sas	750	1.150
6	Gruppo Guetta-Camangi Gaspari	90	
7	Gardella & C.	50	
8	S.A. Victoria	30	
9	R.A.S.A. di Como	80	
10	Sapa di Bergamo	40	
11	Lazzi & Govigli di Pistoia	25	
12	A.P.I.R.	100	415
13	Altre		1.000
	<i>Totale generale</i>		28.665

Allegato 15 Posti di rifornimento prodotti petroliferi in Italia per Società nel 1941

1) Gruppo Agip	Posti	n.	5.900
2) Gruppo Standard			12.200
3) Gruppo Shell			<u>8.000</u>
Totale			26.100
4) E. P. Anglo Persian	"		1.150
5) Altri gruppi italiani			2.415
Totale	Posti	n.	28.665

La capacità complessiva di contenimento di tali posti di rifornimento poteva oscillare intorno ai 200.000 m<sup>3</sup>, valore che ne mostra per sé la eccedenza alla quale più sopra si è già fatto allusione.

Aggiungendo anche questa capacità a quella complessiva in precedenza determinata in m<sup>3</sup> 2.350.000 per i serbatoi costieri ed interni, si ha che la capacità totale di contenimento di materie prime e prodotti petroliferi in Italia raggiungerebbe i m<sup>3</sup> 2.550.000 in cifra tonda, il quale valore è, naturalmente, approssimato, ma il suo definitivo ordine di grandezza non potrà variare che in limiti molto ristretti, per cui esso si può ritenere come ammissibile in determinazioni del genere.

Le dure esperienze ed i gravi danni subiti nella ultima guerra mondiale, e non ancora del tutto sanati, ammoniscono severamente per l'avvenire, anche in questo campo così importante dei depositi in cui ricevere ed immagazzinare le materie prime ed i prodotti petroliferi da importarsi dall'estero, a costo di tanti e continui sacrifici di ogni genere.

Tanto più perché la questione assume una importanza notevolmente crescente, quando si tenga debito conto delle maggiorazioni che subiranno i quantitativi da importare per coprire le prevedibili esigenze nazionali, che, anche secondo il Piano Marshall, raggiungeranno i 6.000.000 di tonnellate nel prossimo 1951, e cioè un valore doppio di quello a cui si doveva provvedere nell'immediato anteguerra.

D'altra parte, come detto in altra parte della presente nota VI, in relazione a tale incremento dei consumi anche la capacità lavorativa delle raffinerie italiane deve essere adeguatamente aumentata, e ciò sia mediante la sistemazione e l'ampliamento delle raffinerie già esistenti, come con la costruzione ed esercizio di nuovi grandi e medi impianti del genere, per i quali sono state già avanzate concrete proposte chiedendone la concessione di costruzioni e di esercizio sulle quali le competenti superiori autorità dovranno, quanto prima, prendere una decisione.

Di queste nuove raffinerie alcune, e cioè per ora quattro, dovrebbero sorgere nella grande Pianura Padana, ciò che implica il trasporto dai porti d'arrivo alle nuove raffinerie di cospicui quantitativi di olio grezzo e residui, valutabili in oltre 3.000.000 di tonnellate all'anno, da ricevere ed immagazzinare nei depositi da eseguire in posizioni appropriate rispetto ai nuovi impianti anzidetti.

Si affacciano, quindi, problemi di trasporto di nuove grandi masse di materie petrolifere, di loro ricevimento ed immagazzinamento in appropriati depositi da erigere *ex novo*, ed in località, condizioni e con criteri e dispositivi tecnici-industriali che soddisfino a dovere sia alle esigenze dell'esercizio degli impianti che sono destinati a servire, come a quelle della loro maggior sicurezza possibile contro le offese belliche, ricorrendo a tutti i nuovi e più ricercati mezzi di cui ora si può disporre sia in fatto di modalità costruttive, che nei riguardi dei loro rifornimenti ed esercizio continuativo.

L'attrezzatura quindi dei depositi costieri ed interni dovrà subire incrementi e modificazioni notevoli per rendersi capace di soddisfare alle nuove previste esigenze italiane.

Su tali nuove necessità dovrà portarsi ogni maggiore attenzione da parte delle competenti autorità statali in materia, in modo da formulare un piano generale organico di graduale attuazione di tutto quanto potrà occorrere al riguardo, potendosi soltanto così evitare ripetizioni di impianti simili, difformità di criteri costruttivi e di esercizio, e conseguire omogeneità di disposizioni doganali e di pubblica sicurezza e relativa sorveglianza ed esercizio e tutto quanto altro del genere possa occorrere in materia.

Richiedere che si operi su dati e direttive bene concretate e prestabilite, sostituire e pretendere l'ordine ovunque occorra nello stesso interesse pubblico, standardizzare in tutti i settori ove sia utile e conveniente la costruzione e l'esercizio di una attrezzatura petrolifera che acquisti sempre più l'aspetto e l'importanza di un pubblico servizio, non significa affatto ledere comunque l'indispensabile libertà d'azione che deve, invece, essere riservata agli enti, società e ditte concessionarie di impianti quali quelli di cui qui si tratta, ma assicurare al servizio stesso la massima efficienza, elasticità e regolarità e continuità di esercizio.

E ciò a vantaggio non soltanto del paese, che ne giustifica la adozione, ma degli stessi enti, società e ditte concessionarie, che in tale razionale e disciplinato coordinamento di cose, troverebbero ogni maggiore facilitazione per assicurare alla propria attività petrolifera i migliori risultati che esse possano proporsi e desiderare.

## L'attrezzatura petrolifera italiana in impianti di raffineria dalle origini all'immediato anteguerra mondiale

ino a che il consumo di prodotti petroliferi fu limitato e fino a quando l'orientamento italiano in materia petrolifera rimase fossilizzato alla fase esclusivamente commerciale di importazioni totalitarie dall'estero di prodotti finiti ed il nostro paese funzionò, quindi, unicamente quale campo di collocamento sul suo mercato dei prodotti stessi, e ciò con vantaggio esclusivo degli importatori, l'attrezzatura petrolifera italiana si limitò a modesti impianti di: ricevimento nei porti d'arrivo, mezzi di scarico e carico nei porti stessi, depositi da prima esclusivamente costieri e poi anche interni ma di più limitata importanza e capacità, attrezzature di manipolazione, miscelazione, filtrazione e rigenerazione, modesti impianti di ridistillazione atmosferica, imballaggi e fusti, magazzini di custodia di prodotti da immettere in mercato, piccole officine in generale nei depositi stessi, mezzi di trasporto ferroviari e stradali che col crescere stesso dei consumi si andarono mano a mano perfezionando, impianti e mezzi per estinzione incendi ed altre installazioni e provvidenze del genere tutte molto semplici, di facile uso ed impiego, e richiedenti limitati investimenti di capitali, del resto presto ammortizzati con i prezzi di vendita fissati dagli importatori stessi, e che assicuravano inoltre a questi ultimi anche congrui interessi ed utili netti commerciali.

Nessun interesse avendo gli importatori ad esporsi a spese che non fossero quelle strettamente necessarie per disimpegnare il loro servizio, nella attuazione delle installazioni ed attrezzature anzidette difettarono grandemente criteri di più larga visione futura dei reali interessi del nostro paese e che valessero a sollecitarne il suo sviluppo; e così ad esempio avvenne che naturalmente i depositi principali furono tutti attuati nei porti d'arrivo o loro più vicine località, senza preoccupazione alcuna dei maggiori pericoli ai quali sarebbero stati esposti in caso di offese nemiche, né dei conseguenti maggiori oneri che i consumatori avrebbero dovuto sopportare per i trasporti e la distribuzione dai luoghi di arrivo a quelli di consumo.

Di studi, laboratori scientifici e sperimentali, che trattassero a dovere la materia petrolifera, non se ne parlò mai, e l'unico lato della questione che fu oggetto di esame è stato quello doganale e fiscale, dal quale lo Stato si propose di ricavare un cespito di entrata di notevole entità e vantaggio per il suo bilancio.

Questa specie di torpore petrolifero cominciò ad avere un suo primo risveglio quando i motori a combustione interna fecero la loro comparsa o lasciarono intravedere la importanza della loro estesa applicazione industriale.

Ma è stato soltanto dopo la guerra del 1914-1918 che, prevedendosi il futuro impiego dei carburanti in alcuni dei più vitali servizi quali quelli della motorizzazione in genere sia terrestre che marina ed aerea e si svilupparono poi rapidamente sia gli studi che le applicazioni civili ed industriali del petrolio e suoi derivati.

In altri termini si può dire che l'attrezzatura petrolifera italiana ha seguito un andamento del tutto simile a quello rappresentativo del fenomeno petrolifero generale del nostro paese, quale è stato già messo in evidenza in questa ed altre note della questione petrolifera mondiale e nostrana, e che, dopo un primo ma lungo periodo di limitatissima attività, la nostra attrezzatura comin-

ciò a svilupparsi a partire dal 1918 in poi con un ritmo da prima lento, ma che andò mano mano accelerandosi in relazione allo stesso sviluppo petrolifero del nostro paese.

Dopo il 1926, poi, essa cambiando anche natura e crescendo di importanza, si estese, a mano a mano, dal campo puramente commerciale a quello industriale, spinta e rafforzata in tale sua evoluzione dal sorgere e dallo svilupparsi di altre attività collaterali quali il turismo, la navigazione marittima ed aerea ed in una parola la motorizzazione in genere, richiedenti prodotti petroliferi di caratteristiche sempre più selezionate e dai quali ricavare il massimo della loro energia potenziale, e con essa anche la maggiore possibile autonomia ed efficienza per gli apparecchi e macchinari che ne facessero uso.

Tutto ciò, studiato per finalità pacifiche ed industriali, doveva diventare invece uno dei principali strumenti di guerra e decidere sulla sorte di quest'ultima.

Lo sviluppo ed i successivi miglioramenti di questa prima attrezzatura petrolifera italiana costituitasi dal 1910 al 1926 andò, naturalmente, crescendo di importanza, e ricorse a sistemi e mezzi più idonei, con l'aumentare dello stesso consumo ed il maggiore impiego di carburanti più selezionati in sostituzione del petrolio raffinato fino ad allora predominante ed usato più che altro in servizi di illuminazione in genere sia pubblica che privata e di riscaldamento.

Come risulta dalle statistiche, dall'anno 1910 al 1914, nel quale ebbe inizio la guerra europea il consumo dei prodotti petroliferi che, per mancanza di produzioni nazionali, si identificava con l'ammontare delle importazioni, aveva subito un incremento eccessivamente basso (allegati n. 2, 4 e 6) ed al 1914 esso era ancora di sole 260.000 tonnellate, corrispondenti a poco più di 20.000 tonnellate-mese, e cioè ad un valore unitario del tutto irrisorio sia per abitante che per superficie territoriale del nostro paese.

Il corrispondente onere tributario complessivo all'estero era però salito a lire 56.800.000, e quello unitario per tonnellate di prodotti importati risultava di lire 218.

Nel 1918 però il consumo era salito a tonnellate 446.600 anno, l'onere tributario annuo a lire 620.000.000 e quello unitario a lire 1.395, valore quest'ultimo il più elevato non soltanto dei precedenti, ma anche di tutti i susseguenti fino al 1938.

Si deve rilevare al riguardo che mentre l'incremento quantitativo fra il 1914 ed il 1918 era stato di

$$I_q = \frac{446.600}{260.000} = 1.71$$

quello valutario era stato di molto superiore e cioè di

$$I_v = \frac{620.000.000}{56.800.000} = 11.74$$

ed il forte divario fra i rapporti d'incremento rispettivamente quantitativo e valutario (il quale ultimo naturalmente entrava a costituire il prezzo di vendita sul mercato) permetteva un celere ammortamento degli investimenti di capitale, di entità peraltro sempre modesta, occorsi per adeguare l'attrezzatura commerciale all'incremento quantitativo di prodotti immessi in consumo.



Escludendo il punto singolare costituito dai dati del 1921 (forse anche non troppo esatti ed in ogni modo influenzati dalle speciali circostanze sociali e nazionali di detti anni), il diagramma allegato n. 2 mostra che nel periodo 1918-1922 le quantità di consumi od importazioni che dir si vogliono, hanno oscillato intorno ai valori 446.600 - 371.500 - 427.000 - 434.400 che indicano una certa stabilità nel fenomeno importativo che presenta variazioni relativamente limitate.

Un andamento presso a poco analogo si ha nei valori valutari che oscillano dai 620.000.000 ai 419.000.000 - 467.600.000 e 585.000.000 con una lieve decrescenza che riduce nel 1922 l'onere tributario complessivo a lire 581.000.000, e quello unitario corrispondente a lire 1.344, in luogo dei 620.000.000 e delle lire 1.395 avutesi per tale titolo nel 1918.

Correlativamente neppure l'attrezzatura petrolifera italiana ha avuto motivo di grandi variazioni nel detto periodo 1918-1922, ed il regime tributario all'estero si può, in linea di massima, considerare anche esso in una fase di mantenimento e costanza.

Nel periodo stesso non si parla ancora di mutamento d'indirizzo statale in materia petrolifera; ma è da rilevare che solamente nel 1921, con il valore di 6.500 tonnellate, appare la prima importazione di olio grezzo in Italia.

Il successivo periodo 1922-1926 presenta caratteristiche alquanto differenti.

In esso l'incremento graduale e continuativo del consumo e quindi della relativa importazione dall'estero, passano dalle 434.900 tonnellate alle 834.000 con un incremento del

$$Iq = \frac{834.000}{434.900} = 1.9$$

Nei valori valutari invece si ha una leggera diminuzione unitaria che scende da 1.344 a 1.085 lire a tonnellata, dopo essere passata per un minimo di lire 945 nel 1924, ma si ha, invece, un incremento nel valore complessivo di detto onere, che dalle lire 585.000.000 sale al massimo di lire 907.600.000 nel 1926, il quale segna il massimo onere a cui sono ammontate le importazioni complessive annue italiane, come lo dimostra nel diagramma (allegato n. 2) l'andamento della linea 3, la quale nel periodo 1910-1926 è in continua ascesa, ma raggiunto nel 1926 il culmine più elevato, scende poi sempre più in basso fino al minimo di lire 265.300.000 nell'anno 1934, come in appresso verrà precisato (allegati n. 2, 3, 4, 5, 6 e 11).

In complesso nell'intero periodo 1910-1936, senza tener conto dei punti singolari che in esso presenta il diagramma, si sale sempre sia nei quantitativi delle importazioni, e cioè dei consumi che passano dalle 158.000 tonnellate alle 834.000 con un rapporto del

$$Iq = \frac{834.000}{158.000} = 5.7 \quad (\text{allegato n. 7})$$

come nei relativi valori valutari sia complessivi che unitari medi, i primi dei quali passano da lire 30.700.000 a lire 907.600.000 con un rapporto di incremento del

$$\frac{907.600.000}{30.700.000} = 29.5$$

ed i secondi passano da lire 194 a lire 1.085 con un rapporto di incremento del

$$\frac{1.085}{194} = 5.6$$

Per quanto più particolarmente si riferisce alle materie scure importate, il corrispondente quantitativo che nel 1921 era stato di 59.500 tonnellate, di cui 6.100 di olio grezzo, presentava nel 1926 un incremento complessivo di tonnellate 404.700 di cui, però, ancora soltanto 31.300 di olio grezzo.

Esaminando nel suo complesso il lungo periodo 1910-1926 si deve rilevare che è rimasto pressoché immutato il carattere per così dire esclusivamente commerciale, mentre la sua attrezzatura industriale non presentava alcuna notevole importanza.

Ma mentre nel campo quantitativo detto periodo ha presentato un andamento gradualmente e moderatamente crescente, in quello invece economico e valutario l'andamento anche esso crescente è stato però molto più sensibilmente accentuato, per la sostenutezza e l'incremento dei prezzi di acquisto all'estero, che come sopra si è visto, hanno avuto nel complesso un incremento del 29.5 e del 5.6 nel valore unitario.

In altri termini si può dire che alla funzione esclusivamente commerciale dell'Italia nel campo petrolifero nel periodo 1910-1926 ha corrisposto una effettiva costrizione nello sviluppo civile ed industriale del paese in quanto dipende dall'uso e consumo di quantitativi di prodotti petroliferi, e per contro ad un accrescimento per esso troppo elevato nel campo economico, che l'obbligava ad un tributo annuo all'estero di circa 1.000.000.000 di lire al corso del tempo (1926).

Fenomeno pressoché analogo si era andato verificando anche nella vicina Francia, in proporzioni naturalmente differenti, e dove l'onere tributario all'estero aveva raggiunto i 3.000.000.000 di franchi, ciò che, facendo traboccare la cappa, indusse quel paese a mutare il suo indirizzo petrolifero, rivolgendosi alla produzione nazionale in raffinerie a ciclo completo nella lavorazione dell'olio grezzo.

Nel periodo complessivo 1910-1926 per quanto sopra si è detto l'attività industriale petrolifera italiana aveva progredito molto lentamente in relazione al graduale ma in sostanza limitato accrescimento quantitativo delle importazioni e dei consumi; mentre il corrispondente onere finanziario si accresceva molto più sensibilmente a tutto ed esclusivo carico dei consumatori, che diveniva sempre più proibitivo e non trovava un proporzionato compenso nei modesti vantaggi del limitato incremento quantitativo della alimentazione petrolifera del paese.

E per di più l'accrescimento quantitativo nell'attività commerciale in Italia aveva assunto vigore soltanto a partire dal 1922, mentre fino a detta epoca, le condizioni generali dell'attrezzatura sia commerciale che industriale erano rimaste sempre eccessivamente modeste rispetto all'entità del problema petrolifero italiano ed ai reali interessi del paese in quanto strettamente connessi alle sue possibilità e disponibilità di carburanti e combustibili liquidi.

Alla fine del 1926 si comincia a delineare il secondo periodo di attività petrolifera italiana, la quale si rivolge anche, con vedute però ancora limitate e mezzi modesti, ad un nuovo orientamento non più soltanto commerciale ma anche industriale.

Fino però al 1932 non si manifestarono i primi effetti dell'orientamento anzidetto e l'attrezzatura petrolifera italiana subisce nel frattempo una graduale ma nel complesso modesta trasformazione, con la costruzione dei primi tre impianti di piroschissione (cracking) dei residui di distillazioni fatte altrove, eretti rispettivamente alla Spezia, Napoli e Marghera, che sono in realtà i primi testimoni dell'inizio industriale italiano nel suo settore petrolifero.

Abbiamo già citato ed esaminato il regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159, che si può chiamare il generatore degli impianti di piroschissione anzidetti, e se ne sono messi in evidenza tanto i lati buoni come quelli manchevoli, arrivando alla conclusione della sua insufficienza alla creazione in Italia di una sana ed efficiente industria petrolifera, capace di vita propria.

Pertanto l'effettivo e principale suo merito è stato quello di fare una prima applicazione del nuovo orientamento petrolifero italiano e di cercare di spronare il capitale privato in investimenti immobiliari nel nostro paese, che rimasero, peraltro, in un modesto ordine di grandezza.

Come si è sopra accennato fra l'emanazione del su citato decreto ed i suoi effetti pratici naturalmente dovette intercorrere un certo lasso di tempo prima per la stipulazione dei relativi atti convenzionali di concessione degli impianti anzidetti, di guisa che quest'ultimo può considerarsi entrato in una fase continuativa a fine del 1931.

Nel parlare dell'attrezzatura industriale petrolifera di questo periodo iniziale si deve tener conto anche delle produzioni che, con lavorazioni a ciclo incompleto, si ottenevano già da tempo nelle raffinerie di Trieste e Fiume, a noi passate dopo la guerra 1914-1918, trattandovi olii grezzi e residui importati dall'estero.

Esistevano pure ed erano in esercizio gli altri modesti impianti di distillazione in alcune località del regno quali quelle di Genova - Milano - Salsomaggiore - Fiorenzuola d'Arda - Fornovo Taro - Roma Abcd etc. nonché gli altri di entità sempre limitata presso le varie ditte private che esplicavano già allora qualche attività petrolifera nel nostro paese.

I tre impianti di piroschissione rispettivamente de La Spezia, Napoli e Marghera, di importanza certamente maggiore degli altri su citati vennero ad apportare un incremento, allora giudicato notevole nella modesta ed embrionale struttura petrolifera industriale del nostro paese, con la quale si cominciarono ad avere le prime produzioni così dette nazionali, che raggiunsero, e poi mantennero, un valore annuo oscillante da un minimo di 347.440 tonnellate ad un massimo di 441.368 tonnellate nel periodo dal 1932 a tutto il 1935 (vedi allegato n. 1).

Le materie prime lavorate in questi impianti erano in parte residui di distillazioni importati dall'estero ed in parte olii grezzi nazionali ricavati dal nostro sottosuolo.

Dal diagramma e dal prospetto riportati nell'allegato n. 1 risultano i dati principali relativi a tali prime produzioni petrolifere nazionali ricavate nel periodo qui sopra indicato che può considerarsi come di transizione fra la primitiva attività italiana esclusivamente commerciale e quella svoltasi successivamente e con maggiore intensità dal 1936 in poi.

Si è già visto che con l'attrezzatura anzidetta la produzione annua nel periodo dal 1932 al 1934 oscilla sulle 415.000 tonnellate che subì un aumento nel 1935 raggiungendosi le 555.115 così ripartite.

1) Benzine auto	Tonn.	182.000
2) Petrolio raffinato		57.500
3) Acquaragia	"	8.000
4) Gasolio	"	89.500

5) Lubrificanti correnti		30.000
6) Olio combustibile		109.903
7) Paraffina	"	593
8) Bitume	"	51.000
9) <i>Cooce</i> di petrolio		26.619
Totale	Tonn.	555.115

Naturalmente date le modeste caratteristiche degli impianti, le produzioni da essi ottenute oltre che quantitativamente limitate erano anche di qualità mediocre, e nella lavorazione le spese per la raffinazione dei prodotti ottenuti risultavano percentualmente molto elevate.

Si trattava in sostanza di un primo modesto passo industriale, il quale però costituiva il punto di partenza di quella più intensa fase industriale che va dal 1936 fino alla guerra mondiale, in cui l'incrementata attrezzatura industriale e l'intensa attività petrolifera complessiva italiana dovevano portare il nostro paese ad un livello più adeguato con le altre nazioni nel mondo.

Questa attività raggiunse poi un massimo nel 1939 declinando leggermente nel 1940 e 1941, nel primo dei quali anni la produzione si era elevata dal suddetto valore di 555.115 tonnellate nel 1936 a 1.530.025, che nel 1940-41 per difficoltà belliche cominciò a ridursi alquanto e fu di 1.415.690 tonnellate.

Per precisare le idee circa gli impianti industriali petroliferi di cui l'Italia cominciava a disporre, si è compilato l'allegato n. 12 dal quale si rileva che, in complesso, si trattava già di n. 23 impianti autorizzati prima dell'emanazione del regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 alla lavorazione di olii minerali grezzi dei quali i cinque più importanti erano i seguenti:

- 1) Raffineria olii minerali sa. di Fiume
- 2) Raffineria triestina di S. Sabba della Siap
- 3) Impianti di piroschissione della Spezia - Inpet (Nafta-Shell)
- 4) Impianti di piroschissione di Napoli della Benit (Standard Oil)
- 5) Impianti di piroschissione di Marghera della Dicsa (Distillazione italiana carburanti sa.)

mentre gli altri 18 erano di importanza più modesta, ed alcuni di essi costituiti più che altro da attrezzature di manipolazione, miscelazione, rigenerazione, filtrazione e ridistillazione di prodotti per correggerne o variarne alcune caratteristiche a seconda delle richieste del mercato.

Nell'allegato n. 1 è riportato poi il diagramma sia delle produzioni nazionali che delle importazioni di prodotti petroliferi finiti dall'estero, e per ciascuno degli anni dal 1932 al 1940-41 sono riportati i dati statistici su indicati ed allora in attività di esercizio.

Questi dati valgono di per se stessi a dare un'idea abbastanza precisa della limitata capacità produttiva delle installazioni allora disponibili in paese in confronto del fabbisogno nazionale, esso pure, a quell'epoca, ancora eccessivamente limitato rispetto a quello che in Italia avrebbe dovuto aversi per non costringerne il suo sviluppo civile ed industriale.

L'andamento del diagramma riportato nell'allegato n. 1 ed i dati particolareggiati in esso esposti precisano ancor meglio l'inefficacia del regio decreto legge 2 novembre 1926 n. 2159 a dare vita ad una attività petrolifera che potesse definirsi veramente industriale sia in causa della limitata capacità lavorativa degli impianti a cui esso aveva dato origine, come del corrispondente investimento di capitale esteri ed italiani nella loro esecuzione, troppo modesto

in confronto di quanto il decreto stesso si era proposto di provocare ad incremento del bene patrimoniale nazionale.

È doveroso qui ricordare come in contrasto a quest'ultima circostanza stavano, come è ben noto, tanto le favorevoli condizioni generali del mercato petrolifero (prezzi di vendita al consumatore) come i vantaggi e le elevate protezioni doganali assicurate dal ricordato provvedimento di legge agli impianti stessi che ne permettevano un ammortamento eccezionalmente rapido, oltre bene inteso, ad un elevato utile industriale.

A queste manchevolezze posero rimedio:

- a) nel campo tecnico-industriale le disposizioni del suaccennato regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 per l'adozione del ciclo completo di lavorazione degli olii minerali grezzi.  
()gesto decreto, convertito nella legge 8 febbraio 1934 n. 367 si può dire che costituisce la legge fondamentale organica petrolifera per il nostro paese in tutto quanto si riferisce alla importazione, alla lavorazione, ai depositi ed alla distribuzione degli olii minerali e dei carburanti.  
Manca però tuttora, e la conseguente lacuna è grave, una analoga legge fondamentale organica che disciplini tutto quanto si riferisce invece alle ricerche di fonti petrolifere sia in Italia che all'estero, che è pure una questione di capitale importanza per il nostro paese
- b) nel campo economico le variazioni nel regime doganale degli olii minerali che riducendo i dazi generali d'entrata ed aumentando in corrispondenza invece le tasse di vendita, ne mantenevano pressoché inalterato il relativo importo complessivo, tutelando così gli interessi statali connessi.

Ma, come gli effetti del regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159 si erano risentiti a distanza di qualche anno, così anche per il successivo regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 l'efficacia del provvedimento si delineò soltanto a partire dal 1937, e si affermò, poi, decisamente, nei successivi periodi 1938 - 1939 - 1940 - 1941.

In questo periodo entrano in regolare esercizio l'una successivamente all'altra, le tre raffinerie: della Inpet a La Spezia - della Socony Vacuum a Napoli - e dell'Agip a Marghera, derivanti dalla trasformazione dei primi già ricordati impianti di piroschissione e ciclo incompleto in impianti invece a ciclo completo di distillazione e piroschissione di olio minerale come prescritto dal citato regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741.

Di queste tre raffinerie, quella di Napoli si può definire un impianto efficiente e moderno per ricavo di carburanti di buona qualità, di combustibili liquidi ed anche di olii lubrificanti selettivi di qualità superiore, ma in quantità limitata alle 10-15.000 tonnellate anno.

Con lieve anticipo su queste tre prime raffinerie era sorta anche quella "Aquila" della Società tecnica industriale in Trieste, di tipo pure essa abbastanza moderno, e dotata di un impianto per produzione di olii lubrificanti selettivi (brevetto Edeleanu), anche esso però limitato ad una produzione annua di circa 15.000 tonnellate".

(1) In realtà la raffineria dell'Aquila, costruita pariteticamente fra Fiat e un gruppo di industriali veneto-triestini, venne completata solo nel 1937. Jacobini qui sembra sottovalutarne l'importanza e la modernità, forse anche per il fatto che, quando scriveva, Trieste (e le sue raffinerie) era fuori della giurisdizione dello Stato italiano, appartenendo all'omonimo Territorio Libero, rimasto sotto amministrazione alleata fino al 1954. Nel 1955 l'Aquila venne ceduta alla francese Tota] (n.d.c).



Nel frattempo anche la raffineria di Fiume si era rimodernizzata nei limiti del possibile a farsi in quell'impianto di tipo antiquato, dotandosi di un *cracking* più efficiente e di un modesto impianto per produzione annua di circa 10.000-15.000 tonnellate di olii lubrificanti (brevetto Edeleanu).

Ma l'impulso più forte a questo nostro sviluppo che, ormai, può giustamente definirsi industriale, venne dato dal nuovo organismo petrolifero costituito dall'Azienda nazionale idrogenazione combustibili (Anic) sorta in base al regio decreto legge 11 maggio 1936 n. 959 per favorire la lavorazione di olii minerali, di qualità anche scadente (quali l'albanese, l'iraquiano, il messicano e parecchi altri similari) in ricavo di carburanti superiori, olii combustibili ed ogni altro derivatoricavabili dal trattamento degli olii anzidetti.

Per l'opera grandemente meritoria di questa azienda, a capitale esclusivamente italiano e nel quale lo Stato era direttamente interessato, sorsero gli stabilimenti del più moderno ed efficiente tipo, eretti a Bari e Livorno, integrati in questo ultimo stabilimento con i successivi impianti Duo-Sol e Bari-Sol per la produzione di olii lubrificanti selettivi e paraffine, per 60.000 tonnellate anno dei primi e 14-20.000 tonnellate anno per le seconde.

Con saggia e chiara visione dei vitali interessi del nostro paese la stessa azienda aveva contemporaneamente costituito a Novara un proprio laboratorio scientifico sperimentale per tutti gli studi e le ricerche comunque attinenti la materia petrolifera, con annesso uno stabilimento per la produzione di catalizzatori ed altri prodotti ed apparecchiature necessarie al sicuro e regolare esercizio degli impianti di Bari e di Livorno.

L'attrezzatura petrolifera italiana aveva quindi acquistato ormai una notevole consistenza, ed a prescindere sia da tutti gli impianti minori già sorti in precedenza del regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 e di cui al prospetto I dell'allegato n. 12 come dagli altri pure molto numerosi ma sempre di limitata entità che non sono specificatamente indicati nel prospetto I medesimo, la struttura principale della organizzazione ed attrezzatura industriale italiana si impervia sul complesso di impianti indicati nell'altro prospetto II dell'allegato n. 12 con le precisazioni fatte nelle note trascritte in calce al prospetto II medesimo.

Negli allegati n. 9 e 10, già citati anche in altra parte di questa nota, sono stati riassunti i dati principali che valgono a fornire una esatta idea delle caratteristiche relative a ciascuno degli impianti che si erano andati man mano sviluppando, e che già alla fine del 1938 costituivano una valida ed efficiente attrezzatura industriale italiana, il cui benefico effetto sul fenomeno petrolifero del nostro paese è stato anche esso passato in esame ed illustrato in precedenza in questa ed in altre note della relazione generale sulla questione petrolifera sia mondiale che italiana in specie.

Dal diagramma allegato n. 1 risulta bene evidente la differenza fra l'efficacia della primitiva attrezzatura industriale per lavorazioni a ciclo incompleto creata in base al regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159, la quale era riuscita ad intaccare solo debolmente la grande massa delle importazioni petrolifere dall'estero (zona tinteggiata in blu) e la molto più rapida ed efficiente azione provocata, invece, dal successivo regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741, la quale, basandosi sui maggiori impianti a ciclo completo, cui quest'ultimo decreto aveva dato vita, era riuscita, invece, nel periodo dal 1936 a tutto il 1940-41 ad insinuarsi profondamente nella suddetta massa delle importazioni dall'estero (tinteggiatura blu), riducendo queste ultime nei rapporti indicati nella tabella II e nell'altro apposito diagramma III riportato in basso nell'allegato n. 1.

Invero il diagramma III dell'allegato n. 1, compilato con i valori ricavati per i rapporti rispettivamente fra l'attività petrolifera complessiva, costituita cioè dalla somma delle importazioni dall'estero e delle produzioni nazionali ed i quantitativi riferentisi invece a ciascuna di queste due categorie di approvvigionamento del paese mostra come la linea dei rapporti delle importazioni all'attività totale cambi rapidamente di valore e di segno a cominciare da dopo il 1936 e discenda dal massimo dell'82% che aveva nel 1934 ad un minimo del 38.3% nel 1938, mentre la linea dei rapporti delle produzioni all'attività totale si eleva dal minimo del 18% nell'anno 1934, al 61% nell'anno 1939, deflettendo leggermente nel successivo 1940-41.

Pertanto, mentre con l'attrezzatura, sorta in base al regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159 per la piroscissione dei residui, la linea dai rapporti delle importazioni al totale dell'attività petrolifera (allegato n. 1 - diagramma III) non era mai riuscita a discendere al disotto dell'altra linea relativa ai rapporti delle produzioni al totale dell'attività stessa, la più efficiente ed organica attrezzatura sorta in base al nuovo orientamento petrolifero italiano delle lavorazioni a ciclo completo di cui al regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 era invece riuscita ad invertire tale andamento, e nel diagramma I, rappresentato nella parte superiore dello stesso allegato n. 1 si vede, appunto, come la massa (rossa) delle produzioni venisse man mano ad infiltrarsi sempre più e ad incidere profondamente su quella (blu) delle importazioni.

Un simile risultato tecnico-industriale aveva poi apportato contemporaneamente nell'onere finanziario annuale che il nostro paese doveva sostenere per l'acquisto all'estero ed in valuta pregiata delle materie petrolifere, i grandi benefici che sono stati dettagliatamente esaminati e messi in vista in altra parte di questa relazione, e coi quali si era discesi dal valore di circa 1 miliardo di lire all'anno nel 1926 a quello di 295 milioni del 1934.

Effetti così rilevanti e decisivi sia nel campo tecnico che in quello economico, non avrebbero certamente mutato mai il loro segno nel successivo svilupparsi dell'industria petrolifera italiana se i tempi si fossero mantenuti normali, ed anzi tutto induceva a ritenere che gli effetti stessi si sarebbero andati man mano e sempre più affermandosi in senso a noi favorevole.

Ma due cause, del tutto estranee al fenomeno ed all'attività petrolifera italiana, e cioè dapprima le sanzioni e poi la grande guerra mondiale sono intervenute non soltanto in Italia ma in tutto il mondo per influire in modo eccezionalmente sfavorevole in questo vitale settore dell'attività di ogni nazione; e ad esse sono dovuti esclusivamente gli andamenti sfavorevoli che risultano dai diagrammi allegati alla presente nota sia nel periodo immediatamente prebellico come e poi maggiormente in quello successivo bellico.

Volendo fare nell'attrezzatura petrolifera industriale italiana, quale era stata realizzata già a fine del 1938, una classifica dei vari impianti di trattamento di olio minerale sorti sotto l'impulso del nuovo orientamento preso in materia e consacrato nella legge 2 novembre 1933 n. 1741, questa potrebbe essere la seguente:

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1) Raffineria di Livorno dell'Anic          | } | Tutte ma specialmente le prime due dell'Anic di tipo moderno sia nel campo dei carburanti (benzina avio) che in quello degli olii lubrificanti ( <i>bright stael</i> <). |
| 2) Raffineria di Bari dell'Anic             |   |  |
| 3) Raffineria di Napoli della Socony Vacuum |   |  |

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 4) Raffineria "L'Aquila" di Trieste,<br>della Società tecnica industriale |   |  |
| 5) Raffineria di Marghera dell'Agip                                       | } | Trasformazione in raffinerie<br>a ciclo completo dei primitivi impianti<br>di piroscissione. |
| 6) Raffineria della Spezia dell'Inpet                                     |   |  |

La massima elasticità nei cicli di lavorazione possibili ad attuarvisi, e la consistenza e capacità lavorativa degli impianti caratterizzavano e mettevano in prima linea gli stabilimenti Anic di Bari e di Livorno, dove dalle distillazioni semplici atmosferiche e sottovuoto si arrivava alla idrogenazione di materie prime petrolifere, di qualità anche scadente in ricavo di prodotti di qualità superiore quali la benzina avio e gli olii lubrificanti selettivi, ciò che valeva a mettere gli impianti Anic fra i più importanti nel mondo.

L'ubicazione geografica e le caratteristiche principali di ciascuno dei suddetti impianti risultano dagli allegati n. 9, 10 e B che danno appunto la situazione generale dell'attrezzatura petrolifera italiana al 1942.

A questi principali impianti fa poi seguito una schiera di impianti minori, di cui negli allegati n. 9, 10, 12 sono indicati soltanto quelli di una certa importanza, fra i quali sono da annoverare gli impianti di distillazione delle raffinerie genovesi, della ditta Permolio, di Salsomaggiore, di Fiorenzuola D'Arda, di Forno Taro, etc. etc.

Si omette di citare tutti gli altri di cui non si hanno sempre dati ben precisati e che in generale sono costituiti da attrezzature adatte più che altro a rilavorazioni secondarie, manipolazioni, miscelazioni e simili altre operazioni di olii minerali e di prodotti finiti, tanto nel campo dei carburanti, combustibili liquidi e bitumi come in quello degli olii lubrificanti, circa i quali ultimi è da ricordare che ben 67 ditte private, le quali avevano ottenuto licenze di importazioni dall'estero, sentirono però la necessità di consorzarsi, costituendo i due gruppi ben noti e cioè quello della Gilsa, inquadrata nella Federazione degli industriali di prodotti chimici, e l'altro della Sacil, inquadrata invece nella Federazione dei commercianti di olii minerali.

Dall'allegato n. 10 e B si rileva come, eccettuate le minori, che in massima parte lavorano olii minerali, tutte le altre raffinerie sono state erette sulle coste marine tirrenica ed adriatica.

Questa soluzione era quella che si presentava come la più naturale ed al tempo stesso la più conveniente alle ditte importatrici specialmente estere, in quanto richiedeva il minore possibile investimento di capitali in terra straniera.

Gli ulteriori maggiori conseguenti oneri che questa soluzione, poi, importava nelle successive operazioni a farsi fino alla vendita al consumatore, restavano a carico di quest'ultimo e compresi nei relativi prezzi di vendita.

Dall'allegato n. 9 e 10 risulta che dai soli impianti in esso contemplati, i quali però costituiscono la parte più efficiente e produttiva dell'attrezzatura industriale italiana, potevano essere trattate, già nel 1942, tonnellate 2.280.000 di olio grezzo riferite alla capacità lavorativa delle relative installazioni di distillazione atmosferica.

Per tener conto poi anche degli altri impianti minori non specificati nell'allegato stesso, detto valore si può elevare ai 3 milioni di tonnellate-anno in cifra tonda.

Il suddetto quantitativo di 2.280.000 tonnellate-anno poteva, poi, ripartirsi in 1.650.000 tonnellate nelle raffinerie esclusivamente italiane ed in 630.000 tonnellate in quelle invece nelle quali

era interessato il capitale estero, quali: la raffineria di Napoli della Socony Vacuum, quella della Spezia della Shell e la minore raffineria di Fornovo Taro della Standard Oil, e la antica raffineria di Trieste S. Sabba della Siap, pure essa legata alla Standard Oil.

I rapporti percentuali al totale del quantitativo lavorabile nell'attrezzatura petrolifera complessiva italiana nel 1942 risultavano, pertanto, del 72.3% per il gruppo di raffinerie italiane e del 27.7% per quelle di interesse anche estero.

Una valutazione grossolana dei capitali investiti nell'attrezzatura anzidetta, sempre limitatamente agli impianti indicati negli allegati n. 9 e n. 10 e riferita, per non commettere errori di rivalutazione monetaria, ai valori in lire italiane investiti effettivamente al momento della loro costruzione, si può ritenere che si aggirasse su 1.300.000.000, di cui 1.000.000.000 per le raffinerie esclusivamente italiane e 300.000.000 per quelle di interesse straniero.

I rapporti quindi di questi due ultimi singoli investimenti al totale sopra ricordato di lire 1.300.000.000, risultano, grosso modo, rispettivamente del 77% per gli impianti esclusivamente italiani e del 23% per quelli di interesse estero.

Ma a fianco di questa importantissima attrezzatura industriale formata dagli impianti più sopra indicati, l'Italia si è costituita una propria organizzazione nazionale scientifica, tecnica ed industriale che non teme confronti con le similari estere, nel campo degli studi e delle lavorazioni di olii minerali grezzi e loro derivati, e portata ormai ad un livello di capacità ed efficienza da poter corrispondere ad ogni maggiore esigenza in materia ed altamente apprezzata sia in paese che all'estero.

Mentre la parte più elevata e dirigente di questa organizzazione è costituita da persone educate nei più severi e profondi studi ed esperienze sia scientifiche che di laboratorio, in modo da acquistare ogni maggiore competenza e sicurezza in materia, quella esecutiva viene formata nella dura, ma efficacissima scuola della condotta in normale esercizio degli impianti di distillazione, piroscissione, raffinazione, idrogenazione etc. etc. costituenti le varie raffinerie, acquistando ogni maggiore capacità e sicurezza per il loro più regolare ed efficiente esercizio.

Ouando si pensi che soltanto pochi anni fa la tecnica industriale del petrolio era per così dire sconosciuta in Italia, ed ora invece il nostro paese occupa una posizione primaria in materia, si deve riconoscere che una grande lacuna è stata colmata in questo delicato campo di tanta importanza nazionale, e tanto maggiormente si deve sentire la responsabilità di migliorare e rafforzare sempre più una tale organizzazione, che costituisce ormai una vera ricchezza per il nostro paese.

E ciò tanto più acquista importanza quando si tenga presente l'eventualità che, come in altra parte di questa nota è stato messo in evidenza, l'Italia possa essere chiamata a disimpegnare una funzione prevalente nella alimentazione petrolifera, non solamente propria, ma europea, divenendo sede di lavorazioni internazionali dell'olio grezzo proveniente dai ricchi giacimenti del vicino Medio Oriente.

Nonché distruggere, come qualche timido si era permesso di consigliare poco tempo fa, l'industria petrolifera italiana deve invece venire sempre più rafforzata e migliorata nel reale e precipuo interesse del nostro paese.

Siritiene che i dati principali esposti negli allegati su citati e le considerazioni svolte nella presente nota siano sufficienti a fare apprezzare al suo giusto valore lo sviluppo e la posizione di primaria importanza che già nell'immediato anteguerra aveva raggiunto l'industria petrolifera italiana.

Q1\_1esta riportata innegabilmente dalla recente guerra mondiale danni di un rilevante ordine di grandezza; dai quali però essa sta già risorgendo per opera soprattutto del Comitato italiano petroli (Cip), per modo che la sua attuale capacità di lavorazione di olio minerale grezzo, riferita sempre al solo trattamento per distillazione atmosferica, raggiunge già circa il 75% della primitiva, che potrà quindi essere quanto prima del tutto ripristinata.

A questo riguardo però sembra necessaria una molto più ampia e sana visione dell'effettivo fabbisogno italiano nel campo petrolifero, in relazione allo sviluppo civile ed industriale che spetta al nostro paese, per il che la capacità lavorativa anzidetta dovrà essere di gran lunga superata perché nella sistemazione petrolifera industriale e mondiale l'Italia, oltre a provvedere più adeguatamente ai propri reali interessi in materia, abbia a prendere una più giusta posizione a fianco delle altre nazioni europee, da cui ora si distanzia in misura veramente eccessiva.

Al riguardo si ritiene opportuno di esporre nella seguente apposita monografia VIII i dati principali e le considerazioni più importanti che possano servire alle autorità statali competenti per norma nelle decisioni da prendere, e che è, specie nel momento attuale, di capitale interesse generale del nostro paese, sulla capacità lavorativa annua di olio grezzo da assegnare alla attrezzatura petrolifera italiana in un prossimo futuro riparando ed ampliando le raffinerie già esistenti e delle quali si è finora parlato, e costruendo i nuovi grandi e medi impianti del genere per i quali sono state finora avanzate le relative domande di concessione, costruzione e di esercizio ai sensi e per i fini della vigente legge 2 novembre 1933 n. 1741.



---

## Disciplina delle petrolifere italiane nell'immediato anteguerra mondiale - Licenze di importazione e di produzione - Quote di mercato

### Licenze di importazione e concessioni di costruzione di esercizio di impianti industriali per produzioni petrolifere

**P**er tutto il lungo periodo di anni precedenti al 1926, le attività petrolifere italiane che, come si è già veduto, sono state quasi esclusivamente commerciali, furono esercitate in regime di piena libertà, e lo Stato è intervenuto soltanto, si può dire, in questioni generali legislative, doganali e fiscali in genere ed esercitando una alta sorveglianza nell'interesse del pubblico.

Durante tale regime libero lo sviluppo delle attività in parola fu molto lento e modesto; mentre dal lato economico i prezzi dei prodotti importati toccarono il massimo unitario di lire 1.395 a tonnellata (vedi allegato n. 2) nell'anno 1918 e l'ammontare complessivo dell'onere annuo corrisposto all'estero per l'importazione dei prodotti finiti occorrenti al paese si elevò dalle lire 30.700.000 nel 1910 a lire 907.600.000 nel 1926, toccando così un culmine divenuto ormai eccessivamente gravoso per l'erario italiano, date le condizioni generali economiche di quell'epoca.

Parallelamente a quanto avveniva in Italia, anche in Francia il contributo estero per l'approvvigionamento della quasi totalità dei prodotti finiti petroliferi ad essa occorrenti, era divenuto per così dire proibitivo, oltrepassando i 3.000.000.000 di franchi, e quella che fu allora chiamata "l'opinione pubblica petrolifera" insorse reclamando che si studiassero e si adottassero al più presto provvedimenti realmente idonei a ridurre tale eccessivo onere ed in genere a tutelare l'interesse nazionale francese nel campo petrolifero.

Lunga, vivace e profonda fu la lotta che allora si svolse sui pubblici giornali, su periodici sia tecnici che commerciali ed industriali, in conferenze e discussioni, talvolta anche seri, tanto nel Parlamento come in Senato della vicina nazione; finché con i provvedimenti legislativi dal 1927 al 1930 e specialmente con quelli fondamentali del 1928, rimosso definitivamente il grave pericolo del monopolio statale prospettato in modo seducente da gruppi politici e commerciali specialmente interessati al riguardo, la Francia adottò quel sistema delle licenze di importazione e delle concessioni di costruzione ed esercizio di impianti industriali che doveva risolvere in pieno la grave questione e portare la nuova attrezzatura petrolifera industriale francese a quel grado di prosperità, efficienza e proficuità d'azione che tutti riconobbero, e che valse a mettere quel paese in primo rango fra quelli petroliferi mondiali.

Frutto di tali provvedimenti legislativi fu infatti la creazione di quella splendida corona di raffinerie di prim'ordine che sorsero sulle coste litoranee della vicina nazione, sviluppandovi una sana ed efficiente industria petrolifera, capace di coprire, con la lavorazione in paese di olii minerali grezzi da importare, la quasi totalità del fabbisogno nazionale, superiore di più che il doppio a quello italiano.

Come è ben noto questo sistema, mentre permette allo Stato di intervenire ed assumere direttive generali e l'alto controllo di ogni attività petrolifera nazionale, non lede comunque la

piena libertà di iniziativa e di azione dei vari enti, società e ditte nello sviluppo della loro propria attività industriale e commerciale.

In Italia non si ebbe subito analogo slancio, tuttavia si cominciò a fare un primo modesto passo in avanti verso una industria nazionale petrolifera con i provvedimenti di cui al regio decreto legge 2 novembre 1926 n. 2179 per la costruzione di impianti di piroschissione dei residui importati dall'estero ed in base al quale sorsero i primi tre stabilimenti rispettivamente a La Spezia, a Napoli ed a Marghera.

Come si è altrove visto, questi provvedimenti non valsero, però, a risolvere efficacemente un problema che anche per il nostro paese si presentava della massima gravità ed urgenza.

Fondandosi sui risultati favorevoli dell'esperienza fatta in Francia, i cui provvedimenti si erano dimostrati subito come molto più appropriati ed efficienti, anche l'Italia, mantenendo fermo il nuovo suo orientamento industriale petrolifero affermato col citato regio decreto legge 2 novembre 1926 n. 2179, addivenne con il successivo regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 all'adozione del sistema delle licenze di importazione, e della concessione e licenza di esercizio di impianti industriali, depositi e distributori al pubblico di prodotti petroliferi, aprendo più decisamente la via all'industria petrolifera anche nel nostro paese.

Con tale ultimo provvedimento legislativo venne introdotta la lavorazione a ciclo completo di prima distillazione degli olii minerali greggi e successiva piroschissione dei residui, importati dall'estero per ricavarne una quota mano mano crescente dei prodotti finiti occorrenti alla nazione.

Anche da noi il nuovo orientamento industriale petrolifero sorto nel 1926 e rafforzatosi sempre più negli anni successivi, con i provvedimenti legislativi su ricordati, ha apportato i benefici effetti già realizzati in Francia, e l'onere finanziario annuo per l'importazione dall'estero discese dai 907.600.000 lire ai 295.800.000 del 1934, nel quale anno il costo unitario a tonnellata di merce importata toccò il minimo di lire 161.8 (allegato n. 2).

Sopravvennero, poi, le sanzioni che turbarono le buone relazioni nostre internazionali; e successivamente le complicazioni prebelliche seguite poi dalla grande guerra mondiale, sovvertirono ogni disciplina petrolifera sia nazionale che internazionale, venendone a soffrire inevitabilmente ogni attività del genere tanto nel campo tecnico, commerciale ed industriale, come in quello economico anche esso così delicato e grave per le finanze statali.

L'attività svoltasi sotto il regime delle licenze di importazione e di produzione è stata in ogni modo notevole e la sua entità è messa in piena e chiara vista dalla importante pubblicazione e recensione che la benemerita "Rivista italiana del petrolio", diretta dall'esimio ing. dott. Goffredo Cozzi, ha fatto nel fascicolo speciale portante il n. 169 del maggio 1947, dalla quale abbiamo riassunto i seguenti dati principali:

Dalla "Rivista italiana del petrolio" n. 169 del maggio 1947 - Licenze generali di importazioni dall'estero e di produzione nazionale di prodotti finiti petroliferi

N. di ordine	Indicazioni	Anni					
		1935	1936	1937	1938	1939	1940-41
		Tonnellate anno					
	<b>I - Quantitativi totali dei singoli prodotti petroliferi assegnati con Licenze Generali</b>						
	Totale delle assegnazioni	2.120.362	2.123.078	1.892.270	2.006.385	2.479.235	3.387.380
	<b>II - Ripartizione delle licenze assegnate fra importazione e produzione nazionale</b>						
2	a) Importazione di prodotti finiti	1.747.162	1.705.078	1.284.945	880.600	949.210	971.690
3	b) Produzione delle Raffinerie nazionali	373.300	418.000	607.325	1.125.885	1.530.025	1.415.600
4	<b>Ripartizione percentuale delle licenze assegnate fra importazioni e produzioni</b>						
5	e) Importazione di prodotti finiti	81	80	68	48	38	40
6	d) Produzione delle Raffinerie nazionali	19	20	32	52	62	60
	% totali	100	100	100	100	100	100

N.B.(1) I prodotti petroliferi assegnati sono i seguenti: Benzina avio, speciali ed auto - Petrolio raffinato - Acquaragia minerale - Gasolio - Olio combustibile - Olii lubrificanti altri - Olii bianchi per trasformatori - Paraffina - Vasellina - Petrolatum stoch - Bitume di petrolio - *Cooke* di petrolio.

(2) Per assegnazioni di bordo (olio combustibile - gasolio e lubrificanti) il quantitativo annuo è stato in cifra tonda nel 1938 e nel 1939 di tonn. 550.000, da aggiungere ai quantitativi anzidetti.

I dati qui sopra riportati mostrano:

- 1) Nel periodo dal 1935 al 1940-41 la somma delle importazioni dall'estero e della produzione nazionale di prodotti finiti assegnati per la immissione in mercato nel territorio nazionale ha raggiunto il massimo di tonnellate 2.479.235 nell'anno 1939. Aggiungendo circa altre 550.000 tonnellate anno (n.b. 2 del prospetto che precede) di altre assegnazioni per rifornimenti di bordo, il totale complessivo delle assegnazioni stesse risulta, in cifra arrotondata, di tonnellate anno 3.030.000, sempre per detto anno 1939. (Questa cifra si riferisce ai consumi civili ed industriali nel nostro paese.
- 2) A partire dal 1937 le importazioni dall'estero di prodotti finiti subiscono una sensibile riduzione e discendono ad un minimo di tonnellate 880.600 nel 1938; poi le vicende internazionali portarono nel 1939 e 1940-41 ad un lieve aumento.

Con la grande guerra mondiale ogni attività cessa, ed il rifornimento per l'Italia resta affidato essenzialmente alle risorse petrolifere romene, e le relative importazioni sono prevalentemente di prodotti finiti e soltanto in piccola parte di olii grezzi da lavorare in paese nelle uniche raffinerie Anice di Napoli rimaste parzialmente attive.

- 3) Come conseguenza di quanto esposto nel precedente n. 2, i rapporti percentuali(%) rispettivamente delle importazioni e delle produzioni al totale delle assegnazioni variarono come segue:
- a) per le importazioni discendendo dal massimo dell'81% nel 1935 al 38% nel 1939;
  - b) per la produzione salendo dal minimo del 19% nel 1935 al massimo del 62% nel 1939.

Le assegnazioni anzidette corrispondevano quasi completamente al fabbisogno che, anno per anno, veniva accertato e stabilito per soddisfare alla richiesta del mercato; ed esse venivano fatte dalle competenti autorità dello Stato (Ufficio combustibili liquidi - Direzione generale dell'industria) ripartendolo fra i vari enti, società e ditte private che esplicavano la loro attività petrolifera in Italia sia nel settore esclusivamente commerciale che in quello misto commerciale ed industriale.

I suddetti enti, società e ditte private, costituivano quindi nel loro complesso una vera e propria organizzazione di distribuzione al consumatore dei prodotti finiti nella misura a ciascuno di essi assegnata sia nelle licenze di sola importazione dall'estero, come di lavorazione in Italia di olio grezzo in ricavo di prodotti finiti con i quali integrare le importazioni anzidette.

In tal modo i quantitativi sia di prodotti finiti che di olio grezzo da importare e, di conseguenza, i relativi problemi finanziari e valutari venivano, per così dire, controllati direttamente dallo Stato, che vi provvedeva a mezzo dei comitati sia per i carburanti e combustibili liquidi come per i lubrificanti ed altri prodotti del genere.

Le stesse commissioni provvedevano alla ripartizione dei quantitativi anzidetti fra i vari enti, società e ditte sopracitati perché provvedessero al relativo approvvigionamento all'estero, lasciando poi ad essi piena libertà d'azione nel campo della loro attività sia commerciale che industriale petrolifera.

Si può dire che con tale sistema lo Stato poteva diligentemente curare questo delicato settore dell'attività petrolifera italiana, e riusciva a commisurare bene sia gli acquisti all'estero che le lavorazioni integrative in Italia con l'effettivo fabbisogno nazionale.

Inoltre a mezzo sempre delle commissioni anzidette nelle quali erano rappresentati gli enti, società e ditte petrolifere italiane, lo Stato interveniva anche nella determinazione dei prezzi di acquisto all'estero e di vendita sul mercato, dei quali poi ogni variazione comunque proposta dagli interessati allo Stato, doveva, dopo accurato esame, riportare l'approvazione governativa prima di divenire ufficiale ed esecutiva.

Peraltro questa organizzazione che può denominarsi di disciplina dell'attività petrolifera italiana così quale era risultata nel suo complesso nell'immediato anteguerra, era riuscita effettivamente pletorica rispetto all'entità relativamente modesta (2.500.000 tonnellate anno) del fabbisogno nazionale a cui provvedere.

Ne conseguiva che anche l'entità delle singole licenze da rilasciare alle numerose ditte, autorizzate alla distribuzione al consumatore, era molto modesta, e ciò finiva per dar luogo ad inconvenienti di vario genere perturbatori della semplicità e normalità che invece, specie nel campo dell'immissione in consumo, quell'organizzazione avrebbe dovuto avere pienamente assicurate.

Di ciò si dovrà tener conto nella futura organizzazione petrolifera italiana.

Per dare poi un'idea esatta dell'applicazione pratica del sistema delle licenze di importazione e di produzione in parola, si riporta nell'allegato n. 17 il prospetto generale delle assegnazioni delle licenze in parola rilasciate per coprire il fabbisogno dell'anno 1939 (immediato anteguerra) pubblicato nel già citato n. 169 della "Rivista italiana del petrolio".

Si è scelto detto anno perché in esso il totale delle assegnazioni rilasciate in tonnellate 2.479.235 ha toccato il massimo dell'intero periodo 1935-1940-1941.

Si tratta per detto anno di 37 enti, società e ditte private le cui licenze di immissione in consumo vanno da un massimo di tonnellate anno 560.650 ad un minimo di 60 tonnellate anno.

Da un elenco, abbastanza completo, delle società, enti e ditte private che svolgono attività petrolifere in Italia risulterebbe che esse ammonterebbero ad oltre una cinquantina, compresi però i due gruppi Gilsa e Sacil, nei quali nel 1935 si sono consorziate complessivamente circa oltre 67 ditte che avevano conseguito licenze generali d'importazione di olii lubrificanti.

Di tali due gruppi quello Gilsa è inquadrato nella Federazione degli industriali di prodotti chimici e l'altro Sacil lo è invece in quella dei commercianti di olii minerali.

Pertanto le assegnazioni delle licenze annuali, come quelle riportate nell'allegato n. 17, non comprendevano tutte le ditte esercenti attività petrolifere in Italia, ma soltanto quelle che, anno per anno, ne avevano fatto richiesta e possedevano tutti i requisiti voluti in materia.

Così nel 1939 sulle 50 e più ditte su ricordate le licenze di assegnazione ne riguardavano 37, ivi compresi i maggiori gruppi e società italiane ed estere.

Nell'altro allegato n.18 sono state poi raggruppate e classificate per importanza le licenze d'importazione dall'estero e di produzione in Italia, assegnate ai vari enti, società e ditte private sempre per l'anno 1939.

Si è scelto l'anno 1939 anche perché quello in cui l'attrezzatura sia commerciale che industriale petrolifera italiana erano in condizioni di normale funzionamento, essendo ormai entrate in funzione, nel campo industriale, le principali raffinerie a ciclo completo quali erano state previste nel regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741.

A quest'ultimo riguardo è da precisare soltanto che gli impianti Anic di Bari e di Livorno erano in regolare esercizio per il ciclo completo in produzione di carburanti e combustibili liquidi; ma non ancora anche con gli impianti integrativi per la produzione di olii lubrificanti (60.000 tonnellate anno) e paraffine (14-20.000 tonnellate anno); i quali, entrati in funzione nel secondo semestre del 1941, misero l'azienda in condizioni di partecipare con percentuale maggiore alla produzione nazionale, e portarono l'azienda stessa in primo rango fra le raffinerie sia italiane che estere.

Le assegnazioni delle licenze sia d'importazione che di produzione variano d'anno in anno nel loro complessivo ammontare, in relazione al fabbisogno nazionale che si deve coprire, e naturalmente tale variazione si estende ai singoli prodotti petroliferi quali le benzine, il petrolio, il gasolio etc. etc., di guisa che si tratta in sostanza di un sistema che permette di commisurare bene l'entità e l'importanza dei singoli approvvigionamenti ed acquisti con l'effettive necessità civili, industriali ed economiche della nazione, salvaguardandone nel migliore dei modi i reali interessi.

Derivano pure dal sistema qui sopra esposto delle licenze di importazione e produzione, le conseguenti "quote di mercato" che precisano, anno per anno, il limite di partecipazione all'immissione in consumo dei singoli prodotti a cui le licenze rilasciate si riferiscono, stabilendone la percentuale a cui ciascun ente, società o ditta petrolifera deve provvedere.



ASSEGNAZIONI DI LICENZE DI IMPORTAZIONE E PRODUZIONE PETROLIFERA PER

L'ANNO 1939

(Dipartito dalla Rivista Italiana del Petrolio N° 169 del maggio 1941 - XII anno - per gentile autorizzazione della Direzione)

N° di licenza	Ditte	Benzina motore, pec		Benzina auto		Petrolio raffinato		Acetone minerale		Gasolio		Olio combustibile		Lubrificanti (altri)		St. bianchi per usi. Paraffine	B. Lume V. S. S. S. S. S.	Petroli S. S.	Cera S. S.	Totali			Ditte	N° di licenze			
		Import. Produz.		Import. Produz.		Import. Produz.		Import. Produz.		Import. Produz.		Import. Produz.		Import. Produz.						Produzione	Importazioni	Produzione			Generale		
		Import.	Produz.	Import.	Produz.	Import.	Produz.	Import.	Produz.	Import.	Produz.	Import.	Produz.	Import.	Produz.												
1	Agip-Romina	6.000	—	—	140.000	20.200	36.000	—	000	9.050	55.000	204.000	35.000	4.900	0.000	500	1.500	—	23.500	—	13.000	244.150	316.500	560.650	Agip-Romina	1	
2	Arco	—	50.000	—	90.000	—	—	—	—	—	20.000	—	145.000	—	—	—	—	—	12.000	—	—	—	317.000	317.000	Arco	2	
3	Siap-Raff. Triestina	18.000	—	—	9.775	6.600	16.400	—	—	—	3.450	144.000	15.830	—	18.000	500	—	—	15.000	—	—	168.600	81.015	230.725	Siap-Raff. Triestina	3	
4	Petroliera Italiana	—	—	—	7.000	—	3.000	—	750	—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.350	11.350	Petroliera Italiana	4	
5	Bedford	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2100	—	—	—	—	—	—	—	2.100	—	2.100	Bedford	5	
6	Riot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.800	—	250	—	—	—	—	4.050	4.050	Riot	6	
7	Vacuum Raff. di Napoli	—	10.000	—	60.000	—	13.000	—	—	—	55.000	—	7.700	—	12.500	500	500	—	10.000	2.000	3.300	—	179.500	179.500	Vacuum Raff. di Napoli	7	
8	Siapom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210	—	—	—	—	—	—	—	210	—	210	Siapom	8	
9	Vallo Inpet	8.000	8.000	—	72.000	14.000	18.500	—	1.000	41.950	29.500	36.500	145.500	2.300	1.000	—	—	—	13.000	—	22.000	102.750	311.500	414.250	Vallo Inpet	9	
10	Sio	—	—	—	—	—	—	—	—	10.000	—	130.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140.000	—	140.000	Sio	10	
11	Ul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.300	—	—	—	—	—	—	—	8.300	—	8.300	Ul	11	
12	Tico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.750	—	100	—	—	—	—	2.850	2.850	Tico	12	
13	Aquila	—	2.000	—	28.000	—	10.000	—	1.000	—	20.000	—	65.000	—	9.500	500	3.000	—	12.000	500	—	—	152.500	152.500	Aquila	13	
14	Parmola	—	2.000	—	5.000	—	1.000	—	1.000	—	6.000	—	35.000	—	6.000	2.100	1.000	—	50	17.000	—	—	78.150	78.150	Parmola	14	
15	Raffineria Genova	—	—	—	3.500	—	5.000	—	1.000	—	12.500	—	25.000	—	3.000	—	—	—	9.500	—	—	—	59.500	59.500	Raffineria Genova	15	
16	Lombarda Petrol	—	—	—	2.000	—	1.800	—	100	—	2.000	—	3.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.200	9.200	Lombarda Petrol	16	
17	Petrol d'Italia	—	—	—	1.000	—	2.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.300	3.300	Petrol d'Italia	17	
18	Petrolca	3.000	—	—	7.000	—	—	—	—	11.500	—	43.000	—	875	—	—	—	—	—	—	—	65.175	—	65.175	Petrolca	18	
19	Apir	—	—	27.500	—	7.325	—	1.000	—	17.600	—	20.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74.025	—	74.025	Apir	19	
20	Romana Petroli e S. S.	—	—	11.000	—	5.975	—	—	—	6.900	—	10.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.875	—	35.875	Romana Petroli e S. S.	20	
21	Tagliabre	—	—	—	—	—	—	—	—	5.000	—	63.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69.000	—	69.000	Tagliabre	21	
22	Cipra	—	—	—	4.000	—	—	—	—	4.000	—	14.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.000	—	22.000	Cipra	22	
23	Gilfa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.015	—	—	—	—	—	—	—	4.015	—	4.015	Gilfa	23	
24	Sacil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.800	—	—	—	—	—	—	—	1.800	—	1.800	Sacil	24	
25	Texas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.700	—	—	—	—	—	—	—	1.700	—	1.700	Texas	25	
26	Garofella	—	—	—	—	—	—	—	—	2.500	—	7.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.900	—	9.900	Garofella	26	
27	Marcantite	—	—	—	500	—	—	—	—	500	—	3.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.000	—	4.000	Marcantite	27	
28	Api	—	—	—	500	—	—	—	—	3.500	—	4.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.500	—	8.500	Api	28	
29	Damiani e Giorgio	—	—	—	2.000	—	—	—	—	1.000	—	5.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.000	—	8.000	Damiani e Giorgio	29	
30	Marilli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800	—	—	—	—	—	800	—	800	Marilli	30	
31	Omar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	300	—	300	Omar	31	
32	Re-Oil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	1.300	—	1.300	Re-Oil	32	
33	Grebbio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	300	—	300	Grebbio	33	
34	Bozile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	100	—	—	—	—	400	400	Bozile	34	
35	Comp. Naz. Prodotti Petroli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	300	—	300	Comp. Naz. Prodotti Petroli	35
36	Sard	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	150	—	150	Sard	36
37	Pozzi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	60	—	60	Pozzi	37
		35.000	72.000	38.500	418.275	68.700	111.100	1.000	9.350	114.500	204.000	684.400	477.290	25.000	64.000	13.160	6.000	500	113.000	2.500	38.300	968.100	1.530.025				
		107.000		456.775		179.600		10.850		318.550		1.461.690		90.000								2.479.235		2.479.235			

Allegato 17 Licenze di importazione e produzione in Italia nel 1939



CLASSIFICA E RAGGRUPPAMENTO DELLE LICENZE DI IMPORTAZIONE E DI PRODUZIONE  
ASSEGNATE PER L'IMMISSIONE IN CONSUMO  
NELL'ANNO 1939

N.º di ordine	Ditte	Licenze assegnate nell'anno 1939 per			Percentuale ai rispettivi totali delle licenze		
		Importazione Tonnellate-anno	Produzione	Totale generale	Importazione	Produzione	Totale generale
<u>I. PROSPETTO PARTICOLAREGGIATO</u>							
1	Gruppo Statale A.G.I.P. - Roma	244.150	316.500	560.650	25.1	20.7	22.4
2	ANIC	—	317.000	317.000	—	20.7	12.7
3	Gruppo Standard Raff. Triestina Slop. Petroliera Italiana Bedford R.I.O.T.	168.600 — — 2.100 —	81.015 11.350 — — 4.050	249.615 11.350 — 2.000 4.050	17.4	6.3	10.7
4	Gruppo Vacuum Raffineria Napoli Sipom	— — 210	179.500 — —	179.500 — 210	—	11.8	7.2
5	Gruppo Shell Nefte Impet. S.I.O. U.I.L. Filea	102.750 140.000 8.300 —	311.500 — — 2.850	414.250 140.000 8.300 2.850	26.6	20.6	22.6
6	Aquila - Trieste	—	152.500	152.500	—	10.	6.1
7	Gruppo Permesso-Raff. Gonavesi - Patrota - Apr. Tagliabue (60.000 + 80.000 T/anno)	208.200	137.650	345.850	21.4	9	13.8
8	Gruppo Permesso Petrol. C.10 (20.000 + 20.000 T/anno)	55.875	—	55.875	5.8	—	2.2
9	Gruppo importazioni minori inferiore a 300 T/anno C.10 - Cavalletto - Apr. Dantoni - Mercantile	34.475	—	34.475	8.5	—	1.4
10	Gruppo importazioni minori 300 - 600 T/anno - Sest.	3.500	—	3.500	0.3	—	0.2
11	Gruppo produttori fra 300 e 600 T/anno Lombardo - Petrol. Petr. Itale	—	12.500	12.500	—	0.8	0.5
12	Gruppo Produttori minori 300 T/anno Marelli	—	3.610	3.610	—	0.2	0.15
Totale licenze assegnate nell'anno 1939		968.160	1.530.025	2.498.185	100	100	100

N.º di ordine	Ditte	Licenze assegnate nell'anno 1939			Percentuale ai rispettivi totali delle licenze		
		Importazione Tonnellate-anno	Produzione	Totale generale	Importazione	Produzione	Totale generale
<u>II. RIASSUNTO</u>							
1	Gruppo d'interesse diretto Statale A.G.I.P.	—	—	—	25.1	20.7	22.4
2	Gruppo Stato - Industria privata ANIC in cui lo Stato è partecipante per 1/3 capitale azionario	—	—	—	—	20.7	12.7
Totale gruppi 1-2		—	—	—	25.1	41.4	35.1
3	Gruppi d'interesse estero S.I.A.P. e minori	17.4	6.3	10.7	—	—	—
	Vacuum (Napoli)	—	11.6	7.2	—	—	—
	Shell (Napoli)	17.4	18.1	17.9	—	—	—
	Totale estero	44.2	36.7	40.5	4.4	3.7	4.6
4	Società Termoelettr. Statale Aquila (Trieste)	—	—	—	—	10.	6.1
5	Raffinerie minori	—	—	—	21.4	9	13.8
6	Restante piccole Ditte private	—	—	—	9.7	0.9	4.4
Totale		100	100	100	100	100	100

NB!) Questo valore in altra statistica citata in questa Nota sarebbe stato di Tonn. 2.479.235 - La differenza, che per il limitato suo ordine di grandezza non apporta variazioni alle deduzioni e conclus. var. della presente Nota, può dipendere dalle assegnazioni integrative fatte durante l'anno 1939 e che non siano state comprese nella statistica ordinaria.

Per quanto poi si riferisce alla speciale assegnazione per i fornimenti di bordo si deve tener conto che per l'anno 1939 esse furono le seguenti:

1) Olio combustibile Diesel oil Tonn. 520.000

2) Lubrificanti " 11.000

Totale annuo Tonn. 531.000

Tali quote di mercato variano, naturalmente, anche esse di anno in anno per ciascuno dei prodotti da immettere in mercato.

La competenza in materia di assegnazioni delle licenze anzidette e della pratica applicazione e sviluppo del sistema qui sopra precisato era ed è tuttora del già "Ufficio combustibili liquidi" ed oggi "Ufficio del petrolio", il quale vi provvedeva avvalendosi dell'opera dei due comitati rispettivamente per i carburanti e combustibili liquidi in genere, e per gli olii lubrificanti, i quali ultimi hanno costituito, in Italia, una categoria di prodotti trattata per così dire a sé.

Ciascuno dei comitati anzidetti era costituito oltre che da un funzionario dei vari ministeri interessati in materia, anche con membri rappresentanti i vari enti, società e ditte private che esercitavano in Italia una attività petrolifera, e quindi anche essi interessati nel rilascio delle licenze annuali di importazione o di produzione.

L'Ufficio combustibili liquidi poteva poi per apposita disposizione del citato regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741, avvalersi dell'opera di uno dei maggiori enti o società quale organo esecutivo delle sue disposizioni in materia petrolifera, facoltà di cui quell'ufficio si avvalse durante la recente guerra mondiale, affidando tale mansione all'ente statale Agip che parve essere in quel momento il più adatto a tal fine.

Della materia petrolifera, infine, si occupavano molti enti, commissioni, commissariati, etc., ciò che anziché giovare, complicava molto le pratiche correnti, e generava inevitabili interferenze tutt'altro che confacentesi al regolare e celere svolgimento dell'attività petrolifera; inconveniente quindi molto grave, e che, nonostante fosse stato pienamente riconosciuto dalle competenti autorità dello Stato, non si riuscì ad eliminare nella misura dovuta.

D'altra parte la complessità, la delicatezza e la natura stessa della materia da trattare, per se stessa non facile né nel campo amministrativo né in quello commerciale ed industriale e gli speciali provvedimenti legislativi, doganali e fiscali connessi alla questione petrolifera sia nazionale che internazionale, non trovavano nella composizione insufficiente dell'Ufficio combustibili liquidi l'organismo che potesse (nonostante ogni maggior zelo, capacità e dedizione delle esimie persone addettevi) adeguatamente farvi fronte e provvedere, e che sarebbe stato invece necessario di creare sulla base ed in misura corrispondentemente adeguata, agli analoghi istituti in funzione sia in Inghilterra che in Francia ed in Germania, la cui autorità ed efficienza erano grandemente superiori a quelle del nostro Ufficio combustibili.

Di ciò si tornerà però a parlare in sede più appropriata in questa stessa nota VI quando si prenderà in esame quale dovrebbe essere la prossima attrezzatura petrolifera italiana, in relazione alle previsioni del Piano Marshall ed ai crescenti fabbisogni del nostro paese.

Qgi basterà constatare che:

- 1) nell'immediato anteguerra l'Italia disponeva già di una organizzazione abbastanza efficiente per provvedere adeguatamente alle occorrenze petrolifere del paese
- 2) che il sistema delle licenze d'importazione dell'estero e di produzione nelle nostre raffinerie dei derivati petroliferi a noi occorrenti, evitando ogni forma anche larvata di monopolio, dava però modo allo Stato di esercitare una efficace ed utile azione di alto e diretto controllo delle

attività petrolifere nazionali senza ledere o menomare la libertà di azione degli enti, società e ditte che la esercitavano

- 3) che il sistema stesso valeva a disciplinare, in misura adeguata, anche tutto quanto si riferiva alla determinazione del fabbisogno reale di materie petrolifere per gli usi civili ed industriali della nazione ed a provvedere al relativo approvvigionamento, regolando la disponibilità e l'impiego della valuta pregiata con cui pagare all'estero gli acquisti fattivi
- 4) che con le assegnazioni dalle licenze di importazione e di produzione si poteva addivenire ad una equa ripartizione dei quantitativi approvvigionati in relazione alla importanza e capacità degli enti, società e ditte che erano autorizzati a procedere poi alla loro distribuzione al consumatore sulla base di prestabilite quote per ciascuno degli enti, società o ditte anzidette.

Concezione e sistema quindi abbastanza bene corrispondenti al regolare sviluppo e controllo di un'attività così complessa e delicata quale quella petrolifera, specie nel caso italiano nel quale è grande la nostra dipendenza dall'estero.

Si tratta ora di apportare sia nell'una che nell'altra quei perfezionamenti che l'esperienza fatta può consigliarci, e ciò finché le condizioni dell'industria petrolifera italiana non si siano sviluppate in misura da poter provvedere a coprire con la produzione in paese a tutte le occorrenze di quest'ultimo.

Ma allora il nostro problema petrolifero presenterà altri aspetti che potranno imporre metodi anche differenti e consigliarci meglio in materia; sembra però che debba restare sempre fissa ed affermata la necessità dell'alto controllo dello Stato a tutela dei vitali interessi della nazione nel campo economico, legislativo, valutario e doganale, nonché in quello oltremodo delicato delle relazioni internazionali in materia di petroli, finché non si possa disporre, come è da augurarsi, di fonti proprie sia nel nostro sottosuolo che con partecipazioni all'estero.

## Capacità lavorativa annua in tonnellate di olio grezzo da assegnare all'attrezzatura petrolifera industriale in relazione al Piano Marshall per il fabbisogno italiano

Il problema sul tappeto presso la commissione interministeriale per la disciplina petrolifera un problema di grande importanza per il nostro paese e cioè: se e quale incremento si debba apportare all'attuale attrezzatura industriale petrolifera italiana (di cui si è parlato in altro apposito fascicolo) sia con le riparazioni e gli ampliamenti delle raffinerie già esistenti che con la costruzione di altri nuovi grandi e medi impianti del genere, per l'attuazione dei quali sono state già avanzate richieste da società e ditte italiane e straniere per ottenerne la concessione di costruzione e di esercizio ai sensi e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge (monografia VI).

Per procedere ordinatamente nell'esame della importante questione e precisarne la reale entità, sono stati riassunti negli allegati A-Be C gli elementi ed i dati principali da tenere presenti sia nell'esame anzidetto che nelle decisioni da prendere in materia.

I dati dell'allegato A hanno carattere ufficiale, in quanto si riferiscono alle determinazioni fatte in occasione della compilazione del Piano Marshall nel settore petrolifero riguardante l'Italia.

Nell'altro allegato B, sono esposti i dati relativi sia agli impianti di trattamento di materie petrolifere già esistenti nel nostro paese e che debbono essere riparati ed ampliati, secondo le indicazioni fornite da ciascuna delle ditte che attualmente li esercitano, come ai nuovi grandi e medi impianti di raffinazione per i quali sono state finora avanzate le relative domande di concessione al Ministero dell'industria e del commercio.

Nel terzo allegato C sono calcolati i quantitativi annui di olii minerali grezzi che dovrebbero lavorarsi nel complesso delle raffinerie italiane per ricavare determinati corrispondenti quantitativi di prodotti finiti richiesti dal fabbisogno nazionale, basando tali calcoli su valori di rese medie generali di trattamento industriale dell'olio stesso, rese che sono generalmente ammissibili perché ricavate da pratici risultati conseguiti nelle varie raffinerie di produzione.

Da tali calcoli risulta quale dovrebbe essere il quantitativo massimo di olio grezzo da importare e lavorare in paese, qualora si intendesse di provvedere a tutto il suo fabbisogno annuo di prodotti petroliferi.

Oggi in appresso si procede ordinatamente all'esame di quanto si riferisce ed è strettamente connesso con i dati esposti in ciascuno dei tre anzidetti allegati, dopo di che si espongono e si esaminano anche alcuni altri lati importanti del problema in oggetto, e si fanno alcune considerazioni e deduzioni che possano guidare alla determinazione della capacità da assegnare in complesso all'attrezzatura petrolifera italiana in un prossimo avvenire, affinché essa risulti bene commisurata alle maggiori prevedibili esigenze dell'alimentazione petrolifera del nostro paese in correlazione dello stesso crescente sviluppo civile ed industriale del medesimo.

In questo prospetto sono riportati gli elementi principali forniti dal Ministero dell'industria e commercio, relativamente:

Allegato A  
*Produzione già autorizzata - Programma 1948 - Fabbisogni nel triennio 1949-1950-1951 secondo il Piano Marshall*



DEI DATI PRINCIPALI RELATIVI ALLA PRODUZIONE, PROGRAMMI DI LAVORAZIONE E FABBISOGNI PETROLIFERI ITALIANI

I		II	III	IV	V	
Quantitativi annui autorizzati per la Produzione in Paese e per la immissione in consumo da parte di Ditte esercenti impianti preesistenti al 1942 (SIAP e AQUILA di Trieste compresi) (1)		Programmi di lavorazione per l'anno 1948 in base alle attrezzature degli attuali impianti parzialmente ricostruiti (2)	Media annua dei fabbisogni di prodotti petroliferi per il 1949-1950-1951 previsti nel piano Marshall (3)	Deficienze fra i quantitativi autorizzati per la produzione ed immissione in consumo nel 1942 e la media annua del piano Marshall 1949-1950 e 1951	Osservazioni	
Prodotti	Tonn.anno					
<b>I - PRODOTTI BIANCHI</b>						
1 - Benzina avio	24.000	-	53.000	-29.000	(1) A coprire la differenza fra la produzione nazionale autorizzata ed il fabbisogno effettivo del Paese, si provvedeva e si provvede con la necessaria corrispondente loro importazione dall'estero dei prodotti finiti occorrenti.  (2) I dati relativi ai programmi di lavorazione per il 1948 sono esposti a semplice titolo di notizia; ed al l'atto pratico potranno variare notevolmente ed essere anche superati.  (3) E' da ritenere che i valori della media annua dei fabbisogni petroliferi per il triennio 1949-1950-1951 previsti nel piano Marshall saranno superati; e pertanto il valore dei fabbisogni stessi indicati in tonnellate annue 5.444.100 abbia ad essere sensibilmente superiore.  Ad ogni modo il fabbisogno italiano dopo il 1951 presenterà necessità anche maggiori, e delle quali si deve tener conto nella decisione circa la capacità lavorativa da assegnare alla nuova attrezzatura petrolifera italiana.	
2 - Benzina auto	562.770	-	565.000	- 2.230		
3 - Totale benzina Tonn.	586.770	531.450	618.000	-31.230		
4 - White spirit (acqua regia)	11.250	-	17.800	- 6.350		
5 - Petrolio	107.400	197.750	200.000	-92.600		
6 - Totale I prodotti bianchi carburanti	705.420	729.200	835.600	130.180		
7 - Lubrificanti	137.220	70.000	139.000	- 1.780		
8 - Totale prodotti bianchi carburanti e lubrificanti	842.640	799.200	974.600	131.960		
<b>II - PRODOTTI SCURI LIQUIDI</b>						
9 - Gasolio	182.180	502.600	666.600	-484.420		
10 - Olio combustibile	300.000	687.350	3.633.300	-3.333.300		
11 - Totale prodotti scuri liquidi	482.180	1.189.950	4.299.900	-3.817.720		
<b>III - PRODOTTI FINALI SOLIDI</b>						
12 - Bitumi	94.000	20.000	113.300	- 19.300		
13 - Coke di petrolio	35.000	35.000	28.300	+ 6.700		
14 - Pece	-	2.430	-	-		
15 - Totale prodotti finali solidi	129.000	57.430	141.600	- 12.600		
<b>IV - PARAFFINE</b>						
16 - Paraffine	26.300	-	28.000	- 1.700		
<b>R I A S S U N T O</b>						
<b>I</b>						
17- a) - Prodotti bianchi carburanti	705.420	729.200	835.600	130.180		
18- b) - Lubrificanti	(+)137.220	70.000	139.000	1.780		
19- Totale I° prodotti bianchi	842.640	799.200	974.600	131.960		
<b>II</b>						
20- Prodotti scuri liquidi	482.180	1.189.950	4.299.900	3.817.720		
<b>III</b>						
21- Prodotti finali solidi	129.000	57.430	141.600	12.600		
<b>IV</b>						
22- Paraffine	26.300	-	28.000	1.700		
23- Totali generali	(1)1.480.120	(2)1.046.580	(3)5.444.100	-3.963.980		
(+) confermare le concessioni esistenti costituenti diritti precostituiti dei concessionari NB.- L'incremento del fabbisogno annuo complessivo fra la media annuale del Piano Marshall per il triennio 1949-50 e 51 (Tonn.anno 3.963.980) ed i quantitativi di produzione per l'immissione in consumo in Italia autorizzati al 1942 è costituito:						
1) - Per il $\frac{3333.300}{3.963.980} = 84\%$ da olio combustibile						
2) - Per il $\frac{484.820}{3.963.980} = 12.2\%$ da gasolio						
3) - Per il $\frac{131.960}{3.963.980} = 3.4\%$ dai prodotti petroliferi bianchi						
4) - Per il $\frac{14.300}{3.963.980} = 0.4\%$ dai prodotti petroliferi solidi						

Tabella A Programmi di importazione, produzione e consumi previsti dal Piano Marshall confrontati con dati 1942

- I) ai quantitativi annui, in tonnellate, autorizzati per la produzione in Italia e per la loro immissione in consumo da parte di ditte esercenti impianti preesistenti nell'anno 1942, comprese le raffinerie Siap ed Aquila di Trieste!
- II) ai programmi di lavorazione per l'anno 1948, in base alle attrezzature degli attuali impianti parzialmente ricostruiti
- III) alla media annua per i fabbisogni di prodotti petroliferi degli anni 1949 - 1950 - 1951, previsti nel Piano Marshall
- IV) alle differenze fra i quantitativi autorizzati per la produzione e l'immissione in mercato nel 1942 e la media annua dei fabbisogni fissati nel Piano Marshall per il triennio anzidetto.

Dagli elementi esposti dettagliatamente in questo allegato A si desume, in riassunto, quanto segue:

- 1) Contro la media annua dei fabbisogni del triennio 1949 - 50 - 51, previsti nel Piano Marshall in complessive 5.444.100 tonnellate di prodotti petroliferi, i quantitativi autorizzati per la produzione e per l'immissione in consumo da parte di ditte esercenti impianti preesistenti nel 1942 ammontano a tonnellate 1.480.120 annue; donde una deficienza complessiva, fra detto fabbisogno medio ed i quantitativi autorizzati per la produzione negli impianti, già allora esistenti, di tonnellate 3.963.980.
- La deficienza per coprire il fabbisogno previsto è dunque di 2.65 volte maggiore del quantitativo autorizzato alla produzione ed immissione in mercato in Italia nel 1942.
- Questa deficienza deve considerarsi come un minimo in quantoché si prevede già che i fabbisogni stabiliti nel Piano Marshall saranno certamente superati in un prossimo avvenire.
- Al riguardo si deve osservare che anziché alla media dei fabbisogni del triennio 1949 - 50 e 51, risultata di 5.444.100 tonnellate, sarebbe stato meglio assumere senz'altro il valore del fabbisogno del 1951, superiore di già alla media anzidetta.
- 2) L'incremento del fabbisogno annuo complessivo fra la media annua del Piano Marshall per il triennio 1949-1950 e 1951 (tonnellate 3.963.980) ed i quantitativi di produzione ed immissione in consumo in Italia autorizzati al 1942, è costituito in massima parte da un notevolissimo aumento nel consumo di olio combustibile, e ciò in dipendenza sia della stasi nella produzione mondiale di carbone fossile come dello sviluppo preso nella motorizzazione dai mezzi di trasporto che ne fanno un notevole maggior consumo.

Segue poi per importanza l'incremento anche nel consumo del gasolio, dovuto anche esso a cause analoghe a quella qui sopra fatta presente.

(1) Le due raffinerie triestine, in quel momento collocate fuori dei confini nazionali di allora, rientrano nel piano di approvvigionamento petrolifero italiano del Piano Marshall per due motivi: in primo luogo, fino alla fine del 1948 quando anche a Trieste venne costituita una missione ECA autonoma (quindi dopo la stesura della presente memoria), gli aiuti Erp al Territorio Libero vennero gestiti dal governo italiano; in secondo luogo, anche dopo l'insediamento di tale missione, le quote di approvvigionamento di grezzo del Tlt rimasero affidate al Cip e ciò fu materia di continui contrasti fra le diverse autorità (n.d.c.).



Meno importante è infine l'incremento nei prodotti petroliferi bianchi e pressoché trascurabile quello nei prodotti petroliferi solidi.

Rispetto all'incremento totale di tonnellate 3.963.980, quelli parziali percentuali relativi a ciascuna delle qui sopra indicate categorie di prodotti petroliferi, risultano i seguenti:

a) per l'olio combustibile	l'incremento è dell'84% sul totale
b) per il gasolio	" 12.2% "
c) per i prodotti bianchi	3.4%
d) per i prodotti petroliferi solidi	0.4%
	Totale 100%

I dati e le cifre qui sopra esposti precisano, dunque, quale sia il fabbisogno italiano previsto nel periodo da oggi al 1951, quale sia il quantitativo di produzione autorizzato negli impianti industriali petroliferi già preesistenti e precisano nella loro differenza l'entità del fabbisogno a cui si deve provvedere o con aumento della produzione nazionale o con l'importazione dall'estero.

A prescindere da ogni più valida considerazione di carattere finanziario, economico, sociale e politico sulla convenienza di dare all'industria petrolifera nazionale ogni maggiore sviluppo, si richiama l'attenzione sui grandi vantaggi che, soprattutto nel momento attuale rappresenta nel campo valutario della moneta pregiata estera il minore impiego di quest'ultima, nel caso dell'importazione di olio grezzo da lavorare in paese, rispetto a quella invece dei corrispondenti quantitativi dei più costosi prodotti finiti che si dovrebbero importare dall'estero per far fronte alle occorrenze del paese.

Nell'allegato B sono riassunti i principali dati relativi alla capacità lavorativa delle raffinerie italiane espressa in tonnellate anno di olio grezzo trattato, e precisamente: nel prospetto I sono esposti dati relativi agli impianti già esistenti; ed in quello II sono indicate le richieste di nuovi grandi e medi impianti di raffinazione, fino ad ora avanzate al Ministero dell'industria e commercio.

*Allegato B  
Capacità lavorativa  
delle raffinerie italiane  
I - Raffinerie  
già esistenti  
II - Richiesta di nuovi  
grandi e medi impianti*

Sebbene le cifre indicate nel prospetto B non possono considerarsi matematicamente esatte, tuttavia la loro eventuale differenza dalla reale capacità di lavorazione degli impianti a cui esse si riferiscono è di un limitato ordine di grandezza che non può in modo alcuno influire sulle decisioni da prendere in merito all'argomento di cui trattasi in questa nota.

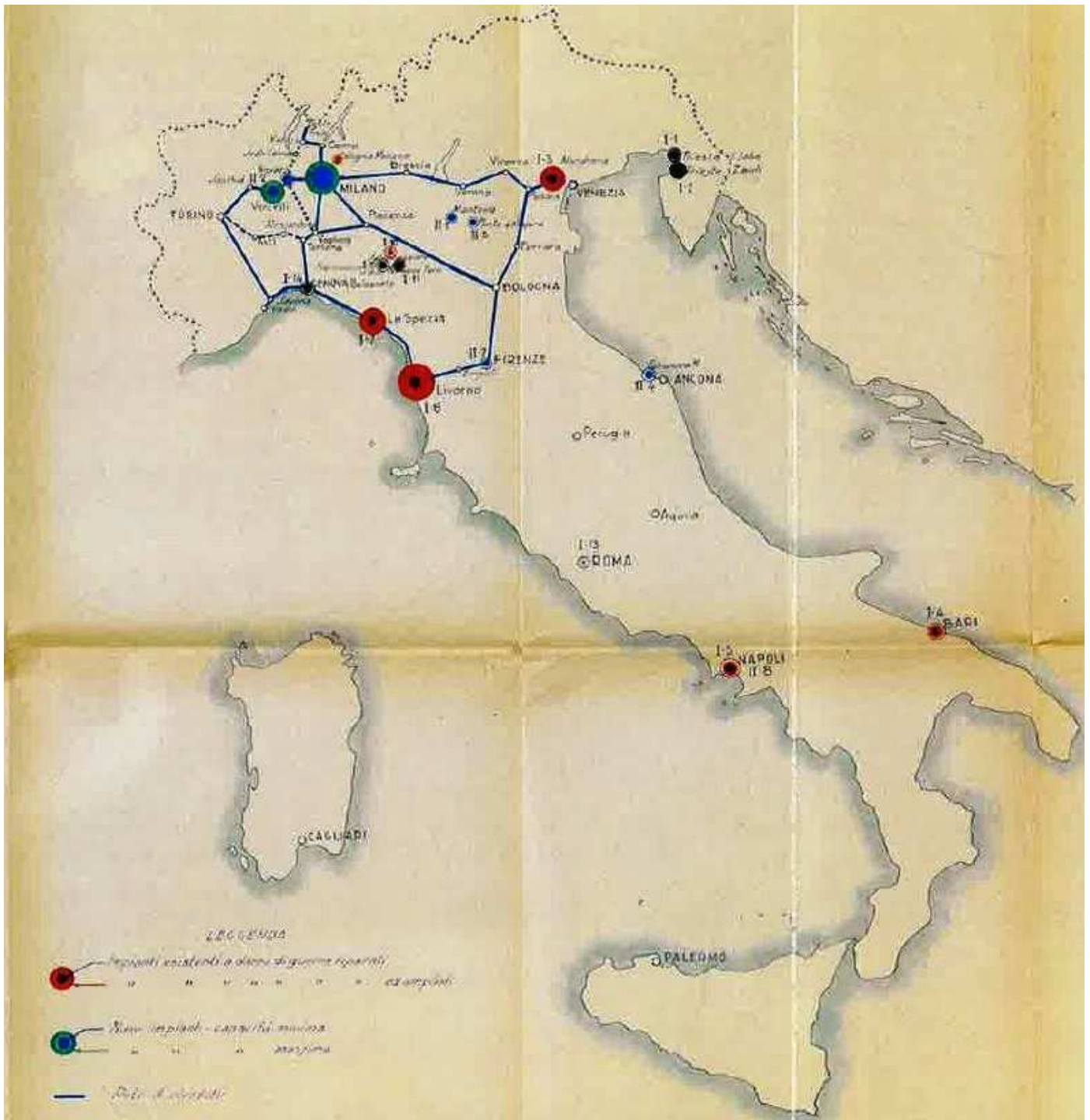
Gli impianti esistenti sono 14 di maggiore importanza, mentre in blocco è stata indicata anche la capacità complessiva delle varie altre piccole raffinerie sparse qua e là nel nostro territorio nazionale.

La capacità lavorativa annua di tali impianti dopo che nei medesimi siano state completate le debite riparazioni per i danni subiti nelle recente guerra, è di tonnellate anno 2.175.000.

Tale capacità verrebbe elevata a 4.950.000 tonnellate anno quando negli impianti in parola fossero stati apportati gli incrementi per ciascuno di essi indicati dalle rispettive ditte che li esercitano.

L'aumento quindi conseguibile nella capacità lavorativa degli impianti già esistenti sarebbe di:

$$\text{Tonn. } 4.950.000 - 2.175.000 = \text{Tonn. } 2.775.000$$



**Tabella B**  
**Raffinerie ed oleodotti italiani, capacità di raffinazione e di trasporto nel 1947**



**CAPACITA' LAVORATIVA ANNUA DELLE RAFFINERIE ITALIANE IN  
TONNELLATE DI OLIO GREZZO TRATTATO**

N° di ordine	Raffinerie Italiane		Capacità lavorativa annua in tonn. olio grezzo trattato		OBSERVAZIONI
	Località	I- IMPIANTI Società o Ditta concessionaria	ESISTENTI Attuale ad am. di guerra (ipotesi)	Da impianti incrementati ed ultimati	
1	Trieste - S. Saba	S.I.A.P. (Standard)	90.000	90.000	1) L'incremento della capacità lavorativa annua delle raffinerie italiane è dovuto in gran parte a impianti incrementati ed ultimati nel 1947, per un valore complessivo di 2.107.000 tonnellate di olio grezzo trattato annuo. 2) L'incremento della capacità lavorativa annua delle raffinerie italiane è dovuto in gran parte a impianti incrementati ed ultimati nel 1947, per un valore complessivo di 2.107.000 tonnellate di olio grezzo trattato annuo.
2	Trieste - Zauli	L'AGULIA	300.000	300.000	
3	Monfalcone	A.G.I.P.	375.000	1.000.000	
4	Bari	A.N.I.C.	300.000	500.000	
5	Napoli	Imperial Chemicals	220.000	250.000	
6	Livorno	A.N.I.C.	360.000	1.500.000	
7	Osceola	IN.PET. (Napoli)	300.000	1.000.000	
8	Castellana Grotte (Sesto San Giovanni)	S. B. Lombardi	(Compresa al N° 5)	40.000	
9	Castellana Grotte	S.I.P.O.M.	1000	40.000	
10	Swisscomprote	M. F. S. (S. P. I.) (Standard)	1000	Compre. a N° 5	
11	Fornovo Taro	S. P. I. (Standard)	20.000	20.000	
12	Firenze - S. Andrea	S. P. I. (Standard)	20.000	20.000	
13	Milano - Roma	Perinco	80.000	60.000	
14	Genova - S. Giacomo	S. P. I. (Standard)	60.000	60.000	
15	Varese - S. Vito	D. M. S. (Standard)	50.000	50.000	
<b>I</b>	<b>TOTALI CAPACITA' LAVORATIVA IMPIANTI ESISTENTI AL 1947</b>		<b>2.175.000</b>	<b>4.950.000<sup>1)</sup></b>	

**II - RICHIESTE DI NUOVI GRANDI E MEDI IMPIANTI DI RAFFINERIE**

N° di ordine	Iniziativa di nuovo impianto di raffineria		Capacità lavorativa annua richiesta per il nuovo impianto		OBSERVAZIONI
	Località	Società richiedente	Da un valore minimo di tonn. annue	Da un valore massimo di tonn. annue	
1	Monfalcone (2)	Imperial Chemicals	200.000	200.000	2) L'incremento della capacità lavorativa annua delle raffinerie italiane è dovuto in gran parte a impianti incrementati ed ultimati nel 1947, per un valore complessivo di 2.107.000 tonnellate di olio grezzo trattato annuo. 3) L'incremento della capacità lavorativa annua delle raffinerie italiane è dovuto in gran parte a impianti incrementati ed ultimati nel 1947, per un valore complessivo di 2.107.000 tonnellate di olio grezzo trattato annuo.
2	Valle Padana (Verzelli) (2)	Fiat - Raker	300.000	1.000.000	
3	Milano (2)	D.M.S. (Standard)	1.000.000	1.500.000	
4	Taranto Marittimo	Imperial Chemicals	150.000	150.000	
5	Porto Torgato	Imperial Chemicals	200.000	200.000	
6	Località imprecisata	Imperial Chemicals	25.000	75.000	
7	Firenze	D.M.S. (Standard)	20.000	20.000	
8	Napoli	S. B. Lombardi (I.C.I.)	12.000	12.000	
<b>II</b>	<b>TOTALE CAPACITA' LAVORATIVA NUOVI IMPIANTI RICHIESTI</b>		<b>2.107.000</b>	<b>3.107.000</b>	

1) Capacità lavorativa annua in tonnellate di olio grezzo trattato delle raffinerie industriali italiane, risultante dal complesso delle raffinerie già esistenti e delle nuove progettate.

a) Esistente: per i nuovi impianti la capacità richiesta per ogni impianto

$$C_1 = 4.950.000 + 2.107.000 = 7.057.000 \text{ Tonn. annue}$$

b) Aumentando per i nuovi impianti la capacità richiesta per ogni impianto

$$C_2 = 4.950.000 + 3.107.000 = 8.057.000 \text{ Tonn. annue}$$

2) Quantitativo stimato in base ad una relazione di lavoro svolta dall'ISTAT in collaborazione con l'ISTAT, per un periodo di tempo di 10 anni.

a)  $A_1 = 7.057.000 \times 0,85 = 5.998.450$  Tonn. annue 5.998.450

b)  $A_2 = 8.057.000 \times 0,85 = 6.848.450$  Tonn. annue 6.848.450



e cioè la capacità attuale, riferita alle tonnellate anno di olio grezzo trattato negli impianti già esistenti verrebbe più che raddoppiata.

Essa, però, non potrebbe essere sufficiente per lavorare tutto il grezzo che, come si preciserà in appresso, si dovrebbe trattare per coprire, con prodotti finiti il fabbisogno nazionale secondo il Piano Marshall.

L'ordine di importanza nei riguardi della capacità lavorativa annua secondo cui si presenterebbero i principali impianti esistenti, incrementati ed ultimati, risulterebbe il seguente:

1) Raffineria di Livorno dell'Anio	Tonn. anno	1.500.000
2) Raffineria di Marghera dell'Agip	" "	1.000.000
3) Raffineria della Spezia della Shell con impianto sussidiario a Carrara		1.000.000
4) Raffineria di Bari dell'Anic		500.000
5) Raffineria l'Aquila di Trieste		300.000
6) Raffineria di Napoli della SoconyVacuum (Standard)	"	250.000

ed a questo seguono poi quella di Trieste S. Sabba, quelle della ditta Permolio, le raffinerie genovesi, della Soc. an. lombarda, della Sirom, di Salsomaggiore, di Fiorenzuola D'Arda, di Fornovo Taro e tutte le altre minori.

Nonostante tali incrementi la capacità lavorativa annua delle grandi raffinerie estere è, come ben noto, di gran lunga superiore alla massima di quella che verrebbero ad avere alcune delle raffinerie italiane esistenti; debitamente ampliate ed ultimate.

Nel prospetto n. 11 dell'allegato B sono riassunti i dati principali relativi alla capacità lavorativa annua indicata dalle varie ditte per i nuovi impianti di cui esse hanno avanzato l'richiesta.

Si tratta finora di 8 nuovi impianti per una capacità complessiva di lavorazione annua di olio grezzo che può variare dal minimo indicato in 2.107.000 ad un massimo di 3.107.000 tonnellate anno.

Per questi nuovi impianti la capacità lavorativa annua massima risulterebbe quella indicata dalla ditta Francesco Kind per una raffineria da erigere a Milano in 1.500.000 tonnellate anno.

Segue quella del gruppo Fiat Kaltex da erigere nella Valle Padana e, a quanto sembra, a Vercelli, la cui capacità lavorativa massima raggiungerebbe un milione di tonnellate anno.

La raffineria delle Industrie chimiche del petrolio da erigere a Mantova e quella della Compagnia importazione carburanti a Porto Nogaro, avrebbero una capacità lavorativa annua di 200.000 tonnellate; seguita da quella dell'Azienda petroli italiani (Api) a Falconara Marittima per 150.000 tonnellate anno.

Vengono infine le minori dell'ing. Vito Rotunno di 25.000 tonnellate, della ditta italiana petroli a Firenze per 20.000 tonnellate ed infine quella della Società commerciale lubrificanti e combustibili di Napoli per 12.000 tonnellate anno.

In complesso fra gli impianti già esistenti, ma debitamente riparati ed ampliati, e quelli nuovi di cui ora si chiede la costruzione, la capacità totale annua dell'attrezzatura industriale petrolifera di cui verrebbe a disporre effettivamente l'Italia, a seconda che ai nuovi impianti si assegni la capacità minima o quella massima per essi indicata, risulterebbe come appresso:

- 1) Capacità complessiva dell'attrezzatura petrolifera italiana costituita dagli impianti esistenti e dai nuovi richiesti in base al minimo per questi ultimi indicato
- a)  $C_1 = 4.950.000 + 2.107.00 =$  Tonn. anno 7.057.000
- 2) Come in precedenza, ma assumendo per i nuovi impianti il valore massimo della capacità lavorativa per essi indicato
- b)  $C_2 = 4.950.000 + 3.107.00 =$  Tonn. anno 8.057.000

Amnesso un coefficiente medio generale di resa di raffinazione in prodotti finiti dell'85% dell'olio grezzo trattato, i quantitativi dei prodotti stessi di cui con la nuova attrezzatura petrolifera italiana si potrebbe disporre, risultano in ciascuno dei due casi precedenti rispettivamente:

- 1° caso c)  $Q_1 = 7.057.000 \times 0.85 =$  Tonn. anno 5.998.450
- 2° caso d)  $Q_2 = 8.057.000 \times 0.85 =$  Tonn. anno 6.848.450

Tenuto presente che le previsioni sui fabbisogni italiani contenute nel Piano Marshall si basano su una media generale per il triennio 1949-1951 di tonnellate 5.444.100 di prodotti finiti, risulterebbe che, in ciascuno dei due casi qui sopra presi in esame, la eccedenza rispetto a tale fabbisogno medio della capacità lavorativa conseguibile in ciascuno dei casi stessi, sarebbe la seguente:

- 1° caso - Eccedenza =
- e)  $E_1 = \text{Tonn. } 5.998.450 - 5.444.100 =$  Tonn. anno + 554.350
- 2° caso - Eccedenza =
- f)  $E_2 = \text{Tonn. } 6.848.450 - 5.444.100 =$  Tonn. anno + 1.404.350

Poiché, come si è messo già in evidenza, si ritiene che le previsioni del Piano Marshall, che si limitano al triennio 1949-1950-1951 saranno superate già nel triennio stesso, e che quindi in avvenire il fabbisogno annuo italiano di prodotti finiti supererà, e forse anche sensibilmente, i limiti Marshall, si dovrà predisporre che l'attrezzatura complessiva industriale e petrolifera italiana sia capace di far fronte a tale incremento, e poiché le ditte richiedenti i nuovi impianti ne hanno indicato la relativa capacità produttiva annua oscillante da un valore minimo ad un massimo, sarà da esaminare se, pur basandosi in un primo periodo di tempo di concessione sul valore della capacità minima annuaria-chiesta, non si debba però prudenzialmente porre, nello stesso atto di concessione, l'obbligo di attuare entro un successivo breve periodo di tempo le ulteriori installazioni occorrenti per raggiungere nei nuovi impianti richiesti la potenzialità massima di raffinazione per essi indicata.

Risulta che mentre tutti i maggiori impianti di raffinazione finora esistenti sono stati eretti in località marittime, tre dei nuovi impianti e precisamente quello della ditta Francesco Kind a Milano, l'altro della ditta Fiat-Kaltexa Vercelli e quello delle Industrie chimiche del petrolio a Mantova, sono ubicati nella grande Pianura Padana del Nord Italia, ed a questi tre impianti si deve aggiungere anche un quarto a Novara che l'Anic intende erigervi anche per l'industria chimica del petrolio.

In complesso il quantitativo annuo di petrolio grezzo e sottoprodotti con i quali alimentare ta-

li impianti risulta di circa 3 milioni di tonnellate-anno, aprendosi così il campo ad un problema di notevoli trasporti di dette materie petrolifere che fino ad ora non si era presentato.

Su di ciò si tornerà in appresso in questa stessa nota.

Nell'allegato C, evitando di entrare in qualsiasi calcolo dettagliato di lavorazione petrolifera, si è indicata, in via approssimata, quale dovrebbe essere la quantità totale annua di olio grezzo che si dovrebbe trattare nella nuova attrezzatura petrolifera italiana per ottenere i quantitativi annui di prodotti finiti previsti dal Piano Marshall.

In questa determinazione sono stati usati coefficienti medi e generali di rese possibili a conseguirsi in lavorazioni di semplice distillazione e piroscissione e successiva raffinazione finale negli impianti che costituiranno nel loro complesso la nuova attrezzatura anzidetta.

*Allegato C*

*Quantitativi annui di oli minerali grezzi da lavorare per ottenere determinati corrispondenti quantitativi di prodotti finiti in base a rese medie di trattamento generalmente ammissibili*

Peso preponderante assume in questa determinazione la copertura complessiva del fabbisogno annuo (medio triennale) di olio combustibile stabilito nel Piano Marshall in 3.633.600 tonnellate, con un incremento di tonnellate-anno 3.333.300 sulla produzione degli impianti esistenti al 1942 che era limitata a 300.000 tonnellate.

Anche senza arrivare al limite di una lavorazione intesa essenzialmente al ricavo massimo di olio combustibile, spingendo la resa in questo prodotto del 70% dell'olio grezzo da trattare (resa che si presenterebbe, ad esempio, ora necessaria per andare incontro all'attuale già notevole consumo annuo di olio combustibile che si verifica ora in Italia) e limitando tale resa al 55% il quantitativo di olio grezzo che la nuova attrezzatura petrolifera italiana sarebbe chiamata a trattare, per coprire il suddetto fabbisogno di 3.633.600 tonnellate anno, sarebbe di tonnellate 6.600.000 annue.

La copertura, invece, del fabbisogno in benzina auto, stabilita in 565.000 tonnellate anno, potrebbe ottenersi con la lavorazione di 2.260.000 tonnellate anno di olio grezzo in base ad una resa del 25%; mentre al fabbisogno di 200.000 tonnellate anno di petrolio si dovrebbe far fronte con la lavorazione di 2.850.000 tonnellate di olio grezzo con una resa del 7%, ed a quello di 139.000 tonnellate di lubrificanti occorrerebbe far fronte con la lavorazione di 760.000 tonnellate di olio grezzo di qualità adatta e con una resa del 18%.

Un altro fabbisogno che richiede un quantitativo annuo abbastanza elevato di olio grezzo da trattare è quello relativo al gasolio, stabilito nel Piano Marshall in 666.000 tonnellate anno, che potrebbe essere coperto con la lavorazione di 3.335.000 tonnellate di olio grezzo alla resa del 20%.

Queste deduzioni, unitamente a quanto nei riguardi della capacità lavorativa annua della futura attrezzatura industriale petrolifera italiana si è già detto negli allegati A e B, forniscono gli elementi fondamentali da tenere presenti nell'esame che forma oggetto di questa nota.

Qui è da mettere in evidenza che, qualora si stabilisse di coprire totalmente il fabbisogno italiano in combustibile liquido con la lavorazione delle 6.600.000 tonnellate di grezzo, il ricavo delle 565.000 tonnellate di benzina auto - che si arrotondano in 600.000 tenendo conto anche del fabbisogno di benzina avio - resterebbe anche esso pienamente assicurato con una resa che, in confronto di quella media generalmente ottenibile, potrebbe tenersi più bassa nel ricavo delle frazioni leggere contenute nell'olio grezzo da trattare.

Anche il gasolio, il cui fabbisogno è fissato nel Piano Marshall in 666.600 tonnellate, sarebbe ricavabile dal trattamento dei 6.600.000 tonnellate di olio grezzo, mentre per gli oli lubrificanti occorrerebbe tenere presente che una parte del suddetto quantitativo di 6.600.000 tonnellate do-



QUANTITA' ANNUA DI OLII MINERALI GREZZI DA LAVORARE PER OTTENERE DETERMINATI CORRISPONDENTI QUANTITATIVI DI PRODOTTI FINITI

IN BASE A RESE MEDIE DI TRATTAMENTI GENERALMENTE AMMISSIBILI

N° di or di ne	Indicazioni dei prodotti finiti da ricavare	Quantitativi annui di pro- dotti finiti occorrenti se- condo il piano Marshall 1949 - 1950 - 1951	Rese quantitati- ve della lavora- zione del grezzo	Corrispondente quantitativo annuo di olio grezzo adatte da trattare per ottenere i prodotti contro indicati	Osservazioni
		Tonnellate		Tonnellate	
1	Benzina avio	53.000	0.10	530.000	Per determinati pro- dotti petroliferi og- corrono qualità adat- te di olio greggio da trattare. Pertanto per ogni pig- no di produzione oc- corre stabilire, caso per caso, appositi cal- coli di lavorazione in base ai quali determi- nare il ciclo più con- veniente ai fini da raggiungere.
2	Benzina auto	565.000	0.25	2.260.000	
3	White Spirit (Aequa Regina)	17.600	0.05	350.000	
4	Petrolio	200.000	0.07	2.850.000	
5	Gasolio	666.600	0.20	3.335.000	
6	Olio combustibile	3.633.600	0.55	6.600.000	
7	Lubrificanti	139.000	0.18	760.000	
8	Bitume	113.000	0.15	750.000	
9	Cocke di petrolio	28.300	0.15	188.000	
10	Paraffina	28.000	0.04	700.000	
		<u>5.444.100</u>			

Tabella C

Quantità di grezzi da importare in base al rendimento della raffinazione e dei consumi previsti dal Piano Marshall 1949 1951

vrebbe essere costituito da materia prima paraffinica, o almeno semiparaffinica, con una soddisfacente resa percentuale in olii lubrificanti.

La lavorazione che in sostanza verrebbe ad essere fatta corrisponderebbe ad un trattamento di distillazione e piroscissione di olio grezzo per il quantitativo totale di 6.600.000 tonnellate anno con l'obiettivo principale di coprire tutto il fabbisogno di combustibile liquido, ed essa darebbe anche luogo a coprire gli altri consumi previsti per la benzina, per il petrolio, per il gasolio ed i lubrificanti, lasciando anche dei margini di tali prodotti da destinare alla esportazione all'estero.

Grosso modo la lavorazione annua dei 6.600.000 tonnellate di olio grezzo basandosi su di una resa media generale che può spingersi anche al 90% fornirebbe in complesso 5.988.000 tonnellate anno di prodotti finiti, da cui togliendo i 4.299.900 costituiti dai prodotti scuri, resta per gli altri prodotti finiti un quantitativo complessivo di 1.688.100 tonnellate contro quello di 1.100.000 tonnellate che, in cifra tonda, rappresenta la differenza fra il fabbisogno complessivo per l'Italia di tonnellate 5.444.000 ed il quantitativo di detto fabbisogno di tonnellate 4.300.000, riferentesi specialmente all'insieme dei prodotti scuri e cioè gasolio ed olio combustibile.

Queste determinazioni hanno un valore di sola e grande massima, perché non è in questa nota che si possa procedere ad una determinazione del ciclo di lavorazione definitiva che possa, nel modo più conveniente e sicuro, soddisfare a tutti gli effettivi fabbisogni del consumo italiano sia pure nei limiti indicati nel Piano Marshall.

Essi però precisano, nel caso di una lavorazione di massima tendente soprattutto al ricavo di prodotti scuri, la entità del quantitativo di grezzo di cui si dovrebbe disporre annualmente, salvo poi a ripartire questo quantitativo totale in quelli parziali relativi a ciascuna delle più appropriate qualità di grezzi che le varie categorie di prodotti finiti da ottenere possono effettivamente richiedere.

Per questa nota occorre soprattutto precisare l'entità di tale quantitativo di lavorazione annua di petrolio grezzo da trattare annualmente nel complesso delle raffinerie che dovrebbero costituire l'attrezzatura finale dell'industria petrolifera italiana.

Così pure non può omettersi dal mettere in evidenza che queste determinazioni puramente quantitative, potrebbero subire notevoli variazioni quando si istituisse un calcolo finanziario ed economico delle lavorazioni in parola per le sfavorevoli conseguenze che una lavorazione di massa a prodotti scuri inevitabilmente apportano per la riduzione del ricavo invece dei prodotti più leggeri e pregiati. Ma anche questa questione esula dal campo in cui deve essere contenuta la presente nota.

#### Considerazioni principali riassuntive

Si ritiene che la media annuale dei fabbisogni di prodotti petroliferi per l'Italia indicata in 5.444.100 tonnellate (allegato A) nel Piano Marshall per il triennio 1949 - 1950 - 1951 sarà certamente superata"

Tale valore medio è poi di per sé stesso già superato da quello dell'ultimo anno 1951 contemplato nel Piano Marshall.

*D - Prevedibile  
maggiorazione dei  
fabbisogni annui di  
prodotti petroliferi finiti  
in confronto del  
Piano Marshall*

(2) In realtà già le previsioni degli esperti americani peccavano di ottimismo: nel 1950 i consumi di prodotti petroliferi furono di soli 4.3 milioni di tonnellate, anche se il petrolio complessivamente trattato dalle raffinerie italiane - secondo la VI "Guida italiana del petrolio" - 1958 - assommò a 5.35 milioni di tonnellate. Tuttavia negli anni successivi si ebbe una rapida crescita, che portò i consumi già nel 1954 a sfiorare i 9 milioni di tonnellate e la materia trattata a 16.2 milioni di tonnellate (nd.c.).



Ciò si è già messo in evidenza nei precedenti punti esaminati in questa nota.

Al riguardo è da tener presente che, nonostante la sua maggiore densità demografica, e la sua conformazione geografica molto allungata e orotopografica molto accidentata, l'Italia è notevolmente al di sotto dei consumi petroliferi delle altre principali nazioni europee quali l'Inghilterra, la Francia e la Germania, e ciò anche per altre cause varie fra cui principale la più limitata ricchezza monetaria, che funziona da dannoso freno allo sviluppo civile ed industriale del paese, quale esso dovrebbe essere in relazione alle sue possibilità e capacità individuali.

È quindi non solo prudente ma giustificato ritenere che il consumo di prodotti petroliferi abbia a superare anche sensibilmente i 6.000.000 di tonnellate all'anno in un avvenire molto prossimo.

L'incremento di tonnellate 3.963.980 (allegato A) apportato dal Piano Marshall nel consumo di prodotti petroliferi rispetto alla produzione autorizzata nell'Italia al 1942, è dovuto essenzialmente alle materie scure (e cioè gasolio e olio combustibile liquido).

Questo maggior consumo di prodotti scuri è effetto delle nuove circostanze create dalla recente guerra mondiale, e ne è causa prima la grande deficienza nella produzione di combustibili fossili solidi nonché le difficoltà per i relativi trasporti a destinazione.

Queste circostanze sono da tenere presenti nella decisione da prendere circa la capacità da assegnare alla futura attrezzatura industriale petrolifera italiana nella parte di essa relativa alla produzione di materie scure, considerando che è molto probabile che l'incremento in parola non abbia a proseguire col ritmo attuale, e possa anche, fra qualche tempo, consolidarsi in un valore poco oscillante da anno ad anno.

Non è nel nostro interesse e perciò non dobbiamo portare la nostra industria petrolifera ad una sua grave degradazione o declassificazione col tendere, quasi esclusivamente, al ricavo da materie grezze dei prodotti di minor pregio e di minor valore sul mercato, e ciò nonostante che nel momento attuale i relativi prezzi di vendita siano oltremodo favorevoli, ed invogliano a cicli di lavorazioni siffatte.

Del resto un esatto calcolo, economico e finanziario, delle lavorazioni petrolifere più conveniente ad essere adattato nel nostro paese, darà in materia sicure norme dalle quali non converrà prescindere, e che potranno guidare l'industria a seconda delle necessità e delle condizioni sempre mutevoli dei mercati petroliferi.

È da tener presente infine quanto avviene attualmente in altre nazioni sia europee che americane, ove la tendenza generale è quella non di declassare, ma di nobilitare l'industria petrolifera per farla diventare (in quei settori della medesima in cui ciò è più conveniente e possibile) una vera e propria industria chimica, per modo che il trattamento complessivo, a cui dovranno essere soggetto le materie prime da lavorare, abbia a portare necessariamente al conseguimento di quella finalità principale a cui sopra si è già accennato, e cioè alla massima e più vantaggiosa utilizzazione integrale dell'olio grezzo da trattare nelle raffinerie italiane per ricavarne tutti i prodotti che possano occorrere alla nazione.

In relazione a quest'ultimo concetto sull'utilizzazione e lo sfruttamento integrale delle materie prime da lavorare nelle raffinerie italiane, e tenuto presente che alle molteplici necessità civili ed industriali della nazione si deve sopperire con l'impiego di prodotti di varia qualità

*E - Incremento molto elevato nei consumi di prodotti scuri - Necessità di evitare una degradazione dell'attrezzatura industriale petrolifera italiana, e per contro una nobilitazione verso l'industria chimica del petrolio*

possibili a ricavarci con adatti trattamenti delle materie prime anzidette, si richiama l'attenzione sulla necessità di una indispensabile disciplina e coordinamento sia nei programmi di lavorazione, come sulla loro effettiva attuazione in una piuttosto che in un'altra delle raffinerie nazionali, a seconda delle caratteristiche tecniche ed industriali di ognuna delle raffinerie medesime e più appropriate al fine da raggiungere.

Sana ed oculata disciplina quindi di razionale coordinamento tecnico, industriale e di esercizio dell'attrezzatura petrolifera che un paese intende di costituirsi, ma tale da non menomare la libertà d'azione che nell'ambito delle disposizioni di legge vigenti al riguardo, hanno diritto e debbono svolgere le singole società e ditte esercenti i singoli impianti che costituiscono l'attrezzatura medesima.

È riconosciuta ormai come una condizione *sine qua non*, specie per i nuovi impianti da eseguire, quella che essi risultino dotati della massima elasticità possibile che permetta di poterli attuare, con risultati industrialmente i più soddisfacenti, il maggior numero possibile di cicli di lavorazione di cui può presentarsi la necessità di adozione a seconda dei grezzi da lavorare e dei prodotti che si intende di ricavare, per soddisfare alle speciali e maggiori richieste che di ciascuno di essi può fare il mercato nazionale.

Al riguardo si deve tener presente la direttiva a cui si attengono oggi le nazioni europee ed americane, più sviluppate di noi nell'industria petrolifera e cioè di specializzare le lavorazioni di determinate raffinerie o gruppi di raffinerie al ricavo costante di determinate qualità di prodotti che, con le attrezzature disponibili nelle raffinerie stesse, vi si possono ottenere con le massime rese quantitative e le migliori qualitative.

I residuali sottoprodotti ricavati in tal modo nei precedenti gruppi di raffinerie possono poi essere destinati alla loro successiva rilavorazione più profonda in altre raffinerie o gruppi di raffinerie nelle quali gli impianti relativi permettano di fare ciò con i migliori risultati possibili.

Così facendo è possibile di riuscire ad ottenere sia nelle categorie dei prodotti più raffinati che in quella degli altri ottenuti dalle successive rilavorazioni a cui qui sopra si è accennato, le massime rese quantitative e le migliori qualitative le quali facciano realizzare in atto il principio fondamentale del più integrale e razionale sfruttamento delle materie prime da lavorare.

Così in raffinerie predisposte per le lavorazioni più eclettiche, non conviene procedere a quelle invece più comuni per le quali bastano impianti di molto minore importanza, sia nei riguardi del loro costo e caratteristiche di costruzione che in quelli dell'esercizio e dei cicli di lavorazione più semplici quali sono necessari per ottenere i prodotti più comuni e correnti del mercato petrolifero.

È in questo modo che ad esempio nella vicina Francia si sono potute ridurre di numero le raffinerie che in totale verranno a costituire la sua attrezzatura industriale petrolifera, assegnando però a ciascuna di esso determinate lavorazioni standardizzate con le quali raggiungere l'ottimo quantitativo e qualitativo nei prodotti da ricavare, e conseguire così al tempo stesso la massima efficienza industriale dell'attrezzatura petrolifera complessiva che quel paese ha deciso di costituirsi.

*F - Disciplina  
e coordinamento  
delle lavorazioni  
petrolifere per la più  
razionale e massima  
utilizzo delle  
capacità lavorative  
dell'attrezzatura  
petrolifera italiana*

I recenti accordi fra i governi inglese ed americano ed i patti contrattuali intervenuti fra le grandi compagnie detentrici della massima parte delle risorse petrolifere individuate, ed in corso di individuazione nel Medio Oriente, danno a quest'ultima regione una eccezionale importanza nei riguardi soprattutto dell'alimentazione del continente europeo, il cui fabbisogno annuo si aggira attualmente sui 60-65 milioni di tonnellate.

Se i piani ed i progetti concretati saranno integralmente attuati, nel bacino del Mediterraneo verranno ad affluire considerevoli quantitativi di olio grezzo ricavati dai giacimenti petroliferi dell'Iran, di Kuwait, di Oltatar, di Bahrein, dell'Arabia Saudita, dell'Egitto, della Palestina, della Transgiordania, dell'Iraq ed altre regioni del vicino Medio Oriente.

Losbocco nel Mediterraneo avverrebbe mediante il convogliamento dell'olio grezzo e dei prodotti ricavati nelle grandi raffinerie orientali, a mezzo di imponenti oleodotti attraverso quelle regioni desertiche e raggiungendo la costa mediterranea in opportune località quali Haifa, Tripoli di Siria ed altre, venendo così eliminate tutte le gravi e costose soggezioni attuali costituite dal passaggio attraverso l'istmo di Suez.

Una gran parte dell'olio grezzo ricavato nel vicino Medio Oriente verrebbe lavorato per così dire in sito, ed ai porti mediterranei verrebbero convogliati i relativi prodotti finiti.

Ma fra le quantità annue complessive dell'olio grezzo che si intende di ricavare da quei giacimenti e la capacità lavorativa che, ad ampliamenti ultimati per accrescerne la attuale loro potenzialità, avranno quelle grandi raffinerie resterebbe, pur sempre, una considerevole differenza che costituirà una disponibilità di olio grezzo alla cui lavorazione si dovrà provvedere in altri impianti oltre quelli qui sopra accennati.

Il quantitativo totale di grezzo da estrarre dal sottosuolo dovrebbe infatti raggiungere nel 1952 circa i 75 milioni di tonnellate anno; mentre la capacità complessiva lavorativa che, ad ampliamenti effettuati, si raggiungerebbe nelle raffinerie di Abadan, Kuwait, Bahrein, Oltatar, Haifa, Tripoli, sarebbe di circa 50-55 milioni di tonnellate, donde una differenza di oltre 20.000.000 di tonnellate all'anno, che, sempre quando si attuino i programmi prestabiliti, si dovranno lavorare in altre raffinerie, distribuite nel bacino del Mediterraneo ed in quei paesi che meglio corrispondano allo scopo, sia per posizione geografica che per le condizioni più o meno favorevoli che ciascuno di essi può presentare per erigervi ed esercitarvi impianti industriali petroliferi in cui lavorare l'eccedenza suindicata.

Ora fra questi paesi vi è compresa l'Italia, la quale, anzi, gode di una posizione indubbiamente preferenziale ed inoltre essa ha già una propria riconosciuta capacità industriale petrolifera, dispone di personale direttivo ed esecutivo e di maestranze specializzate nella condotta di impianti del genere, e può a mezzo delle altre industrie affini nazionali provvedere a tutte le occorrenze sia della costruzione che dell'esercizio dei nuovi impianti di raffinazione, che si intendesse di erigere nel suo territorio; di modo che nulla costerebbe a che essa fosse chiamata a disimpegnare ad una importantissima funzione per l'alimentazione petrolifera non più soltanto del nostro paese, ma anche di parte delle nazioni europee, ricavando i prodotti petroliferi che ad essi possono occorrere dalla lavorazione del grezzo trasportato in Italia dal vicino Medio Oriente.

Ogiesta possibilità è, naturalmente, da tener presente nel prendere la decisione circa la capacità lavorativa da assegnare all'attrezzatura industriale petrolifera che intanto l'Italia vuole costituirsi per provvedere alle necessità nazionali nel più prossimo avvenire, e porterebbe a soluzioni di larga visione in materia.

*G - I bacini petroliferi del Medio Oriente e l'alimentazione europea - Funzione che in questo campo può essere riservata all'Italia*

L'utilizzazione dei petroli del Medio Oriente, sia per coprire il fabbisogno puramente nazionale italiano come per provvedere anche al trasporto di quell'ulteriore quantitativo di olio grezzo che venisse assegnato all'Italia per lavorarlo negli impianti destinati all'alimentazione invece del continente europeo, mette in evidenza un altro lato molto importante del nostro problema petrolifero, che va di pari passo ed è influenzato dalla capacità lavorativa dell'attrezzatura industriale che intendiamo di crearci.

H - *Trasporti marittimi*

Si tratta cioè dei trasporti marittimi di questi quantitativi di grezzo di entità tutt'altro che disprezzabile, da effettuare esclusivamente nel bacino del Mediterraneo per il nostro e l'altrui conto, presentanti, quindi, esigenze e difficoltà molto minori di quelli transoceanici e che si arrecherebbero vantaggi economici molto notevoli, nei riguardi anche del problema valutario che vi è connesso.

Sotto questi aspetti si affaccia pertanto la questione sulla convenienza di crearsi una propria flottiglia di navi-cisterna, di tipo e caratteristiche nautiche le più moderne ed appropriate possibili, non eccessiva di numero, ma costituita da unità della massima potenzialità ed efficienza, da costruire tutte nei nostri cantieri navali.

Lacostituzione di una tale flottiglia provocherebbe l'investimento molto proficuo, e che il nostro paese dovrebbe fare ad ogni costo, di cospicui capitali, il quale oltre ad essere molto sicuro, verrebbe ammortizzato in un periodo di tempo molto breve, e darebbe luogo ad utili economici e valutari di grandissimo interesse per il nostro paese.

Labandiera italiana prenderebbe nel bacino del Mediterraneo nel settore petrolifero il posto che le spetta e che si era proposta di conseguire nell'immediato ante-guerra, alla quale epoca ed in questo campo essa aveva fatto già progressi molto notevoli specie con la costruzione delle ultime motonavi-cisterne costruite nei cantieri italiani, dotate di alta velocità di marcia e di grande capacità di trasporto di merce (stazza).

Il problema economico e valutario dei noli non presenterebbe più le difficoltà che già ora si incontrano per l'approvvigionamento di un quantitativo complessivo di materie prime e di prodotti finiti che, anche secondo le limitate previsioni del Piano Marshall, risulterebbe più che doppio di quello a cui si doveva provvedere nell'anteguerra.

Lapossibilità poi di poter riutilizzare le navi-cisterna in eventuali trasporti petroliferi per conto di terze nazioni, costituirebbe anche un mezzo di ricavo di moneta pregiata, di entità non trascurabile e quindi anche giovevole alle finanze del nostro paese.

Su questo importantissimo argomento si richiamano perciò tutti i precedenti già comunicati in materia al Ministero dell'industria e commercio.

Si è già accennato in precedenza al fatto nuovo che si verificherebbe con la erezione di raffinerie non più soltanto costiere, ma anche interne nella regione dell'Alta Italia costituita essenzialmente dalla grande Pianura Padana (Vercelli - Novara - Milano - Mantova), e si è visto, pure, che il quantitativo annuo di grezzo che vi si dovrebbe lavorare è molto notevole e può superare in avvenire i tre milioni di tonnellate all'anno.

I - *Raffinerie interne  
nel paese e loro  
alimentazione  
mediante oleodotti*

Lanostra attenzione deve quindi fermarsi anche sulla necessità di esaminare il modo ed il mezzo più adatto ed economicamente più conveniente per assicurare l'alimentazione di tali nuovi impianti industriali petroliferi interni, con il grezzo che, importato nei porti italiani, dovrebbe poi essere inviato in ciascuna delle raffinerie suddette.

A questo trasporto deve poi aggiungersi anche quell'altro dei prodotti finiti che, ricavati nelle raffinerie stesse, si debbono poi inviare nei vari centri di loro distribuzione e consumo.

Al riguardo si ricorda che è stato già studiato questo problema generale nell'occasione di corrispondere ad una richiesta fattaci dalla vicina nazione svizzera per l'impianto di un oleodotto dai porti del genovesato nell'Alto Tirreno fino al confine italo-svizzero a Ponte Tresa, col quale fosse assicurata alla Svizzera una fornitura annua di circa 250.000 tonnellate di olio grezzo, da convogliare dai porti di Vado Ligure e di Genova mediante speciale oleodotto.

Con più larga e realistica visione degli importanti lati di questo vitale problema, quel progetto prevedeva anche la costituzione di una apposita e ben disposta rete di oleodotti? con i quali servire anche tutta l'Alta e Media Italia, in sostituzione del già sorpassato, molto più costoso e meno efficiente trasporto di ingenti masse petrolifere mediante ferrovia con carri serbatoi, ciascuno di limitata capacità.

Non si parlava ancora allora del notevole incremento di capacità lavorativa annua delle raffinerie italiane, quale è quello che forma ora oggetto d'esame nella presente nota, ma si faceva riferimento soltanto al fabbisogno dell'alimentazione petrolifera specie nelle regioni del Nord e Centro-Italia.

La questione allora posta acquista, quindi, ora una importanza molto maggiore; ed il lato tecnico, economico e finanziario del problema dei trasporti di ingenti masse di materie prime e prodotti petroliferi mediante oleodotti viene ad affacciarsi per il nostro paese, come è già avvenuto per altre limitrofe nazioni europee.

Pertanto anche questo lato che il problema petrolifero italiano viene ora a presentare, deve formare oggetto del più attento esame e di apposita decisione del Comitato interministeriale che è ora chiamato a dare il suo parere sull'attrezzatura petrolifera da adottare in via definitiva per soddisfare alle esigenze del nostro paese, onde la capacità lavorativa dell'attrezzatura stessa ed i mezzi più appropriati, sicuri ed economici per la sua alimentazione petrolifera e di rinvio di prodotti petroliferi ai luoghi di consumo, siano messi fra di loro nella giusta correlazione che l'importanza del problema impone e che deve esistere fra l'uno e l'altro dei due citati elementi.

Si ritiene che tutti gli elementi, i dati e le notizie riassunti nella presente nota, pure non essendo matematicamente esatti e da considerarsi quindi come dati di orientamento, sono però sempre tali che possono permettere con il loro esame di giungere ad una adeguata determinazione della capacità lavorativa da assegnare all'attrezzatura petrolifera italiana, da costituirsi sia con gli impianti già esistenti, ma debitamente integrati, ultimati e messi in regolare e normale esercizio, come con la realizzazione dei nuovi tanto grandi che medi per i quali sono state finora avanzate da varie ditte e società petrolifere le relative domande di concessione.

Da essi risulta che:

1) Emerge chiara la necessità di dover incrementare la capacità lavorativa delle raffinerie già esistenti, e quindi di accedere alle richieste per i nuovi, grandi e medi impianti di cui qui sopra si è detto.

(3) Con la denominazione "oleodotto" si intende il complesso costituito da tubazioni multiple (in numero di almeno tre); di cui una per l'olio grezzo, un'altra per i prodotti scuri ed una terza per quelli invece bianchi e più pregiati (originale nel testo).



- 2) In relazione all'entità del fabbisogno di prodotti petroliferi per il nostro paese stabiliti nel Piano Marshall, e che si prevede fino ad ora che saranno certamente e notevolmente superati in un prossimo avvenire, la capacità lavorativa dell'attrezzatura petrolifera italiana non può certamente fissarsi al di sotto di tali fabbisogni.  
È anzi prudente di tenere conto che, siccome l'Italia è molto indietro a tutte le altre principali nazioni europee ed americane in fatto di consumo ed utilizzazione di prodotti petroliferi (ciò che costituisce un freno al proprio sviluppo civile ed industriale) nella determinazione della capacità lavorativa da fissare per la nostra attrezzatura petrolifera complessiva non può non tenersi stretto conto anche di questa circostanza, e che si dovrà perciò facilitare, con un suo giustificato eccesso in tale determinazione il maggiore nostro futuro sviluppo civile ed industriale in modo da portarci così il più vicino possibile agli altri paesi europei.
- 3) Nella realizzazione dell'attrezzatura italiana, si impone che le caratteristiche da assegnare agli impianti, che dovranno costituirli nel loro insieme, siano tali da assicurare alla medesima la massima elasticità e modernità possibili dei cicli di lavorazione da effettuare in ciascuna raffineria a seconda appunto delle specifiche sue caratteristiche tecniche ed industriali assegnate alla medesima.  
Al tempo stesso ne appare opportuna la ripartizione delle lavorazioni fra le varie raffinerie tenendo conto della adattabilità degli impianti di cui in ciascuna di esse si dispone alle lavorazioni stesse da effettuarvi, in modo da portare alla massima utilizzazione integrale delle materie prime, assicurando cioè le maggiori rese quantitative e le migliori qualitative per i prodotti effettivamente ottenuti.  
Tendenze cioè alla standardizzazione delle lavorazioni da compiere in ciascuna raffineria per ottenere l'utilizzazione massima possibile.
- 4) Il fatto del notevole incremento che, quale conseguenza della recente guerra, si è venuto a manifestare nell'impiego dei prodotti scuri, e cioè del gasolio e dell'olio combustibile, non deve portare alla declassificazione o degradazione nell'attrezzatura petrolifera italiana, esagerando nell'attuazione di impianti di caratteristiche più comuni che non siano perciò all'altezza della tecnica moderna in materia, e possano apportare sacrificio alla produzione anche dei prodotti più ricercati e pregiati di cui il paese ed il suo sviluppo hanno necessariamente bisogno, e che apportano nei bilanci di gestione vantaggi notevoli.  
A maggior ragione di quanto si pratica in altre nazioni, che pure dispongono direttamente di risorse petrolifere proprie, l'Italia, che invece ne difetta, ed è costretta ad importarle a caro prezzo dall'estero, ha il dovere di tendere anche essa alla nobilitazione dell'industria petrolifera in quella chimica per poter così riuscire effettivamente, nel suo proprio interesse nazionale, a ricavare dalla materia prima anzidetta tutto quello che da essa è possibile di estrarre, sia nei prodotti di minore pregio quali quelli su citati come invece in quelli più eclettici e molto costosi che ora in gran parte si devono importare dall'estero perché mancano ancora in Italia gli impianti ed i sistemi adatti per il loro ricavo.
- 5) Con la realizzazione di impianti anche nell'interno del paese e che richiedono cospicue masse di olio grezzo con le quali alimentarli, si impone anche l'esame del più conveniente modo di provvedere al loro trasporto dai porti di arrivo ai centri di lavorazione nonché del

successivo invio dei prodotti finiti ottenuti ai luoghi di distribuzione e consumo dei prodotti ricavati.

Si tratta in complesso, quindi, di masse molto cospicue di vari milioni di tonnellate anno, di guisa che occorre ricorrere ai mezzi più adeguati ai fini da raggiungere con la maggiore sicurezza, regolarità ed economia possibili.

Un progetto all'uopo da tempo predisposto per la creazione di una razionale rete di oleodotti nell'Alta Italia è già dinanzi alle superiori autorità dello Stato per la sua approvazione, e l'esempio di quanto all'estero si pratica in questo momento in materia va tenuto ben presente per indurci alla sostituzione dei vieti, costosi e poco efficienti trasporti ferroviari con cari cisterne, con quelli invece per oleodotti, più efficienti, sicuri e richiedenti per l'esercizio una spesa che può valutarsi ad un terzo di quella dei trasporti ferroviari.

Si tratta di trasportare dai porti di arrivo alle raffinerie nella Valle Padana un quantitativo di solo olio grezzo superiore già al quantitativo complessivo sia di olio grezzo che di prodotti finiti necessari nell'anteguerra per l'alimentazione petrolifera del nostro paese.

Se a questo quantitativo di olio grezzo si aggiunge l'altro pure molto notevole dei prodotti finiti ottenuti nelle suddette raffinerie interne per inviarli ai depositi ed ai centri di consumo, apparirà chiara tutta l'entità e l'importanza del problema da affrontare e da risolvere come i sistemi e mezzi più moderni ci possono oggi permettere di fare.

- 6) Considerazioni di carattere essenzialmente finanziario, economico e valutario richiamano poi l'attenzione anche su quanto si riferisce ai trasporti marittimi a mezzo di una propria flottiglia di navi cisterna del tipo e caratteristiche nautiche le più adatte e moderne, provvedimento che, oltre ad incitare e permettere un investimento molto proficuo di capitale privato, ammortizzabile inoltre in un breve periodo di tempo, solleva l'erario dalle gravi difficoltà monetarie per la valuta pregiata occorrente ai noli che si dovessero fare invece con navi battenti bandiera estera; ed assicura al tempo stesso un non indifferente vantaggio economico nel costo della materia prima importata Cif porto italiano.  
E ciò a prescindere dagli altri vantaggi morali e sociali che vi sono connessi, fra cui quello della occupazione permanente di nostra gente di mare che verrebbe ad essere occupata nell'esercizio della flottiglia petrolifera italiana.
- 7) Sembra che tutto quanto è stato sopra esposto valga a lumeggiare tutta l'importanza del problema sulla cui soluzione è ora chiamato a pronunciarsi il comitato interministeriale per la disciplina petrolifera, e che è di basilare e capitale importanza per la più efficiente ed appropriata sistemazione industriale del nostro paese nel delicato ed importante campo della raffinazione del petrolio.
- 8) Per ultimo, per quanto non rientri direttamente nell'argomento che forma oggetto della presente nota, tuttavia, di fronte però sia all'importanza che verrebbe ad assumere l'attrezzatura ed in generale l'attività petrolifera italiana nel prossimo futuro come alla necessità assoluta di un loro coordinato e disciplinato funzionamento ed infine in considerazione della delicatezza delle questioni tanto statali come private che vi sono connesse, si ritiene di dover richiamare l'attenzione superiore anche sulla imprescindibile necessità di adeguare la composizione e la efficienza dell'Ufficio petroli alle non facili e molteplici mansioni che esso è chiamato a disimpegnare, potendosi così soltanto pretendere ed assicurare il raggiungimento delle alte finalità di interesse generale del paese alle quali qui sopra si è alluso.

-----

Questo lato della questione è stato già esaminato in altre precedenti analoghe note, pure rimesse al Ministero dell'industria e commercio, e, pertanto, si fa riferimento ad esse, onde non ripetersi in argomento.

Si tratta, in riassunto, di dare a questo, che è uno dei più vitali uffici dello Stato, l'organizzazione ed i mezzi che esso deve avere e che sono assolutamente indispensabili perché la sua opera riesca effettivamente utile alla nazione; mentre che la sua deficienza dà inevitabilmente luogo a svantaggi morali ed economici di un ordine di grandezza tutt'altro che lieve.

Basta del resto confrontare entro congrui termini l'organizzazione del nostro Ufficio petroli con le analoghe istituzioni inglesi, francesi, tedesche, per non parlare di quelle americane, per constatare subito la grande nostra deficienza in materia e comprendere senz'altro la necessità di fare quanto sopra si è esposto a tutela precipua del nostro reale interesse, e mettere l'amministrazione dello Stato nella dovute condizioni di piena ed incontestata competenza in materia petrolifera.

Eciò prende tanto più importanza quando si tenga presente che tutto quanto si attiene alle attività petrolifere offre di giorno in giorno variazioni e cambiamenti tali che debbono essere attentamente studiati e seguiti specie da quei paesi che come il nostro sono tributari dell'estero in materia petrolifera.

Non basta invero la grande e buona volontà di eminenti e specializzate persone che sono preposte all'anzidetto ufficio quando esse non possono disporre della organizzazione e dei mezzi indispensabili ai fini anzidetti perché ogni loro massima dedizione e capacità non potrà mai assolutamente essere all'altezza di quanto richiede il vero interesse generale del paese.

Gli immancabili e grandi vantaggi di ogni genere che assicurerà l'organizzazione sopra invocata, varranno sempre e largamente a compensare l'onere finanziario che importerà la sua costituzione ed il suo funzionamento, se vi saranno chiamate a farne parte esclusivamente persone di piena e riconosciuta capacità in materia.

È bene inteso che non si intende affatto di avviarsi ad un monopolio petrolifero sia pure in forma larvata; ma soltanto di costituire, sulla base degli analoghi uffici esteri, una organizzazione di alta e sana vigilanza e disciplina della materia petrolifera nazionale; la quale inoltre non menomi comunque la massima libertà di azione delle ditte concessionarie nello svolgimento e nello sviluppo delle loro singole attività nel campo petrolifero italiano.

## Deduzioni e conclusioni principali

**D**ai dati, dalle notizie e dalle considerazioni esposte e svolte nella nota VI derivano le seguenti principali deduzioni e considerazioni.

*1 - Funzione passiva dell'Italia nel campo petrolifero in tutto il periodo precedente il 1926*

L'esame analitico del fenomeno petrolifero italiano, come esso si è naturalmente svolto, mette in chiara evidenza tutto il danno che è derivato al nostro paese dalla funzione passiva italiana nel campo petrolifero dalle origini fino all'adozione di più appropriati provvedimenti fondamentali legislativi avvenuta dal 1926 in poi.

Invero in tutto il periodo precedente al 1925 l'Italia è stata soltanto e semplicemente un campo di proficuo collocamento commerciale unicamente per gli importatori dall'estero, mentre il suo sviluppo generale, collegato strettamente all'impiego nella misura necessaria dei relativi fattori che in questo caso erano il petrolio ed i suoi derivati, è stato forzatamente lento in dipendenza dello stesso graduale ma modesto incremento quantitativo nella loro disponibilità e possibilità di acquisto all'estero.

Per contro i prezzi che si sono dovuti corrispondere per l'approvvigionamento, Cif porto italiano, dei singoli prodotti petroliferi consumati ebbero a subire incrementi molto notevoli, e conseguentemente l'onere tributario annuo italiano si elevò dal valore iniziale di lire 30.700.000 nel 1910 a quello di lire 917.600.000 nel 1926.

Pertanto l'importazione totalitaria di prodotti petroliferi esteri, da tanti caldeggiata anche recentemente, ha costituito in effetti per l'Italia oltre a un gravissimo onere tributario, l'ha messa in una condizione di piena servitù ed ha funzionato da potente freno al suo sviluppo industriale e commerciale.

Un identico fenomeno verificatosi quasi contemporaneamente in Francia la indusse, a partire dal 1927-28, ad un orientamento petrolifero non soltanto commerciale, ma anche e prevalentemente industriale, l'Italia ne seguì l'esempio; ed i conseguenti risultati pratici, realizzati nei due paesi latini con tali provvedimenti furono pienamente favorevoli agli interessi generali dell'una e dell'altra nazione.

Il risveglio petrolifero italiano, ed il mutato orientamento politico in materia petrolifera ebbero inizio nel 1925, ed hanno attraversato due fasi distinte:

*2 - Creazione dell'industria petrolifera italiana - regio decreto legge 2 novembre 1933 numero 1741 e sue favorevoli conseguenze*

1) *Fase iniziale 1925-1933*, con l'introduzione in Italia della lavorazione a ciclo incompleto, e cioè con la piroscissione (cracking) dei residui di distillazione primaria fatta altrove.

Questa fase ha avuto origine dal regio decreto legge 25 novembre 1926 n. 2159, i cui provvedimenti, però, risultarono praticamente insufficienti alla creazione in Italia di una salda e proficua industria petrolifera.

- 2) *Fase dal 1933 fino al 1938*, in cui fu introdotta in Italia, con la legge fondamentale petrolifera derivata dal regio decreto legge 2 novembre n. 1741, la lavorazione a ciclo completo di distillazione e piroschissione dell'olio minerale grezzo e cioè la lavorazione diretta sulla materia prima originale. Da tale provvedimento è effettivamente sorta l'industria petrolifera italiana che poté raggiungere uno dei primi posti fra le nazioni nel mondo, e che, con la conseguente inversione qualitativa nelle importazioni dall'estero di olio grezzo da lavorare in Italia invece di prodotti finiti ricavati altrove, portò i seguenti notevoli vantaggi:
- a) diminuzione molto notevole dell'onere annuo tributario all'estero in conseguenza dell'acquisto non più di prodotti finiti molto più costosi, ma di materie prime di prezzo sensibilmente minore
  - b) conseguenti minori impegni e difficoltà valutarie per la disponibilità della moneta pregiata all'uopo occorrente
  - c) creazione e sviluppo di una proficua industria petrolifera nel nostro paese con conseguente incremento del valore patrimoniale nazionale per gli importanti investimenti di capitali negli impianti relativi, ai quali restava poi assicurato rapido ammortamento
  - d) contributo alla soluzione del problema sociale della disoccupazione operaia, e creazione, invece, di una organizzazione italiana scientifica, tecnica ed industriale di prim'ordine, e formazione di numerose maestranze operaie specializzate nella nuova industria petrolifera nazionale
  - e) possibilità del massimo ricavo di prodotti petroliferi dalla materia prima importata sottoponendola, a tal fine, ai cicli di lavorazione per essa i più opportuni e determinati in relazione alle sue effettive caratteristiche; nonché di provvedere in date circostanze e periodi di tempo, al ricavo di quei prodotti maggiormente richiesti dalle occorrenze del mercato nazionale.

Si deve riconoscere che soltanto il mutato orientamento assunto dall'Italia nel 1926 in materia petrolifera, ha valso a sollevarsi dalle condizioni di grave inferiorità in cui il nostro paese si era trovato fino ad allora, ed a rendere, invece, la nostra attività petrolifera (così trasformata) una fonte di reali e notevoli benefici per la nostra nazione.

Sembra, quindi, che si debbano continuare a mantenere salde, ed a seguire fedelmente, quelle direttive che l'esperienza del passato ha dimostrato così giuste e proficue all'Italia, facendo ogni possibile sforzo e sacrificio (presto del resto compensati dai grandi e sicuri vantaggi che ne deriverebbero) per la più sollecita ripresa integrale della nostra attività in un settore per essa di così vitale interesse, quale è quello petrolifero.

In tale ripresa si impongono criteri di larghe previsioni per i nostri futuri fabbisogni, onde riuscire a distanziarsi il meno possibile dalle altre nazioni europee, e non continuare a tenere costretto il nostro sviluppo nazionale entro termini eccessivamente limitati ed in contrasto con le possibilità di un paese come il nostro.

*3 - Mantenimento  
delle direttive assunte  
in materia petrolifera,  
e sollecita ripresa  
della nostra industria  
nazionale*



È questione di vitale interesse nazionale quella che si riferisce ai trasporti della materia prima e dei prodotti petroliferi sia nella fase di approvvigionamento dall'estero e quindi nel campo dei trasporti marittimi, come nell'altra del ricevimento, deposito e distribuzione in paese e quindi nel campo invece dei trasporti terrestri e fluviali.

Se già importante era tale problema nell'immediato anteguerra in cui il volume annuo complessivo dei trasporti da effettuare si limitava a circa 3.000.000 di tonnellate fra prodotti finiti e materie prime petrolifere, tanto maggiormente lo diventa ora che, anche secondo le modeste previsioni del Piano Marshall 48-51, si tratta di provvedere ad un volume calcolato, invece, in oltre 2.5 volte quello sopra indicato.

Per di più si deve tener presente la necessità di alimentare anche alcune grandi raffinerie che s'intende di costruire nell'interno del paese e più precisamente nella grande Pianura Padana, le quali da sole richiederanno un quantitativo di oltre 3.000.000 di tonnellate anno di materie prime da lavorare nelle medesime, oltre al rinvio da queste ultime ai depositi interni ed a quelli di distribuzione dei prodotti finiti derivanti dal trattamento del suddetto quantitativo di olio grezzo; quantitativo che deve valutarsi in oltre 2.500.000 tonnellate anno.

Circa la 1ª categoria di trasporti, e cioè quelli marittimi, è da tener presente, oltre all'entità quantitativa degli approvvigionamenti occorrenti all'Italia, anche l'eventualità che questa ultima possa essere chiamata a disimpegnare in parte e per conto di terzi, la funzione di base di impianti di raffinazione per l'alimentazione dell'Europa, mediante prodotti finiti da ricavare da olii grezzi del vicino Medio Oriente, qualora i piani formulati per lo sfruttamento dei giacimenti di quel vasto bacino petrolifero, verranno attuati quali sono stati formulati.

Tale possibilità sussiste per:

- a) la preferenziale posizione geografica che il nostro paese offre nel bacino del Mediterraneo
- b) la disponibilità nel nostro paese di altre industrie ausiliarie di quella petrolifera che garantiscono la possibilità della costruzione e successiva manutenzione delle apparecchiature occorrenti in impianti del genere, nonché la fornitura dei relativi pezzi e meccanismi di ricambio
- c) l'esistenza presso di noi di una organizzazione scientifica ed industriale petrolifera, con dirigenti e maestranze operaie capaci della costruzione e della condotta delle raffinerie anche molto importanti nonché dei cicli di lavorazione da compiere nelle medesime.

Queste considerazioni portano a far ritenere che i trasporti di materie petrolifere per l'alimentazione italiana ed europea si effettueranno in prevalenza entro lo stesso bacino del Mediterraneo: con una grande riduzione quindi, di percorso in confronto di quelli transoceanici dell'altro bacino petrolifero occidentale americano (golfo) dal quale in prevalenza sono stati finora effettuati.

L'utilizzazione del naviglio petrolifero sarà quindi di molto maggiorata, e, pertanto, per le occorrenze italiane sarà sufficiente una flotta non eccessivamente numerosa di navi-cisterna di tipo però moderno, ad alta velocità di marcia ed altre caratteristiche costruttive e nautiche le più appropriate per il servizio da disimpegnare.

4 - Trasporti:

A - Marittimi - Propria flotta di navi-cisterna e vantaggi conseguenti  
B - Terrestri - Rete nazionale di oleodotti per ora, nell'Italia

Seguendo l'esempio della Francia la quale si è proposta di provvedere esclusivamente con bandiera propria al trasporto di tutto il quantitativo di olio grezzo e derivati ad essa necessario per circa 10 milioni di tonnellate all'anno, anche l'Italia dovrebbe provvedere a costituirsi una similare organizzazione di navi-cisterna proprie, ciò che le assicurerebbe i notevoli vantaggi principali seguenti:

- 1) Ottimo investimento di capitali e pronto ammortamento e con sicuro reddito annuo ad elevato tasso
- 2) Economia non lieve nelle spese di noleggio che, come è noto, costituiscono uno dei titoli più elevati del costo della materia importata
- 3) Eliminazione quasi completa di ogni difficoltà valutaria per avere la disponibilità della moneta pregiata che altrimenti occorrerebbe provvedere tempestivamente ed in notevole quantità
- 4) Presenza della bandiera italiana anche nel settore dei trasporti marittimi petroliferi, e possibilità di riutilizzazione, almeno parziale, della propria flottiglia per noleggio per conto di terzi e da pagarsi in valuta pregiata a tutto vantaggio del nostro paese
- 5) Occupazione permanente di gente di mare italiana e quindi sviluppo delle naturali caratteristiche marinare del nostro paese
- 6) Lavoro di costruzione e manutenzione continuativa del naviglio nei nostri capaci cantieri navali.

L'Italia già prima della grande guerra mondiale disponeva già di una propria flottiglia di circa 400.000 tonnellate di capacità di trasporto, della quale erano entrate a far parte alcune modernissime motonavi costruite nei nostri cantieri navali di Genova, Palermo e Monfalcone, dotate di alta velocità oraria ed aventi le più moderne caratteristiche nautiche.

La guerra ha gravemente decimato tale nostro patrimonio marittimo, che deve quindi essere ricostruito allo stesso modo di quello che s'intende di fare per tutto il resto che riguarda l'attività petrolifera nazionale, giacché una eccezione in questo campo oltre che ingiustificata ed inspiegabile, tornerebbe a tutto, esclusivo e grave danno del nostro paese.

Quanto ai trasporti della 2a categoria e cioè quelli terrestri è da rilevare che la loro entità rispetto a quella dell'anteguerra è, come si è già precisato, circa 2.5 maggiore: e che, quindi, se si dovesse provvedervi con parchi di carri-cisterna (ciascuno di capacità limitata dai 12 ai 18 m<sup>3</sup>), occorrerebbe affrontare due problemi molto gravi, e cioè quello della costruzione di un così rilevante numero di carri-cisterna per i quali occorrono un quantitativo elevato di materiali metallici necessari e l'altro relativo alla spesa di qualche miliardo di lire, dato l'alto costo dei carri serbatoi medesimi.

Oliando anche, non curando né l'economia di costruzione né il tempo necessario alla attuazione di un siffatto provvedimento si pensasse ad attuarlo si ricadrebbe nel grave errore di voler continuare a mantenere in vita un servizio ferroviario di trasporto di infiammabili oltremodo complesso, pericoloso e soprattutto gravemente oneroso e perciò antieconomico.

Olleste caratteristiche lo fanno ormai considerare come vieto e sorpassato dai più moderni, efficienti, semplici e soprattutto economici trasporti per oleodotti, opportunamente studiati e disciplinatamente esercitati con modalità e sistemi che assicurino la piena corrispondenza del servizio stesso a tutte le specifiche necessità ed esigenze a cui esso deve e può soddisfare.

Come più sopra messo già in evidenza, questa soluzione acquista una importanza anche maggiore quando vengano erette raffinerie non più soltanto sui bordi del mare, ma anche nell'interno del paese e precisamente nella grande Pianura Padana, la cui alimentazione dai porti d'arrivo

della merce da oltre mare presenta un problema del tutto nuovo nel campo dei relativi trasporti terrestri, e che si complica ancora di più con l'indispensabile rinvio dei prodotti ricavati in dette raffinerie interne da queste ai centri di loro deposito e distribuzione al consumatore.

In argomento si fa richiamo al progetto, già da tempo presentato alle superiori autorità competenti, per la costruzione e l'esercizio di una razionale rete di oleodotti (per ora nell'Alta Italia) e con la quale provvedere non solamente alla alimentazione delle regioni piemontese, lombarda, veneta, emiliana e toscana, ma anche la vicina Svizzera mettendole a disposizione, al confine dell'Italia a Ponte Tresa, una portata terminale fino a 250.000 tonnellate anno da convogliarvi dai porti di Vado Ligure, Savona e Genova.

Provvedimenti analoghi sono in corso d'attuazione in questo momento in Francia per l'alimentazione petrolifera della importante regione di Parigi dalle raffinerie costiere del nord francese.

Le attrezzature petrolifere esistenti in Italia, sia per depositi costieri ed interni come per impianti di raffinazione, per corrispondere alle previsioni del Piano Marshall (che si prevede fin da ora che saranno anche sensibilmente sorpassate a breve termine di tempo) <sup>(1)</sup> richiedono non solamente la riparazione dei danni di guerra subiti e gli ampliamenti per ciascuno di essi previsti, ma dovranno essere anche integrate da nuovi impianti grandi e medi del genere in modo da raggiungere una capacità complessiva adeguata alle previsioni fatte per le effettive occorrenze nazionali.

Proposte di massima sono state di già avanzate alle competenti autorità superiori italiane, dalle quali dipende il rilascio delle relative concessioni di costruzione e di esercizio, nel giudicare e rilasciare le quali saranno certamente adottate larghe visioni delle future occorrenze in modo da assicurare al nostro paese di raggiungere e mettersi in posizione più adeguata rispetto alle altre nazioni europee ed assicurare la possibilità di ogni suo maggiore sviluppo civile ed industriale.

Basta considerare le condizioni della nostra industria turistica, sui cui cespiti si fanno pure i maggiori assegnamenti, e paragonarle con quelle che l'industria stessa ha nelle altre nazioni a noi limitrofe, per concludere che la presente quinta deduzione non soltanto si impone, ma deve avere tutto il valore di massimo incitamento a proseguire, con criteri di sempre maggiore larghezza, sulla strada nella quale ci siamo incamminati con tanto favorevole successo.

Si impone in materia un accurato studio fondamentale che mette in debita correlazione la questione dei depositi costieri ed interni e quella delle raffinerie interne nel paese con l'altra dei trasporti di quanto occorre per l'alimentazione delle attrezzature medesime, per arrivare a formulare un piano generale organico preventivo e da eseguire poi per gradi, ma tale che eviti che si provveda in eccesso in uno dei lati del problema qui messo in evidenza ed invece in difetto in altro, in modo che la soluzione finale non sia poi capace di soddisfare adeguatamente a tutte le prevedibili esigenze petrolifere che si possono presentare in ciascuno dei settori d'attrezzatura qui sopra citati.

Nella compilazione di tale piano organico dovranno essere tenuti presenti, per quanto sia possibile di provvedervi, gli ammaestramenti e le dure esperienze della recente guerra mondia-

*5 - Attrezzatura petrolifera di raffinazione, deposito e distribuzione - Riparazione ed ampliamento di quelle già esistenti - Nuovi grandi e medi impianti del genere*

(1) Ma cfr. le osservazioni alla nota 2 della monografia precedente (n.d.c.).

le, che, entro certi limiti e per determinate considerazioni, portano alla adozione di criteri di sicurezza di fronte ai quali le corrispondenti questioni economiche debbono cedere il passo per non ricadere nelle sfavorevoli condizioni del passato.

Il regime, o sistema, delle licenze di importazione e della concessione di costruzione ed esercizio di impianti petroliferi, istituito dal regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1741 avendo fatto buona prova soprattutto per il tatto ed il metodo con il quale è stato applicato dalle esime persone preposte all'Ufficio combustibili liquidi (oggi Ufficio del petrolio), dovrebbe essere mantenuto in vigore, unitamente a quello della quota di mercato, che ne è la conseguenza diretta, almeno fino a quando le condizioni dell'industria petrolifera non siano giunte al punto che si possa coprire il nostro fabbisogno totale di prodotti petroliferi con la sola produzione in paese.

*6 - Regime delle licenze di importazione e delle concessioni di impianti petroliferi*

Ma anche allora si presenterà sempre la necessità di un provvedimento del genere, opportunamente adattato alle nuove circostanze e condizioni di cose che si saranno venute a creare, per disciplinare, nei riguardi generali economici e finanziari del paese l'entità delle importazioni da autorizzare, con speciale attenzione ai riflessi valutari connessivi, alla determinazione dei prezzi di acquisto e di vendita finale sul mercato, nonché al regime doganale ed alla entità dei gravami fiscali in genere.

Non appare quindi possibile di ammettere senz'altro la completa libertà d'azione nello svolgimento di una così speciale, delicata e complessa attività quale è quella del petrolio e suoi derivati, e si ritiene che sarà sempre indispensabile una razionale ed adeguata disciplina della materia petrolifera in genere, anche in dipendenza dei nuovi problemi che si affacceranno nella nuova fase in cui si entrerà, fra cui anche quello dell'eventuale esportazione dall'Italia di prodotti nazionali petroliferi, e delle conseguenti relazioni internazionali che si andranno a creare in fatto di scambio di merci.

Nell'importantissimo e delicato campo delle ricerche di petrolio grezzo sia nel nostro sottosuolo nazionale, che in concessioni all'estero, nonché in quello della compartecipazione, con capitale ed opera italiana, in società detentrici di importanti concessioni del genere nelle varie parti del mondo, si deve fare pieno riferimento a tutto quanto in proposito è stato semplicemente esposto in questa nota ed in altre precedenti all'uo-  
po espressamente compilate che sono state rimesse già alle superiori autorità dello Stato competenti in materia, confermandone in tutto e per tutto il contenuto.

*7 - Ricerche petrolifere e compartecipazioni a concessioni petrolifere all'estero*

Innanzitutto è da fissare bene chiaramente che questo problema è da considerarsi tutt'altro che risolto e che quanto noi abbiamo fatto in materia dal 1926 in poi (perché non è il caso di pensare ai periodi precedenti a tale epoca) è ancora troppo poca cosa nei riguardi sia del tempo che delle spese sostenute, in relazione alla natura indeterminata del problema da risolvere, in confronto di quanto è in generale avvenuto in ogni parte del mondo per l'identificazione di giacimenti petroliferi che fossero di entità tale da poterli considerare come industrialmente sfruttabili.

Come è ben noto il Messico iniziò le ricerche nel 1857 e soltanto nel 1901 ebbe una disponibilità di petrolio grezzo che gli permettesse di affrontare il problema commerciale della immissione in mercato.

Il Venezuela, il vicino Oriente, la Russia ed una gran parte dei giacimenti petroliferi dell'America del Nord hanno passato, quale più e quale meno, una stessa trafila.

Il primo piano veramente scientifico ed organico delle ricerche petrolifere in Italia risale appena al 1933: la spesa finora sostenuta è una piccolissima frazione di quelle analoghe sostenute nelle ricerche a cui sopra è fatta allusione. Basta citare a quest'ultimo riguardo la crisi finanziaria attraversata nel Medio Oriente dalla Anglo Persian Oil Company (oggi Anglo-Iranian Oil Company)?' per apprezzare al giusto punto il limitato sforzo finora sostenuto dall'Italia.

Nella generalità dei casi nessuno può, se è persona seria ed onesta, garantire a priori l'esistenza di grandi giacimenti petroliferi industrialmente sfruttabili in base ai soli studi, siano pure essi accuratissimi, topografici, geologici, geognostici, ed anche geofisici i quali però ora permettono indagini anche a profondità piuttosto rilevanti.

È lo scalpello del trivellatore di un pozzo (ubicato sia pure in località che gli studi anzidetti possano meglio di altri consigliare in via però sempre di semplice probabilità) che dice l'ultima parola, sanzionando o condannando le previsioni fatte.

Sono certamente indispensabili tutti gli studi su citati ed essi debbono tutti essere bene e disciplinatamente eseguiti, ma essi da soli non valgono a risolvere industrialmente nessun problema petrolifero, giacché ciò può essere fatto soltanto con l'indagine meccanica della trivellazione del suolo; mezzo, naturalmente, costoso che richiede tempo e che deve superare difficoltà di tante varie categorie ed entità, e che tuttavia può anche non portare al fine voluto per insufficienza dei mezzi adottati a raggiungere le maggiori profondità, alle quali in dissenso con le previsioni di tutti gli studi anzidetti, la ricerca meccanica nel sottosuolo debba poi essere effettivamente spinta.

Certamente noi abbiamo già fatto qualche cosa in materia di ricerche petrolifere ed i risultati ottenuti non sono del tutto negativi, ma essi sono ancora insufficienti per autorizzare ad escludere, senza assumerne la conseguente grave responsabilità, che nel nostro sottosuolo non esistano giacimenti petroliferi di importanza industriale e che perciò le ricerche relative debbano essere senz'altro abbandonate.

Riferendosi sempre al primo piano veramente organico del 1933, dei 70 e più sondaggi previsti nella Valle Padana, che fu per la prima volta ed allora indicata come probabile sede di strutture petrolifere da studiare e controllare meccanicamente, ne sono stati fatti soltanto una ventina, spinti a profondità di gran lunga maggiore di quelle previste geologicamente, ma che in effetti i risultati stessi mano mano ottenuti, e le più esatte determinazioni potute fare con più moderni apparati esistenti geosismici indicherebbero come ancora insufficienti per raggiungere quelle strutture possibili sedi di importanti accumulazioni di idrocarburi, di cui però, giova rilevarlo, anche oggi si conferma la probabile loro esistenza, che nel 1933 fu prevista in base ad indagini e studi di sola superficie.

Dunque noi non conosciamo, per così dire, ancora noi stessi e cioè la possibilità del nostro sottosuolo ed a norma di un antico monito soltanto quando saremo riusciti a ciò, potremo porre la parola fine alla nostra opera di ricerca meccanica la quale soltanto in definitiva confermerà o escluderà del tutto la possibilità petrolifera nel sottosuolo del nostro paese.

Necessità quindi, ed anzi dovere, di proseguire ed intensificare le ricerche intraprese fino a raggiungere la piena e sicura conoscenza delle nostre possibilità, e conseguente impiego di fondi sia del pubblico erario per le ricerche statali che dei privati ricercatori per le altre, in misura adeguata all'entità delle opere da eseguire e condurre a termine.

(2) Che, come noto, di lì a poco avrebbe assunto la denominazione di British Petroleum (*n.d.c.*)



Alle ricerche della prima categoria, e cioè statali, occorrerà provvedere con appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato il quale potrà procedere sia direttamente attraverso l'Agip, giusta le disposizioni del decreto di fondazione di tale azienda, od incoraggiando con partecipazioni e concorsi finanziari l'industria ed i capitali privati, i quali però, come è ben noto sono stati per così dire alieni dall'affrontare in modi e con programmi seri tali esposizioni così aleatorie.

È soltanto da poco tempo, e dopo i risultati delle importanti ricerche effettuate finora dallo Stato nel periodo dal 1933 ad oggi che società e ditte private hanno mostrato un maggiore interesse a partecipare seriamente a tali opere, e per incoraggiare ed assicurare questa utile collaborazione appare opportuno di largheggiare nei criteri direttivi delle concessioni relative, ponendo condizioni favorevoli, dando l'assicurazione che al ricercatore adempiente ai suoi obblighi sarà di diritto accordata la concessione di sfruttamento delle zone da lui individuate, ed accordandogli in determinati casi e circostanze contributi finanziari o premi in misura realmente adeguata agli oneri effettivi e non lievi a cui egli è disposto ad andare incontro.

Ad evitare aggravii diretti per lo Stato, e riuscire a provvedere sia nell'uno che nell'altro dei casi anzidetti ai fondi all'uopo necessari, sarà in ogni caso sufficiente il provento di una tassa molto lieve a chilogrammo di carburanti, combustibili liquidi e solidi e lubrificanti immessi in consumo nel paese, tassa appunto di ricerca petrolifera a larga base sui consumatori e la cui entità sarà in ogni caso molto inferiore ai successivi aumenti apportati finora nei prezzi di vendita sul mercato dei prodotti anzidetti e che sono stati imposti da necessità di carattere non strettamente petrolifero ma in generale politico e sociale.

Naturalmente laddove con le opere di ricerca non si raggiunga e non si rinventa il petrolio, ma si vengano ad avere a disposizione altro idrocarburo utilizzabile sul mercato (come ad esempio il metano) nello stabilire il concorso statale, si potrà tenere debito conto del provento derivante dalla utilizzazione del medesimo.

Le condizioni generali mondiali dell'attuale attività petrolifera, in tutti i campi in cui essa si manifesta, le reciproche posizioni internazionali ed, infine, le speciali condizioni italiane non soltanto in materia petrolifera, ma in tutti i rami dell'attività nazionale in relazione alle effettive nostre possibilità e disponibilità commerciali, industriali, finanziarie ed economiche, mettono in evidenza la necessità per il nostro paese, per accelerare e consolidare la propria ricostruzione, di adottare un orientamento di leale e proficua collaborazione con i detentori delle grandi ricchezze mondiali di olio grezzo ed al tempo stesso esponenti maggiori della grande industria petrolifera.

*8 - Orientamento  
a società e patti  
di collaborazione  
internazionali per  
attività petrolifere*

I risultati favorevoli di un tale orientamento trovano la piena conferma nella politica seguita in materia dalla vicina Francia ove il capitale e le disponibilità estere collaborando con quelle francesi, hanno già in passato fatto sorgere, ed ora stanno facendo risorgere, una delle più fiorenti e sane industrie petrolifere, che mette quel paese in primo rango fra le potenze petrolifere mondiali, pur non disponendo esso nel suo sottosuolo nazionale di riserve petrolifere né avendo partecipazioni in fonti estere tali da poterle assicurare tutto il quantitativo di grezzo ad essa necessaria, così da dovervi provvedere con un integrativo e notevole acquisto diretto sul mercato mondiale.

Perché però gli organismi che nascono in un simile e sinceramente desiderato patto di collaborazione siano poi vitali e duraturi è assolutamente necessario che gli elementi che entrano a costituirlo siano messi tutti in condizioni di pieno e leale rispetto dei reciproci loro diritti ed interessi,

con precisazioni al riguardo ben chiare ed esatte fin dalla costituzione degli organismi stessi, evitando un predominio ingiustificato ed eccessivo di uno dei componenti sull'altro, senza di che essi non avrebbero la possibilità di efficiente e duratura vita ed anzi potrebbero essere causa di pregiudizio anche grave dell'uno o dell'altro dei loro componenti.

In altri termini sincerità, chiarezza e precisazione fin dall'origine della reciproca consensuale posizione nell'organismo di collaborazione che si vuol creare, sono altrettante condizioni essenziali da realizzare, senza le quali ogni scopo desiderato potrebbe rimanere frustrato e potrebbero verificarsi dissensi capaci di portare a dissesti anche rilevanti.

La figura quindi delle società affiliate ad una casa madre estera non è quella che può corrispondere ai criteri anzidetti, perché essa porta di fatto al predominio di quest'ultima sulla prima.

Secondo la concezione sopra formulata per la costituzione di una società, fra elementi anche internazionali, di collaborazione, ciascuno dei componenti deve lealmente ed integralmente riconoscere i vantaggi che essa si assicura con tale associazione di interessi e conseguentemente deve entrare nel concetto di una giusta reciproca valutazione della rispettiva contribuzione nella comune attività e della conseguente ripartizione degli utili realizzati in giusta misura fra i membri della società di collaborazione commisurata all'entità dell'effettivo contributo apportatovi.

Fuori di tale spirito e concezione, l'organismo che si andasse a costituire assumerebbe tutt'altra figura ed avrebbe differenti finalità, nelle quali condizioni l'opportunità e la convenienza della sua costituzione dovrebbe derivare da ben altre considerazioni e motivi, e proporsi altri scopi che possano giustificare e fare ammettere la sua costituzione.

L'Italia, pur non disponendo di materie prime proprie, che deve quindi in un modo o nell'altro assicurarsene la disponibilità con l'acquisto sul mercato mondiale, per assicurare alla propria industria petrolifera la base essenziale della sua vita e del suo sviluppo, può però aspirare a simili patti di collaborazione internazionale per i sicuri e grandi vantaggi che essa offre ai propri consoci per l'apporto di un non disprezzabile mercato petrolifero, della sua capacità lavorativa e quello delle relative attrezzature di ricevimento, deposito e lavorazione, nonché per il contributo, che possono dare tutte le sue altre industrie collaterali a quella petrolifera nei vari settori della sua attività e del suo sviluppo.

È infine da tener presente che l'apporto italiano potrà, poi, essere anche maggiore, e diventare preponderante, nel caso in cui, attuandosi i piani di produzione petrolifera formulati per il prossimo avvenire nel vicino Medio Oriente, essa venisse prescelta quale base nel Mediterraneo di una organizzazione internazionale petrolifera per l'alimentazione dell'Europa, come già in altra parte di questa nota è stato messo in evidenza.

Sull'esempio e seguendo le direttive adottate in materia dalla Francia, saranno quindi da favorire ed approvare tutte quelle combinazioni internazionali che nello spirito di leale e fattiva collaborazione anzidetto, vogliano costituirsi anche da noi, come quelli a cui sono già addivenute sia l'Agip come l'Anic ed a quanto pare anche la Fiat rispettivamente con i gruppi esteri Anglo-Iranian, Standard Oil e Kaltex.

Tutte le deduzioni e le conclusioni che precedono, nonché tutte le altre considerazioni a cui ha portato l'esame fatto in questa nota VI sulla questione petrolifera italiana, potrebbero rimanere pressoché inefficaci ed anzi sterili, se non si provvede, innanzi tutto e con la sollecitu-

9 - Istituto petrolifero  
italiano Ipi - Ufficio  
del petrolio

dine del caso, alla creazione di un solido, capace e ben costituito organo direttivo, che possa dare vita ed attuazione ai provvedimenti tutti indispensabili per disciplinare e rendere efficiente e proficua, sotto ogni riguardo, l'attività petrolifera italiana nei vari settori in cui essa si deve esplicare.

Sull'esempio degli ottimi risultati in materia raggiunti nelle varie nazioni inglese, francese, tedesca e nella grande organizzazione petrolifera americana, anche l'Italia deve costituirsi e rendere efficiente un proprio Istituto petrolifero italiano (Ipi) da creare non con le finalità di monopolio o di favoreggiamento degli interessi dell'uno piuttosto che dell'altro ente, società o ditta petrolifera, ma quale alto e superiore regolatore e disciplinatore di tutto quanto riguarda l'attività nazionale nel campo del petrolio senza eccedere nelle proprie facoltà ed attribuzioni per divenire lesive degli interessi anzidetti, o comunque limitative della piena libertà di cui ognuno degli enti, società e ditte anzidetti deve continuare a godere con piena sicurezza, anche in avvenire, sia nel campo commerciale come in quello industriale.

L'Istituto italiano del petrolio, Ipi dovrebbe essere, per così dire, il cervello del corpo petrolifero nazionale e cioè, essere l'elemento motore di tutta l'attività che i vari arti del corpo stesso sono chiamati poi a sviluppare, per fare in modo che tutti i loro movimenti e sforzi tendano ordinatamente a far raggiungere quale comune finalità il reale interesse generale del paese.

Esso deve quindi occuparsi e trattare, naturalmente in un livello superiore, tutti i problemi attinenti alla materia petrolifera, opportunamente raggruppati per affinità fra di loro, affidandone lo studio e la direzione a poche unità che abbiano ciascuna a capo una personalità di riconosciuta e vera competenza e specializzazione in argomento.

Tali ad esempio sono i problemi relativi:

- a) agli studi scientifici ed alle ricerche ed applicazioni sperimentali sul petrolio e suoi derivati
- b) alle ricerche di fonti petrolifere sia nazionali che estere ed alle partecipazioni nelle relative concessioni
- c) alla determinazione analitica del fabbisogno annuo nazionale ed al modo di provvedervi dalle fonti più appropriate
- d) all'approvvigionamento più conveniente e sicuro di quanto occorre alla alimentazione generale del paese in base alla determinazione anzidetta
- e) ai prezzi ed alle condizioni di acquisto Fob e di noleggio per i trasporti nei porti italiani
- f) alla ripartizione ed assegnazione delle materie petrolifere come sopra approvvigionate fra i vari enti, società e ditte autorizzati alla loro importazione o lavorazione ed alla successiva immisione in mercato
- g) alla standardizzazione dei cicli di lavorazione nelle varie raffinerie nazionali a seconda delle loro principali e speciali caratteristiche tecniche per le quali esse risultino adatte ad assicurare il ricavo di determinati prodotti con le rese quantitative maggiori, e le migliori possibili qualitative ciò nell'interesse precipuo nazionale che è quello della massima utilizzazione delle materie prime medesime da acquistare ad elevati prezzi all'estero
- h) ai costi medi di lavorazione, ed alla determinazione e disciplina dei prezzi finali di vendita sul mercato, da stabilire in misura giustamente equitativa e remunerativa dell'attività petrolifera da svolgere nell'intero ciclo che va dal suo inizio per la scelta e l'acquisto delle materie prime o dei prodotti finiti alla loro vendita sul mercato nazionale
- i) ai regimi doganali e fiscali, a tutela degli interessi statali, da fissare con giusta comprensione

degli oneri che, in finale, ricadono sul consumatore, evitando cioè che l'attività petrolifera abbia ad assumere l'aspetto unicamente di fonte fiscale, con il facile ma pericoloso ricorso all'aumento dei prezzi di vendita sul mercato, per comprendervi oneri fiscali, con la finalità unica di assicurare all'erario il provento che ad esso possa occorrere di volta in volta e per necessità non attinenti al settore petrolifero.

Sono al riguardo da ricordare e da tener presenti le disastrose conseguenze di una politica eccessivamente fiscale, adottata qualche decennio fa in Francia, nel periodo anteriore a quello del suo risveglio petrolifero, la quale portò alla distruzione della fiorente industria della raffinazione che quel paese era riuscito a farsi gradatamente superando difficoltà e sostenendo oneri non lievi

- l) alla legislazione petrolifera e provvedimenti da provocare ed attuare per far fronte alle continuamente mutevoli esigenze in materia, che derivano sia dai continui progressi in materia petrolifera come dal variare delle esigenze e dei mezzi con cui si esplica l'attività petrolifera mondiale
- m) alle relazioni internazionali in materia petrolifera, alle questioni riferentisi alle esportazioni ed agli scambi di materie prime e prodotti in genere nonché ai reciproci accordi in argomento a tutela dei singoli interessi nazionali.

Ouali organi (arti) attuatori delle direttive e determinazioni dell'Ipi (cervello) debbono funzionare gli enti, le società e le ditte private autorizzate a svolgere una attività petrolifera in Italia.

Ad evitare qualsiasi dissenso o contestazione fra le due parti anzidette dell'organismo petrolifero italiano nel Consiglio di amministrazione dell'Ipi dovranno entrare a farne parte i rappresentanti degli enti, società o ditte anzidette opportunamente fra di loro raggruppati in modo che sia minimo il numero dei rispettivi rappresentanti anzidetti.

Attraverso questi ultimi gli enti, società e ditte private petrolifere verrebbero ad essere presenti ed a partecipare all'opera dell'Ipi su tutti gli argomenti anzidetti, in modo da assicurare un preventivo accordo sulle direttive e disposizioni da adottare in materia, e conseguire quella disciplina che finora non è stata sufficientemente affermata nel campo petrolifero italiano, e che deve invece essere rispettata anche presso di noi come lo è già nelle altre principali nazioni del mondo a cui sopra si è accennato.

Se la semplice e fattiva organizzazione sopra annunciata, che da anni è in vita in altre nazioni anche più importanti dell'Italia, si paragona con quanto invece esiste ed avviene da noi, si troveranno:

- a) una molteplicità non razionale di uffici governativi, di commissioni, comitati, istituti, etc. etc. non disciplinati né comunque coordinati fra di loro, ciascuno dei quali tratta una branca di questioni petrolifere di suo speciale e maggiore interesse
- b) un ufficio centrale, già detto dei combustibili liquidi ed oggi del petrolio, costituito da esimie e competenti persone, superiori ad ogni elogio, ma alle quali mancano i mezzi di ogni genere (personale, fondi, autorizzazioni e facoltà speciali quali si richiedono in materia petrolifera, etc. etc.) assolutamente indispensabili per svolgere un'opera effettivamente efficace e proficua, non potendo comunque a ciò bastare la piena dedizione e l'ottima volontà delle personalità anzidette. Da ciò la necessità di ricorrere ad espedienti varii o saltuari ed all'opera e pareri di estranei al proprio ufficio, con gli inconvenienti che ne possono derivare caso per caso

- c) interferenze fra ministero e ministero, che deve pronunciarsi su argomenti petroliferi in quanto possano riguardare la loro competenza, con l'inevitabile difficoltà di poter raggiungere con la necessaria sollecitudine e tempestività definitivi accordi che possano poi corrispondere a quanto occorrerebbe per assicurare in pieno il proficuo sviluppo dell'attività petrolifera nazionale.

Concentrazione di attribuzioni, competenza di persone, facoltà di assumersi le responsabilità del caso, ma facoltà di agire con la necessaria sollecitudine e tempestività nell'interesse stesso dell'attività petrolifera, precisazione di attribuzioni, dovrebbero caratterizzare ed essere invece i requisiti dell'Ipi, che potrebbe essere eretto anche in forma consorziata sotto l'alta autorità dello Stato.

Essa non dovrebbe essere un consesso di numerose persone, ma dovrebbe presentare la snellezza di struttura e la limitazione di membri, uffici e personale che stiano in dovuta proporzione di quanto si verifica negli altri Istituti del genere nelle nazioni già citate, ritenendosi che ciò sia una condizione "*suie qua non*" per il conseguimento delle finalità di così alto interesse generale che si vogliono e possano conseguire con la costituzione dell'ente stesso.

È improverbi che una sana e disciplinata attività petrolifera può dare al nostro paese, permetterebbero essi stessi di realizzare l'Ipi ed assicurarne il suo regolare funzionamento.

La materia petrolifera ha esigenze affatto speciali che si manifestano in ogni campo in cui si deve sviluppare la sua attività e che la differenziano da tutte le altre del genere.

Se tali esigenze non sono soddisfatte nel migliore e più sicuro dei modi, è vano attendersi i risultati favorevoli che essa può dare e che si conseguono altrove, e la cui entità è in generale molto considerevole.

Si è insistito su questo vitale argomento (9°) onde riuscire a precisarne le caratteristiche e mettere nella dovuta evidenza la necessità imprescindibile di addivenire anche in Italia alla costituzione di un organismo sano disciplinatore della nostra attività petrolifera, nella fiducia che essa possa essere al più presto realizzato come lo richiede l'interesse vitale ed esclusivo del nostro paese.