

Benzina, liberalizzare può far scendere il prezzo di 10 centesimi

Nella bozza della manovra veniva concessa ai gestori libertà di approvvigionamento sul 50% della fornitura cancellando il vincolo di esclusiva. Poi il dietrofront. Aumentare la quota di distributori negli ipermercati contribuirebbe al taglio del costo

Il dossier

ENRICO CINOTTI

La stangata sul pieno di benzina è arrivata subito. La liberalizzazione del sistema distributivo invece, complici le pressioni dei petrolieri, è stata stoppata all'ultimo momento. A conti fatti, passa dai rifornimenti di carburanti uno dei tratti più iniqui della manovra del governo Monti.

Aumentano da subito le accise sulla verde (+9,9 centesimi al litro) e sul gasolio (+11,2 centesimi), con tutto il loro carico inflattivo e di spinta recessiva. Lo Stato inoltre ci guadagna due volte: incamera direttamente l'imposta di fabbricazione, sulla quale poi ricava anche l'Iva, al 21%. E, l'ennesimo aumento delle accise, il quinto dall'inizio dell'anno, costituisce un vero salasso per gli automobilisti per i quali invece il governo non ha previsto nulla per garantire l'apertura del mercato degli approvvigionamenti e quindi prezzi più concorrenziali.

A dire il vero, nella prima bozza del decreto, veniva concessa ai gestori la libertà di approvvigionamento sul 50% della fornitura al miglior prezzo sul libero mercato attraverso l'abolizione del vincolo di esclusiva che obbliga l'80% dei benzinai italiani a rifornirsi presso la compagnia petrolifera di «appartenenza». Il governo però ha fatto marcia indietro. Il ministro dello Sviluppo Corrado Passera nel salotto televisivo di Bruno Vespa ha tentato di difendersi: «Il dossier sulla distribuzione dei carburanti rimane aperto, c'erano degli aspetti commerciali da approfondire».

I problemi strutturali del sistema di vendita dei carburanti restano tutti sul tappeto e continuano a penaliz-

zare gli automobilisti italiani costretti a «pagare», sul solo costo industriale dei carburanti, un differenziale di 10-12 centesimi rispetto alla media europea. La filiera petrolifera italiana è dominata da un oligopolio costituito da 8 società integrate verticalmente, ovvero che contestualmente producono, raffinano e commercializzano all'ingrosso, le benzine al prezzo che, loro sì, sono libere di fissare. Se poi consideriamo che circa l'80% delle stazioni di rifornimento è gestito, direttamente o indirettamente tramite il comodato d'uso, dalle stesse compagnie, il cerchio si chiude: anche il mercato al dettaglio è in mano alle solite «sorelle». Il risultato: una filiera inefficiente, speculativa che grava tutta sull'automobilista italiano.

Finché ci saranno punti di vendita completamente dipendenti dai produttori sarà difficile avere concorrenza. Del resto solo uno scarso 20% dei distributori è oggi veramente indipendente. Le cosiddette pompe bianche così come le stazioni gestite dalla Grande distribuzione, in virtù della libertà di approvvigionamento, possono rifornirsi dal miglior offerente consentendo agli automobilisti uno «sconto» di 10-12 centesimi al litro.

Concedere anche all'80% dei distributori italiani una «libertà» di approvvigionamento, rompendo il vincolo di esclusiva, come il governo sembrava intenzionato, e magari rivedendo anche i rapporti commerciali che li legano alla compagnia di appartenenza, consentirebbe un risparmio nell'ordine dei 10 centesimi al litro. Una riforma del genere è stata più volte sollecitata con degli emendamenti dal Pd così come dalla legge di iniziativa popolare promossa dalle associazioni dei benzinai e dei consumatori.

Tuttavia, se davvero «il dossier rimane aperto», rivedere il solo vincolo di esclusiva non basta. Se si vuol garantire al singolo gestore la libertà di

rifornimento al miglior prezzo, occorre avere anche un mercato all'ingrosso concorrenziale. Su questo punto, gli emendamenti del Pd, presentati a luglio e bocciati dalla vecchia maggioranza, prevedevano di affidare, in via temporanea, all'Acquirente unico, la società pubblica che svolge un ruolo analogo nel mercato elettrico, «il compito di esercitare anche attività di commercio all'ingrosso dei carburanti, in modo da rifornire migliaia di punti di vendita al dettaglio a prezzi competitivi».

In alternativa, sempre per stimolare la concorrenza nella fase intermedia della filiera, si potrebbe favorire la nascita di consorzi di acquisto tra i gestori in modo da poter contrattare con i produttori migliori condizioni e garantire all'utente finale prezzi più convenienti. ♦



IL COMMENTO

Ruggero Paladini

EVASIONE FISCALE: MEGLIO DARE LE CIFRE GIUSTE

Il Ministro Grilli, a *Porta a Porta*, ha detto che la lotta all'evasione del precedente governo ha portato a recuperare 26 miliardi; si è tenuto più basso del suo precedente ministro, che parlava di 35 miliardi. Fantastico, in altri tre anni azzeriamo l'evasione e diventiamo meglio dei Paesi scandinavi. Peccato che queste cifre rischiano di essere le più grosse balle dopo il big bang, per parafrasare Jovanotti. La maggiore imposta accertata l'anno scorso, in

effetti, è stata di 26,7 miliardi (a questa si riferisce Grilli?), mentre quella riscossa 9 miliardi (ed ecco i 35 miliardi di Tremonti). Il rapporto tra accertamento ed effettivo incasso non è immediato e soprattutto è parziale. Solamente un 10%, nel tempo, si trasforma da imposta accertata in imposta riscossa. Ma non basta: l'incremento accertato è stato pari a 2,2. Non tutta l'imposta riscossa deriva dall'evasione; una notevole