



Foto di Ettore Ferrari/Ansa



Il ministro della P. A. Patroni Griffi

Benzina, il prezzo scende solo per la burocrazia

Nel decreto sulle liberalizzazioni si prescrive di indicare il costo medio del «non servito». Che di norma è più basso, quindi non è quello reale. Così si potrà dire che il nostro Paese è in linea con la media europea

Il dossier

ENRICO CINOTTI

Lo «stacco» ridotto, per non dire azzerato, per legge. Il divario dei prezzi industriali dei carburanti tra l'Italia e l'Europa, in media stabile attorno a 4 centesimi al litro sulla benzina, potrebbe ben presto essere cancellato. Grazie alla concorrenza? Nient'affatto. Il miracolo lo compirà un certo modo di dare i numeri, una sorta di statistica piegata alle ragioni di parte che non sono certo quelle dei consumatori.

Il comma 1 dell'articolo 19 del decreto sulle liberalizzazioni stabilisce che le compagnie dovranno comunicare al ministero dello Sviluppo economico - il quale poi rigira il dato alla Commissione europea - il solo «prezzo offerto al pubblico con la modalità di rifornimento senza servizio per ciascuna tipologia di carburante». In pratica se fino ad oggi veniva comunicata una media ponderata dei prezzi praticati alla pompa, sia in modalità «servito» sia in modalità «non servito», presto verrà fornito, per legge, solo il dato relativo ai rifornimenti in self servi-

ce. I prezzi del fai-da-te sono ovviamente più bassi, e quindi in grado di ridurre lo stacco con l'Europa di 2-3 centesimi, ma sicuramente non è quella la modalità di rifornimento più rappresentativa né diffusa tra gli automobilisti italiani.

Ma come si riforniscono gli italiani? Un dato percentuale esatto sul modo con il quale si riempiono i serbatoi non esiste. C'è chi tende ad aprire la forbice, con un 80% di «servito» e il restante 20% erogato senza servizio, e chi invece sostiene che ormai abbiamo raggiunto la parità, con il self service ormai utilizzato dal 50% degli automobilisti. Un recente sondaggio realizzato dal Censis per l'Acì rivela che il 58% degli automobilisti preferisce in autostrada farsi servire mentre il restante 42% gradisce - attenzione, non utilizza - il fai-da-te.

Difficile comunque trovare riscontro a queste stime se le confrontiamo con la realtà degli impianti italiani. Lungo lo Stivale solo il 29% degli impianti è dotato di strumentazione self service. Una modalità ben radicata invece nel panorama europeo con punte del 100% in Germania e Inghilterra e largamente diffusa in Francia e nei Paesi Bassi. Ma al

di là dei numeri non si capisce perché si debba comunicare, all'interno di statistiche ufficiali, un dato parziale. Perché inserire una norma di questo tipo? È come stabilire che per rilevare l'inflazione debbano rivelarsi solo i prezzi praticati da un solo canale distributivo, magari quelli dei discount che rappresentano poco più del 10% delle vendite alimentari. Insomma né uscirebbe un dato confortante per gli interessati ma sicuramente falso per i consumatori. La riduzione per legge dello «stacco», comunque, ha fatto arricciare il naso ai

Destinazione Ue

Il dato dal ministero dello Sviluppo finisce all'Ue

I riscontri

Secono l'Acì il 58% degli italiani preferisce il «servito»

piani alti del ministero dello Sviluppo economico, dove, constatandone l'illogicità e la possibile modifica, se ne respinge con forza la paternità. Se le manine sono sempre in agguato, questa disposizione sui prezzi è solo un piccolo sgorbio statistico dentro un decreto che, nonostante le roboanti promesse del governo, non fa nulla per rendere più concorrenziale la distribuzione dei carburanti, a cominciare dal fatto che l'abolizione del vincolo di esclusiva sui rifornimenti riguarderà poco più di 500 gestori su un totale di oltre 23mila impianti.

Tuttavia alterare quel dato servirà sicuramente a qualcuno per dire che i prezzi italiani sono in linea con quelli dei paesi europei. Ma di certo non servirà agli automobilisti che continueranno invece a pagare l'assenza di concorrenza che fa scontare loro prezzi più alti della media europea. ♦

volto delle parti sociali. Sindacati (Cgil, Cisl, Uil e Ugl) e imprenditori (Confindustria e ReteImprese e Ania) cercheranno di mettere in piedi una proposta aperta da sottoporre al governo. Allo stesso tempo cercheranno di parare la probabile nuova sortita sugli ammortizzatori sociali anticipata ieri dall'uno-due Monti-Fornero sulla «tutela del lavoratore e non del posto di lavoro» fatta più di «un'assicurazione» che di cassa integrazione e sulla necessità di «mobilità» per i lavoratori che perdono il lavoro.

Un appuntamento definito «informale», ma comunque fondamentale per definire l'area dentro la quale muoversi nel confronto con il mini-

stro del Lavoro, Elsa Fornero. Le parti non stileranno un documento unitario. Si scambieranno solo idee, faranno il punto sulle proposte da accettare e sulle richieste da respingere senza tentennamenti.

Si riparte dalla tensione della prima riunione di lunedì scorso. Una tensione provocata dalla lettura del documento (poi non consegnato alle parti sociali e quindi sostanzialmente ritirato dal governo) da parte del ministro Fornero. Un documento che in buona sostanza proponeva di modificare la cassa integrazione, riducendola di durata e sostituendola con un salario minimo garantito quando il lavoratore abbia perso il posto definitivamente. Sindacati e Confindustria

quel giorno ribatterono unitariamente: la cassa integrazione è uno strumento che ha funzionato, in più privarsene in un momento di crisi nel quale quasi mezzo milione di lavoratori se ne avvale è un suicidio. La levata di scudi provocò la mediazione del ministro Passera, che intervenì dando ragione alle parti sociali e costringendo Elsa Fornero a fare marcia indietro. Una marcia indietro confermata il giorno seguente, ma che ieri è invece sembrata arrestarsi: il ministro del Lavoro, spalleggiata dal presidente del Consiglio in persona, è tornata all'attacco sugli stessi concetti. Per le parti sociali il secondo round si preannuncia di fuoco. ♦