

Carburante, il governo può fermare la corsa verso quota due euro

Per arrestare l'aumento della verde e del gasolio, basterebbe rivedere l'accisa al ribasso: un meccanismo di questo tipo fu deciso da Prodi e poi cancellato da Berlusconi. Ma occorre anche dare il via libera ai distributori nei supermarket

Il dossier

ENRICO CINOTTI

Non è vero che il governo non può intervenire sul prezzo dei carburanti. Non sta scritto da nessuna parte che si deve assistere inermi alla folle corsa della benzina verso la pericolosa soglia dei due euro al litro, e che si è costretti a subire, senza reagire, tutte le ricadute sui prezzi al consumo che questa corsa sta comportando.

Se la volontà politica non fosse debole, il governo avrebbe in mano tutti gli strumenti per porre un argine all'incessante ondata di rincari petroliferi. Può da subito, ad esempio, ristabilire l'accisa mobile: un meccanismo, previsto dalla Finanziaria 2008 del governo Prodi e messo in soffitta irresponsabilmente dall'esecutivo Berlusconi-Tremonti, che prevede una riduzione trimestrale delle accise compensata dalle maggiori entrate dell'Iva che lo Stato incassa ad ogni aumento del prezzo dei prodotti petroliferi. La logica è semplice. Più sale il prezzo della materia prima più cresce l'introito fiscale per l'Erario. Con l'accisa mobile invece questo "extra gettito" può essere utilizzato successivamente per sterilizzare l'accisa. Ottenendo così un duplice risultato: si alleggerisce il carico di tasse sui rifornimenti, e quindi il prezzo finale diminuisce, e si stabilisce un principio di equità fiscale ovvero si evita che lo Stato continui a lucrare ad ogni oscillazione al rialzo dei prodotti petroliferi.

Per dare attuazione al meccanismo dell'accisa mobile è sufficiente, come prevede il comma 290

della legge 244/2007, la legge Finanziaria 2008, un decreto del ministero dell'Economia di concerto col dicastero dello Sviluppo economico. Il ministro dell'Economia Mario Monti è disponibile ad attuare questa norma, prima che la corsa della verde sfondi il tetto dei due euro?

C'è anche un altro terreno sul quale misurare, nelle prossime settimane, l'impegno dell'esecutivo per liberalizzare il mercato dei carburanti. Ovvero la revisione degli attuali contratti tra compagnie e gestori con l'obiettivo di «superare» i vincoli di esclusiva negli approvvigionamenti. L'articolo 17 del decreto sulle liberalizzazioni, attualmente alla Camera per la conversione definitiva in legge, incentiva la creazione «gruppi di acquisto» tra gestori per gli approvvigionamenti all'ingrosso e consente, previo accordo tra le parti, la possibilità, per tutti i gestori non solo quelli titolari degli impianti, di rifornirsi sul libero mercato al prezzo migliore. Condizioni queste essenziali per l'avvio di impianti plurimarca che potranno offrire agli automobilisti prezzi più competitivi.

Nel dettaglio il decreto prevede che entro il 31 agosto, di concerto tra le parti, possono essere rivisti, i contratti di comodato e fornitura che legano i benzinai alle compagnie. Tra le nuove condizioni contrattuali è prevista anche quella «non in esclusiva», purché venga riconosciuto alla compagnia un'adeguata remunerazione rispetto agli investimenti effettuati e allo sfruttamento del marchio. Nel caso in cui entro il 31 agosto non vengano stipulati i nuovi accordi di settore, «ciascuna delle parti può chiedere al ministero dello Sviluppo economico, la definizione delle suddette tipologie contrattuali». È chiaro che, vista la contrarietà alla norma espressa dai colossi del settore petrolifero,



Il ministro Corrado Passera

senza una ferrea volontà politica da parte dell'esecutivo il provvedimento rischia di rimanere solo sulla carta.

Ma, se il governo centrale può fare la sua parte nella corsa contro il caro-carburante, anche le Regioni possono giocare un ruolo decisivo. Ad esempio, in attesa che il decreto sulle liberalizzazioni riceva l'approvazione definitiva, possono impegnarsi da subito per rimuovere quei paletti tecnico-burocratici che di fatto scoraggiano i gruppi della Grande distribuzione organizzata ad aprire nuovi impianti low cost.

Insomma, proprio quello che ha fatto il presidente della Toscana Enrico Rossi. La Regione ha sottoscritto un protocollo di intesa con Coop, Conad e le altre insegne della Gdo rappresentate da Federdistribuzione con il quale la giunta si impegna a modificare il Codice del commercio del 2005 in modo tale da semplificare e velocizzare i passaggi amministrativi necessari per aprire un nuovo impianto nei centri commerciali. Dall'altra parte, le società della Gdo si impegnano a mantenere contenuti i prezzi alla pompa, con un abbattimento di almeno 10 centesimi al litro rispetto al prezzo medio di mercato.

Non solo. Nel caso in cui l'apertura della nuova stazione di rifornimento ne comporti la chiusura di altre nel raggio di quindici chilometri, l'azienda si impegna a dare priorità, tra le nuove assunzioni, a chi nei tre anni precedenti ha lavorato negli impianti chiusi. Un modello quello toscano che testimonia come, se la politica vuol intervenire, può farlo e in modo efficace. ♦

IL CASO

Marina Mastroiaca

A OBAMA LA BENZINA STA COSTANDO CARA

Con quattro candidati ancora in gara a contendersi l'osso della nomination repubblicana e nessuno che sembri brillare di luce propria, la corsa di Obama per il secondo mandato alla Casa Bianca sembrava fino a ieri una lenta ma inesorabile ascesa. Grazie all'insipienza degli avversari e grazie soprattutto all'economia in ripresa: da novembre sono stati creati oltre 200.000 posti di lavoro al mese, una manna in un anno

elettorale, 227.000 nel solo mese di febbraio. E invece l'ultimo sondaggio del *Washington Post* accende una spia d'allarme, come quella che lampeggia sul cruscotto degli automobilisti Usa. Da gennaio i prezzi al distributore sono saliti di 50 centesimi a gallone (un po' meno di quattro litri) sfiorando quota 3,7 dollari, e a maggio potrebbero arrivare intorno ai 5 dollari. Cifre irrisorie per le nostre latitudini, non però per il cittadino americano medio e per i capienti