

UN MERCATO OPACO CHE COSTA CARO

LO SCANDALO DELLA BENZINA

di STEFANO AGNOLI

Tutti colpevoli, nessun colpevole? Nella commedia delle parti che ogni volta fa da contorno all'aumento del prezzo della benzina non si riesce mai a trovare una «pistola fumante». Neppure quando, come ieri, si arriva al livello record di 1,84 euro al litro. Gli automobilisti se la prendono con i gestori degli impianti, i benzinai danno la colpa alle compagnie petrolifere, queste ultime la scaricano sullo Stato e sulle sue tasse. È ora di spezzare questo circolo vizioso, una rete di interessi e collusioni che si è storicamente basata sull'assenza di concorrenza, e che l'Antitrust non riesce a smantellare. Senza vera competizione è difficile, se non impossibile, che gli italiani possano pagare prezzi trasparenti, come sarebbe invece loro diritto.

Partiamo subito da una considerazione fattuale: il sistema dei carburanti che

si è trascinato fino a oggi ha fatto comodo a tanti. Da quella minoranza di gestori che ha approfittato degli esodi estivi e delle feste comandate per i ritocchi dell'ultima ora, fino alle compagnie che hanno giostrato con le loro scorte e con i tempi degli aumenti o delle diminuzioni di prezzo. Anche la mano pubblica ci ha messo del suo: niente di più facile, per fare cassa, di un semplicissimo aumento delle ormai famigerate «accise», che insieme all'Iva sono pari oggi al 60% del prezzo. Comodo, tutto molto comodo e senza impicci: con qualche bilanciamento *ad hoc* per placare gli autotrasportatori, a sopportare il peso saranno solo «semplici» cittadini silenti.

Ma c'è un modo per introdurre l'antivirus della concorrenza in un corpo ormai assuefatto alle reciproche convenienze? Fino a ieri i benzinai hanno preferito rimanere per la stragrande maggioranza sotto il ras-

sicurante ombrello dei grandi marchi (e dei 5 centesimi al litro garantiti) piuttosto che affrontare il rischio di diventare piccoli imprenditori. Le compagnie petrolifere si sono ispirate ai modelli del Nord Europa (meno impianti, più grandi, tanto *self service*) ma si sono guardate bene dall'allentare la presa sulla distribuzione.

Il governo Monti, con il decreto sulle liberalizzazioni, pare aver trovato la chiave per valicare questo «muro di gomma» anticoncorrenziale, disponendo in linea di principio che i gestori possano acquistare liberamente, e al prezzo più conveniente, il carburante all'ingrosso, e non solo dal marchio a cui sono legati da un vincolo di esclusiva (per ora lo potranno fare solo i pochi che sono già proprietari degli impianti e solo per il 50% del loro erogato). Separare gli interessi delle compagnie da quelli

dei gestori è un passo nella direzione giusta. Ma il difficile è mettere in competizione tra loro le compagnie petrolifere e fare in modo che si facciano concorrenza vera per vendere benzina e gasolio al sistema distributivo. Le «sorelle» del petrolio, grandi e piccole che siano, sono attive dal pozzo alla pompa di benzina. Spesso lavorano insieme, con profonde collusioni nel sistema dei depositi, e lungo questa catena decidono di spostare i margini dove fa loro più comodo. Magari in Paesi fiscalmente più favorevoli. Qualcuno, nel recente passato, ha proposto l'idea di un mercato all'ingrosso dei carburanti. Di una sorta di Borsa (come quella elettrica) dove le compagnie farebbero le loro offerte di prezzo sotto il controllo di un'autorità pubblica e indipendente. Discutibile, certo. Ma lì, quanto meno, la trasparenza sarebbe assicurata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA