IL RETROSCENA

Lo spariglio di Scaroni e le prossime mosse di Bersani



LE COMPAGNIE Paolo Scaroni, ad dell'Eni

ROMA — Al ministero dello Sviluppo era già qualche settimana che si erano accorti che qualcosa non funzionava. E così il monitoraggio sui prezzi dei carburanti si è fatto più attento. In via Veneto, spiega Umberto Carpi, consigliere per le politiche petrolifere del ministro Pierluigi Bersani, hanno visto che si stava tornando alla situazione di Natale, quando i prezzi aumentarono in modo anomalo e il ministro fu costretto a un primo richiamo verso le compagnie. Ora ci risiamo.

Dice Carpi: «Il differenziale tra il prezzo dei carburanti in Italia e la media Europea è arrivato a quasi 6 centesimi al litro: un livello inaudito». Mediamente, continua, la differenza è di circa 5 centesimi, «che già è molto». Ma quello che è strano, osserva il consigliere del ministro, è che «dopo il duro confronto natalizio con le compagnie, nei primi mesi di quest'anno il differenziale era sceso intorno ai 2 centesimi». Un livello giustificato da «cause strutturali»: una rete di distribuzione più frammentata e meno efficiente. «Ma se intorno a Natale e a Ferragosto, cioè quando il traffico aumenta, si arriva a 5-6 centesimi in più al litro rispetto al resto d'Europa, allora viene da pensar male, a una bolla speculativa — osserva Carpi —. Ecco perché abbiamo deciso di convocare nuovamente le compagnie e chiedere loro spiegazioni».

Ma se la situazione è così grave perché aspettare fino a venerdì prossimo, 10 agosto, per parlare con i petrolieri? «La convocazione l'abbiamo decisa sabato — dice il consigliere —. Lunedì sarà notificata alle compagnie alle quali comunque è giusto dare qualche giorno. E comunque già l'iniziativa del ministro produce un effetto di *moral suasion*». Del resto, apparentemente, il governo non è che abbia molti strumenti per piegare le compagnie. «Nell'incontro del 10 inviteremo i petrolieri al senso di responsabilità, ma non siamo mica in un sistema di prezzi amministrati dove possiamo imporre la loro diminuzione», aggiunge il collaboratore di Bersani.

Che si può fare oltre alla *moral suasion*? Secondo il governo, è indispensabile riformare la rete di distribuzione. Anche perché gli ostacoli alla concorrenza opposti da Regioni ed enti locali alla liberalizzazione del settore sono finiti nel mirino della commissione europea, che ha aperto un procedimento di infrazione a carico dell'Italia. Nella cosiddetta «seconda lenzuolata» Bersani, già approvata alla Camera e ora all'esame del Senato, ci sono provvedimenti di rimozione di alcuni vincoli (distanze minime, bacini di utenza) che, secondo Carpi, possono risultare «decisivi per innovare la rete». Sempre il Senato dovrà pronunciarsi su un'altra attesa norma: il meccanismo che rende flessibile l'accisa sui carburanti, in modo che, abbassandosi o alzandosi, compensi le oscillazioni del prezzo del petrolio.

A ben vedere però, il governo, in attesa di queste riforme, un modo semplice e rapido di intervenire ce l'ha. E il ministero lo sa benissimo. Il mercato dei carburanti in Italia è dominato dall'Agip del gruppo Eni, che è dello Stato. Le altre compagnie di fatto si adeguano alle decisioni di prezzo del colosso pubblico guidato da Paolo Scaroni. Lo stesso Carpi sottolinea che la compagnia del cane a sei zampe, «come *price leader*, deve mostrare un comportamento responsabile». A Natale Bersani richiamò proprio questa esigenza. E forse non è un caso che ieri l'Agip ha annunciato un calo di due centesimi del prezzo della benzina. Una mossa subito commentata favorevolmente al ministero.

Sul mercato della distribuzione è in corso anche un'istruttoria dell'Antitrust guidata da Antonio Catricalà per vedere se le compagnie adottino comportamenti lesivi della concorrenza. Le associazioni dei consumatori insistono sul fatto che quando il prezzo del petrolio sale il prezzo alla pompa aumenta immediatamente mentre quando al contrario il prezzo del barile scende il consumatore ne benefica con ritardo. E anche questo è uno dei tanti vizi del sistema. Non lo sarebbe invece l'eccessivo peso fiscale. Anche se circa il 65% del prezzo che paghiamo per un litro di benzina va al fisco succede più o meno così nel resto d'Europa, «anzi noi siamo leggermente sotto la media», sostiene Carpi. Ma l'Aduc, associazione dei consumatori, chiede che almeno si abboliscano quella decina di addizionali nate per risolvere emergenze temporanee e che sono rimaste per sempre a carico del consumatore, da quella che risalirebbe addirittura alla guerra d'Abissinia del 1935 a quella per la missione in Bosnia del '96, passando per i terremoti del Belice, del Friuli, dell'Irpinia e così via. In tutto pesano 25 centesimi al litro.

Enrico Marro

UMBERTO CARPI

La rimozione dei vincoli? È decisiva per innovare la rete di distribuzione





data stampa