



## **Carburanti: ma è tutto risolto?**

*di Antonio Sileo*

Quest'estate le prime pagine dei giornali, incredibile dictu, non hanno dedicato gli ormai consueti titoli allarmistici ai prezzi dei carburanti, ai quali pure ci eravamo abituati negli anni scorsi. Certo, quest'anno la politica non è andata in vacanza e l'assenza potrebbe essere anche dovuta allo spazio preso da altri scoop, inchieste e (ben) altre roventi polemiche, ma è anche vero che non c'è neanche stata l'altrettanto consueta convocazione a ridosso di Ferragosto di compagnie e Unione Petrolifera da parte del Ministero dello Sviluppo Economico. Tutto bene, dunque? Tutto risolto? Non proprio, la convocazione dello scorso anno si era conclusa con l'ammonimento del ritorno ai prezzi amministrati qualora si fossero (ri)visti gli aumenti di prezzo proprio in corrispondenza del movimento vacanziero generale.

Da allora ci si è dati da fare, indubbiamente. Sono stati ripresi i fili di quella riforma cui il ministero dello Sviluppo vi lavora, con alti e bassi e qualche cambio di nome, da diverse legislature; sono stati costituiti quattro gruppi di lavoro su: mercato al dettaglio, raffinazione e industria, mercato all'ingrosso e logistica, qualità del servizio. Naturalmente non sono mancati le polemiche e i titoli, anche spettacolari come quelli di Pasqua (altro periodo di aumento della domanda) che hanno visto in prima fila – addirittura – il Corriere della Sera contrapposto al presidente dell'Unione Petrolifera. Al di là di tutto, però, resta il fatto che non si possono semplificare troppo questioni complesse. Anche perché il problema dei “carburanti Italia” (segnatamente il differenziale sfavorevole rispetto all'Europa) è l'ultimo anello di una non corta catena del “petrolio Italia”, scossa da una domanda interna in calo strutturale e mutata nella dinamica mondiale; il baricentro è sempre più spostato a oriente, dove è concorrenza e guerra per veri giganti. Una razionalizzazione sembra quindi ineluttabile.

Così come pare inevitabile partire dalla fine (l'anello più debole), e, in tema di rete distributiva, la principale proposta su cui si è lavorato riguarda proprio la maniera di incentivare le chiusure degli impianti in eccesso: con buoni uscita, chiudendo gli impianti incompatibili con le norme stradali e di sicurezza, ecc; cercando di lavorare su quelle regole di funzionamento dei punti vendita tradizionali (requisiti per l'apertura e svolgimento del servizio) che contribuiscono a creare condizioni di artificiosa strozzatura dell'offerta. Vincoli, previsti da Regioni e Province, che sono stati già più volte criticati dall'Antitrust perché spesso vanno ben al di là di quella che può definirsi protezione di interessi generali (sicurezza stradale, equilibrato sviluppo urbano ed extra urbano, salvaguardia dell'ambiente).

I gestori, però, si sentono schiacciati tra le politiche commerciali delle compagnie, che in queste settimane si stanno sfidando a colpi di sconti per ingraziarsi gli automobilisti (se ne accorto anche qualche giornale), e il calo dei volumi distribuiti con la conseguente erosione dei margini. Tanto che le tre associazioni di categoria – Faib, Fegica e Figisc – si sono compatte prevedendo tre giorni di chiusura per settembre e dal 1° agosto hanno abbandonato il prezzo massimo, uno dei risultati raggiunti nell'accordo del 28 luglio 2008. Non è un buon segnale e non va sottovalutato anche perché, riprendendo le parole di uno storico osservatore – Giorgio Carlevaro –, dopo tutto si tratta di

oltre 20.000 piccole imprese, nella maggior parte a carattere familiare, che lavorano a stretto contatto con il territorio... e, aggiungiamo, con in ogni vertenza, non può mancare una mediazione che per forza di cose deve essere politica, perché in fondo anche di politica industriale si tratta.

Il problema è che il lavoro fatto, quanto si è discusso nei quattro gruppi, è confluito nello schema del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza che, anche secondo il sottosegretario Stefano Saglia, sarebbe dovuto essere uno dei primi atti portati avanti dal nuovo ministro dello Sviluppo.

Già perché la partita è ancora lunga e aperta: lo schema deve essere presentato nel Consiglio dei Ministri, e prima ancora deve passare dalla Conferenza Unificata, per finire con il vaglio del Parlamento. E se dal cartellone alla raffineria le carte (e le variabili) sono tante, come pure i giocatori (sono in sofferenza anche i retisti, i grossisti e tutta la logistica), quel che è certo è che il mazzo deve essere in mano a chi governa, saldamente.