

I PARADOSSI DEL BELPAESE

Auto in coda ai caselli nonostante l'impennata di benzina e polizze

Riprende la corsa dei prezzi di verde e diesel. I petrolieri si difendono: «È colpa dell'andamento internazionale»

Laura Verlicchi

■ Ultime ore di affollato controesodo pasquale: il tema benzina continua a tenere banco. A mettere mano ai prezzi, dopo molti giorni di tranquillità seguiti ai maxi aumenti della metà di marzo, sono Q8 ed Erg. La Q8, in particolare, stando alla *Staffetta Quotidiana*, ritocca la benzina di 1,5 centesimi, portandola a 1,425 euro, e il gasolio di 2 centesimi, a 1,259 euro. La Erg, invece, aumenta i prezzi di entrambi i prodotti di 1 centesimo, portando la verde a 1,418 euro e il gasolio a 1,244 euro. Anche la Shell ha aumentato di 0,2 centesimi il prezzo della verde, che ora si attesta a 1,424 euro al litro, e di 0,5 centesimi quello del gasolio, a 1,254 euro a litro. Ferme le altre compagnie. Il prezzo del petrolio in effetti è ai massimi da 18 mesi, sfiorando gli 86 dollari, ma, sostengono i consumatori, per ritrovare prezzi della benzina a 1,40-1,42 euro al litro bisogna tornare ad aprile-maggio 2008, quando il petrolio viaggiava a 115-120 dollari al barile.

Ma l'Unione Petrolifera smentisce le accuse di speculazione, riservandosi anzi di ricorrere in tribunale: «I prezzi si muovono in funzione dell'andamento delle quotazioni internazionali dei prodotti - ricorda Piero De Simone, direttore dell'Unione Petrolifera -, legate al cosiddetto indice Platts, e non del greggio. La stessa Autorità della concorrenza ha specificato che il prezzo del carburante alla pompa è composto soprattutto dalla quota tasse - in linea con gli altri Paesi europei - e

dalla quota prodotto, mentre nel controllo delle aziende resta solo il 9,8% del prezzo finale, pari a circa 10-13 centesimi al litro: se ci sono speculazioni internazionali sul greggio, come su altre materie prime, noi lo subiamo. Non dimentichiamo, poi, il valore moltiplicatore dell'Iva, che su ogni aumento si ripercuote nella misura del 20%, e soprattutto il problema tipicamente italiano dei costi di distribuzione elevati: nel nostro Paese ci sono 24mila impianti contro i 12-13mila di Francia e Gran Bretagna. Una razionalizzazione si impone e proprio su questo stiamo discutendo al ministero dello Sviluppo economico». Dal canto suo, l'esecutivo, che sta lavorando a una riforma da discutere con le Regioni, ha annunciato la settimana scorsa che il provvedimento sarà strutturale e arriverà in primavera per rendere la rete italiana più moderna attraverso la chiusura di un numero consistente di impianti, prezzi aggiornati settimanalmente e più distributori automatici. Il sottosegretario allo Sviluppo economico con delega all'Energia, Stefano Saglia, nei giorni scorsi ha promesso una sollecita convocazione del tavolo carburanti con compagnie, gestori e Regioni che, secondo quanto si apprende, potrebbe arrivare anche in settimana. Tra i punti in discussione lo strumento legislativo con il quale varare le misure.

Anche secondo il Codaccons, che valuta in 19 milioni di euro la «stangata» sul pieno di questi giorni, il governo dovrebbe liberalizzare il set-

tore, «favorendo l'ingresso di nuovi competitori, come la grande distribuzione e le pompe bianche, e la trasparenza dei prezzi». Per Adu-sbef e Federconsumatori la strada da seguire è «sterilizzare gli aumenti Iva e introdurre l'accisa mobile sui carburanti».

I consumatori, però, chiedono l'intervento del governo anche sulle tariffe Rc Auto che, secondo l'Isvap, sono aumentate del 15% dall'inizio dell'anno: un rincaro che si traduce in 130 euro in più per le famiglie italiane, secondo le associazioni. «Le tariffe sono prezzi di listino - avverte però Vittorio Verdone, direttore auto dell'Ania, l'associazione delle compagnie assicurative - che non tengono conto di una serie di variabili che determinano i prezzi effettivi. In realtà il 91% degli assicurati non fa sinistri, quindi ha diritto a una riduzione, poi c'è tutta una serie di sconti che vengono praticati dalle compagnie. È vero, piuttosto, che nel 2009 le compagnie hanno speso mediamente 106 euro di risarcimento per ogni cento incassati: c'è quindi bisogno di un riequilibrio, soprattutto perché i costi dei risarcimenti, specie dei danni alla persona, presenti nel 22% dei sinistri, continueranno ad aumentare, in mancanza di una norma - da tempo sollecitata - che ne fissi gli importi e abbia valore generale. Senza dimenticare l'altrettanto annoso problema delle frodi, su cui è difficile intervenire».

RIFORMA Il governo prepara un piano di razionalizzazione dei distributori

TARIFFE Per l'Isvap sono rincarate del 15%

Le compagnie: «Ci sono anche gli sconti»

