



Il cosiddetto "tavolo autostrade" cerca inutilmente una sua composizione negoziale al Ministero dello sviluppo economico ormai da mesi.

L'immotivato rifiuto opposto in extremis dall'industria petrolifera a sottoscrivere, prima dell'estate, l'accordo proposto dal Ministero e sul quale erano già state apposte le firme dei rappresentanti dei gestori e dei concessionari autostradali, è solo l'ennesimo esempio di un atteggiamento cieco e intransigente, che non ammette legittimità a nulla fuori dalla propria superbia: né alle Istituzioni, né alle norme, né tantomeno agli impegni assunti o anche solo alla ragionevolezza e alle semplici regole per una convivenza civile.

Tutto é sacrificato e viene travolto dalle decisioni -parlare di "politiche" sarebbe davvero fuorviante perché lascerebbe intravedere una prospettiva e un respiro che non ci sono- assunte al chiuso di stanze insonorizzate che mettono al riparo dai "boati della giungla" del mondo vero che le circonda.

Quelli che fino a qualche tempo fa andava di moda definire "stakeholders" (in altre parole clienti, fornitori, collaboratori, ecc. che gravitano attorno ad una azienda e il cui grado di soddisfazione definisce il livello critico di prestazioni oltre il quale non andare) sono individuati come un ostacolo da abbattere, da piegare o anche da aggirare.

Non può stupire, in questo contesto, se ovunque, dentro e fuori il settore, si denunciano gli elementi di una crisi sistemica mai conosciuta prima d'ora, che va ben oltre l'emergenza della contingenza generale.

Si é perso, in definitiva, il senso stesso della misura oltre a quello della necessità di "rispondere" -semplicemente perché é così che si deve fare- dei tuoi comportamenti. Anche se é passato un bel po' dall'ultima volta che qualcuno te ne ha chiesto conto e se é ormai sempre più difficile trovare qualcuno che abbia la forza e la voglia (una senza l'altra poco possono) di farlo.

Come altro spiegarsi, altrimenti, quel che continua ad accadere, per esempio, sugli impianti autostradali?

Come é noto, uno degli elementi della vertenza avviata dalle organizzazioni di categoria dei gestori verte sulla palese discriminazione che molte gestioni subiscono in termini di fissazione dei prezzi dei carburanti: sono anni ormai che denunciando differenze ingiustificate -fino a 15 cent/litro- tra i prezzi consigliati a differenti aree di servizio con lo stesso marchio, indentico fornitore in esclusiva e sulla medesima tratta.

Una situazione che per le molte gestioni coinvolte significa ingiustamente enfatizzare un dissesto economico e finanziario da tempo insostenibile e che, comunque, non ha alcuna possibilità di essere spiegata agli automobilisti.

Nessuna, sottolineiamo nessuna, spiegazione "tecnica" può giustificare il danno recato all'impresa del gestore o al malcapitato che fa rifornimento alla sua auto.

L'abuso appare evidente e se si continua pervicacemente a non lasciare altra strada che quella di vederlo sentenziato da un giudizio terzo, si abbia almeno la buona creanza di non mostrarsi sbigottiti e offesi "dopo", quando il gestore (o chi per lui) fosse costretto -ob torto collo- a percorrerla.

Ma che altro può seriamente essere detto di fronte alla situazione che, ad esempio, era presente il giorno 9 ottobre scorso?

Tratta A1 - Milano-Roma

Prezzi consigliati	benzina	gasolio
AdS San Martino ovest	1,652	1,542

AdS Fabro ovest	+310 km	1,810	+0,158 □ □
-----------------	---------	-------	-------------------

1,645	+0,103		
AdS Salaria ovest	+390 km	1,892	+0,240

+0,230**Tratta A14 - Bologna-Taranto**

Prezzi consigliati	benzina	gasolio
AdS La Pioppa est	1,700	1,510

AdS Bevano est		1,620	1,555
----------------	--	-------	-------

AdS Foglia est	+70*/150** km	1,915	+0,295*
----------------	---------------	-------	----------------

+0,305**

* rispetto a Bevano ** rispetto a La Pioppa

30 cent/lt. -che, per capirci, valgono quanto l'IVA, circa il 20% in più sulla "condizione di miglior favore"- costituiscono molto più dell'imposizione di un "canone improprio" al gestore svantaggiato. Altro che affitto di ramo d'azienda o del marchio che le aziende vedono come "fumo negli occhi" in teoria, ma che non disdegnano di incassare nei fatti.

D'altra parte, come detto, già molto meno di 10 cent/lt. rischiano seriamente, di questi tempi, di danneggiare l'impresa del gestore; figuriamoci i 24 affibbiati a Salaria o i 30 imposti a Foglia, ma si potrebbe continuare negli esempi.

E' chiaro che anche laddove -e c'è da credere che non avverrà "spontaneamente"- domani mattina dovessero sostanzialmente annullarsi le differenze di prezzo tra impianti dello stesso marchio, il danno che il gestore ne avrebbe ricavato continuerebbe a produrre effetti, anche in termini di sviamento della clientela, per chissà quanto tempo ancora.

Ci sarebbe poi da chiedersi come sia consentito ad una azienda che, evidentemente, possiede le condizioni e le risorse per fissare un prezzo di 1,510 sul gasolio e 1,620 sulla benzina (senza "scontone"), di applicare tali e tanti overpricing su una parte consistente del resto della sua rete.

O, ancora, se la quotazione platts è davvero il "limite invalicabile" posto alle politiche commerciali e di prezzo imposto dal mercato alle compagnie petrolifere, in quale modo e per quali oscuri meccanismi, un'azienda possa infrangerli, quando vuole e dove vuole, in questo modo.

Il giorno 8 ottobre, infatti, questa era la composizione del "prezzo Italia" secondo quanto riportato dal sito del Ministero dello sviluppo economico:

prezzo al pubblico

IVA	accisa	platts	marginale lordo industriale
benzina	1,837	0,319	0,728
gasolio	1,745	0,303	0,617

Vale a dire che, pur se volessimo credere che l'azienda in questione avesse deciso di "vendere in pari", cioè rinunciando al suo margine industriale lordo (IVA compresa), avrebbe potuto fissare al massimo un prezzo di 1,665 sulla benzina (ma mai arrivare a 1,620) e di 1,534 sul gasolio (ma mai arrivare a 1,510).

Pur non avendo alcuna intenzione di scendere nei "tecnicismi", diciamo subito, per puro scrupolo, che siamo pronti ad esaminare puntualmente la "media della quotazione platts nei 60 giorni precedenti" o la "media dei prezzi praticati dagli impianti della rete ordinaria nel bacino di riferimento" che costituiscono, al tempo stesso, l'obbligo al quale le aziende si sono impegnate verso il concessionario e l'alibi per giustificare le discriminazioni praticate ai danni dei gestori.

Ma siamo pronti anche a scommettere a ragion veduta che, dati alla mano, né l'una né l'altra media potrebbero rovesciare il dato di fatto evidenziato. Anzi.

Sono domande, quelle sopra sottolineate, che dovrebbe porsi e porre soprattutto chi avrebbe il compito "istituzionale" di non limitarsi a stare a guardare inerte.

A cominciare dal concessionario del "bene pubblico" a lui affidato e dal Ministero.

Conoscendo i "tempi di reazione", la Fegica si farà carico, nelle prossime ore, di promuovere una segnalazione in questo senso.