

A margine della ricostruzione dei fatti, riportata in altra parte (vedi **AUTUNNO 2011: LA VERTENZA FINALE**), che hanno reso possibile l'approvazione della legge che rende definitivo il bonus fiscale a favore dei Gestori, intendiamo chiarire, per trasparenza e perché possano andare a costituire quel patrimonio di conoscenza necessario per il confronto, le ragioni che hanno spinto la Fegica, all'interno del Coordinamento Nazionale Unitario con Faib, ad assumere alcune posizioni nel corso della vertenza sul bonus.

PERCHE' IL NO! ALL'AUMENTO DELL'ACCISA.

Il Coordinamento Faib/Fegica ha ritenuto di dichiarare pubblicamente la sua contrarietà non

appena il sottosegretario Saglia ha fatto trapelare, nel corso di una intervista (com'è sempre stata sua abitudine) a "Brescia oggi" (sic!) pubblicata venerdì 4 novembre, l'intenzione di "finanziare" il costo del bonus per i gestori con un nuovo aumento dell'accisa dei carburanti.

La ragione, per quanto opinabile, è semplice.

La nostra Categoria lavora e vive con i carburanti: ad ogni aumento del prezzo, sia esso imputabile a ragioni industriali o a ritocchi dell'accisa, corrisponde un aumento delle proprie spese oltreché una più che probabile contrazione dei consumi e quindi delle vendite.

Ne consegue che, in generale e per metodo, la nostra contrarietà ad aumenti non strettamente indispensabili è sempre stata decisa, senza eccezioni; ciò vale tanto più in una fase in cui, dopo oltre 6 anni di "fermo" (dal 22 febbraio 2005), il Governo ha messo mano alle accise ben 4 volte negli ultimi 7 mesi, trasformando i carburanti in un pozzo dal quale attingere senza fondo.

Qualcuno potrà dire, scambiando la banalità per arguzia, che l'aumento dell'accisa poi deciso per finanziare il bonus è stato di un solo millesimo e, comunque, per una “causa finalmente giusta”.

Ma, a maggior ragione, possiamo permettere che questo "piccolo" millesimo giustifichi poi ogni altro tipo di intervento sui prezzi dei carburanti?

A parere della Fegica, no! E i fatti successivi ci hanno dato fin troppo facilmente ragione.

Sappiamo come sono ormai andate le cose: se non altro, però, la posizione espressa dal Coordinamento “rimane agli atti” e potrà tornare senz’altro utile quando, fatalmente, i Gestori saranno annoverati tra coloro che beneficiano delle accise (nelle polemiche che richiamano ciclicamente la diga del Vajont e la guerra di Abissinia); così come quando i Gestori cercheranno ancora ad opporsi a nuovi aumenti e, per questo, proveranno a zittirci.

D’altra parte è evidente quanto fosse assolutamente evitabile ricorrere all’aumento dell’accise per finanziare il provvedimento del bonus.

In tutti questi anni, sono state individuate numerose “coperture finanziarie”, poi inspiegabilmente utilizzate per finanziare altro: sarebbe stato sufficiente "restituire il maltolto".

PERCHE’ BONUS E LIBERALIZZAZIONE A BRACCETTO.

Con la comunicazione del 19 ottobre 2011, inviata a Berlusconi, Letta, Romani e Saglia, nonché con i comunicati diffusi nelle settimane seguenti, Faib e Fegica avevano deliberatamente scelto di inserire nell’agenda della vertenza sul bonus, anche l’esigenza di una riforma del mercato della distribuzione carburanti che consentisse di liberare anche i Gestori dai vincoli che, come è sempre più evidente, li spingono fuori dal mercato ed al fallimento.

Questo almeno per un paio di ragioni.

La prima, più “strategica”, per ricordare a tutti i nostri interlocutori -politica, compagnie, retisti- che il bonus fiscale non sarebbe potuto diventare “merce di scambio” per ottenere il "silenzio" sul resto dei problemi che affliggono la Categoria: il bonus era e rimane essenziale e vitale, ma non era e non è sufficiente a risolvere le questioni che pure debbono ancora essere sciolte (pricing, extrarete, condizioni anticoncorrenziali per i gestori, onerosità degli sconti, ecc.) per restituire ai Gestori il minimo di dignità necessaria a condurre le loro attività.

La seconda, sul piano “tattico”, per sbarrare sul nascere la strada a quanti -Governo Berlusconi, Romani, Saglia (ma non solo) in testa- avrebbero voluto opporsi a richieste presentate strumentalmente come puramente “corporative”: evidenziare l’inerzia del Governo sul piano della “liberalizzazione” e del “mercato” ha depotenziato sul nascere questa possibilità.

Infatti, contrariamente a quanto ormai accadeva immancabilmente da almeno 15 anni, lo “sciopero dei benzinai” non è stato presentato come una “serrata” o una iniziativa di una “categoria che affama il popolo” e che “tiene in ostaggio i cittadini”.

Al contrario, la nostra protesta è stata messa in relazione alla richiesta dei benzinai di ottenere la riforma del settore e prezzi più bassi per i cittadini, oltreché per difendere i provvedimenti fiscali legittimamente ottenuti a fronte del ruolo di esattori delle tasse che la Categoria esercita per conto dello Stato.

Si è trattato di una operazione resa possibile grazie alla credibilità che il Coordinamento Faib/Fegica -e, con esso, la Categoria- si è guadagnato con la presentazione dell’iniziativa “Libera la benzina!” ed il lungo e appassionato lavoro successivo che ancora ci consente di essere riconosciuti, dalla politica e da larga parte dei mezzi d’informazione e dei consumatori, come un soggetto collettivo che si batte per ottenere regole più concorrenziali e, in ultima analisi, prezzi dei carburanti più contenuti su tutta la rete.

In altre parole, è stato letteralmente rovesciato quel riflesso largamente diffuso che, per lungo tempo, ha affibbiato ai “benzinai” il ruolo di ruota di scorta dei petrolieri, isolando quelle posizioni residuali e arretranti che pure ancora esistono e che ancora insistono nel “difendere” compagnie e retisti privati, persino sul piano dei prezzi che impongono sugli impianti “colorati”

(a tutto vantaggio di quelli riforniti in extrarete), che sempre più spesso strangolano le attività dei Gestori.