dal " **Fatto Quotidiano** " del 24.1.13

L'inchiesta dei distributori Cisl rivela la dinamica dietro gli aumenti alla pompa.

di Daniele Martini

Il prezzo della benzina al distributore Eni di via Arringa a Petilia Policastro in provincia di Crotone il 20 ottobre 2012 era il più alto d'Italia: 2,022 euro al litro. In via Indipendenza a Campiglia Marittima nel Livornese, si poteva invece fare rifornimento alla pompa Eni con 1,792 euro, 23 centesimi in meno. In quello stesso sabato d'autunno, se uno si fermava a una stazione di servizio sull'autostrada A10 Savona-Ventimiglia spendeva 1,962 euro; un po' più a Sud, sulla A 11 Pisa-Firenze se la cavava con 1,825, risparmiando quasi 14 centesimi. La differenza tra i distributori del cane a sei zampe di Savona e quelli di Carbonia era di 8,8 centesimi, mentre sull'autostrada del Sole tra un distributore Eni e un altro c'era un divario di 14 centesimi. Idem con il gasolio: 1,700 euro in una pompa di Grosseto, 1,912 a Crotone, 1,740 sulla autostrada A 14 in Puglia e 1,844 sulla A 19 nel palermitano. Quel 20 ottobre nei distributori Eni lungo le strade italiane si praticavano in totale 115 prezzi differenti, più altri 57 in autostrada. Una giungla.

Il 20 ottobre non era un giorno particolare, era solo uno dei giorni normali di quella fiera che da due anni e mezzo impazza alla pompa, da quando l'Eni di Paolo Scaroni lanciò l'idea del "prezzo personalizzato" trascinando nell'impresa tutte le altre compagnie: Q8, Shell, Tamoil, Api-Ip, Esso, TotalErg. Presentato come il trionfo della libera concorrenza, il prezzo personalizzato ha disorientato tutti: gli automobilisti che ormai si avvicinano al distributore come a una lotteria, dirigenti del ministero non più in grado di stare dietro al fenomeno, i benzinai stretti tra l'incudine dei clienti e il martello delle compagnie.

Dopo 30 mesiI di montagne russe, ora c'è chi riemerge a fatica dalla congerie dei prezzie grazie a una lunga indagine condotta sul campo si presenta con i dati corredati dalla spiegazione di ciò che è successo. L'analisi è stata eseguita dall'ufficio studi dei benzinai della Fegica Cisl che al Fatto Quotidiano spiegano: c'è molto metodo nel caos dei prezzi. E chi lo impone si prefigge un obiettivo: fare più soldi sulle spalle degli automobilisti senza farsene accorgere e scaricando sui gestori la responsabilità della furbata. Agli occhi dell'opinione pubblica sono i benzinai gli artefici della fiera dei prezzi, ma l'indagine Cisl dimostra il contrario, e cioè che costretti da un contratto in esclusiva a rifornirsi da una sola compagnia ad un prezzo imposto, i gestori hanno margini di intervento prossimi allo zero, al massimo 5 millesimi di euro al litro, cioè niente. Sono le compagnie a guidare la danza, in Italia l'Eni che è la capofila.

In pratica l'Eni fissa un prezzo di listino ufficiale di riferimento a un livello che considera congruo e all'interno del quale sono conteggiati i margini di guadagno della compagnia. Tutti i giorni la stessa Eni comunica a ogni distributore un prezzo "consigliato" a cui il gestore, di fatto, non può fare a meno di adeguarsi. A giudizio degli esperti della Fegica Cisl con questo sistema il gruppo del cane a sei zampe camuffa una politica di prezzi alti dando ad automobilisti e addetti ai lavori l'impressione di abbassarli. Con un triplice vantaggio: di immagine, concorrenziale e di cassa. Sentito dal Fatto, l'Eni nega sostenendo di praticare i prezzi "tendenzialmente più bassi".

I benzinai Cisl insistono sui punti opachi dell'operazione. Quando lanciò il nuovo sistema, l'Eni assicurò che i cluster, cioè i gruppi di prezzo sarebbero stati 35, con un differenziale massimo di 7 centesimi,
compresi tra meno 4 e più 3 centesimi rispetto al prezzo di listino. Ma a gennaio 2012 il mazzo effettivo di prezzi era invece di 139 sulle strade normali e 61 in autostrada e il differenziale tra il prezzo massimo e minimo era di 16 centesimi sulle strade e quasi 15 in autostrada. Il quadro non è cambiato di molto a distanza di un anno. L'unica novità è che nel frattempo e a dispetto di tutte le geremiadi sulla necessità di ristrutturare la rete diminuendo i troppi punti vendita esistenti, il numero di impianti Eni è aumentato ancora, passando da 4.701 a più di 5.100. Sulla rete stradale ordinaria i prezzi sono rimasti 115 con una differenza di 23 centesimi tra prezzo minimo e massimo, in autostrada 57 con un delta di 17 centesimi.

Dall'analisi impianto per impianto emerge che Eni "consiglia" alla stragrande maggioranza dei distributori di praticare un prezzo sensibilmente superiore a quello di listino fissato dalla stessa Eni e considerato congruo. Un anno fa su 4.701 impianti, solo un migliaio praticava prezzi leggermente inferiori o uguali a quello del listino, mentre 3.622 facevano un prezzo superiore e di questi circa 2 mila da un minimo di 3 centesimi a un massimo di 12 più alto. In pratica, la stragrande maggioranza dei punti vendita veniva indotta da Eni a praticare rispetto al listino un prezzo sempre superiore a quei 3 centesimi indicati dalla stessa Eni come il limite massimo

invalicabile. Secondo lo studio dei benzinai Cisl da un anno all'altro i prezzi medi Eni stazionano nella parte bassa della classifica, tra le compagnie più care, al quinto posto su 7. Il solo momentaneo sprazzo di chiarezza in questa nuvolaglia è stata la campagna "Riparti con Eni", lo scontone nei weekend estivi tra il 6 giugno e il 2 settembre dell'anno passato. Allora agli automobilisti fu proposto senza confusione un prezzo unico nazionale scontato di 20 centesimi rispetto al listino. Un successo. Durato in totale appena 24 giorni.

Il Fatto Quotidiano - Il segreto del prezzo della benzina nelle mani di Eni - 24.1.13.pdf