

Nel 1967 Alan Greenspan, scriveva che "il mondo dell'antitrust ricorda quello di Alice nel paese delle meraviglie: ogni cosa allo stesso tempo apparentemente è e non è". Siamo certi che i responsabili del disegno di legge n.1195, in materia di sviluppo ed energia (specie nucleare), da poco approvato in seconda lettura dal Senato, non si siano posti grandi problemi nel redigere l'articolo 51, che obbliga "chiunque eserciti attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione per uso civile" a comunicare al Ministero dello Sviluppo Economico i prezzi praticati "per ogni tipologia di carburante". Entro sei mesi dall'approvazione della legge, il ministero dovrà definire "criteri e modalità" della più ampia diffusione di questi prezzi "sul sito internet del ministero...[e] per il tramite di soggetti terzi" (gli strilloni?). I gestori degli impianti che non effettueranno la comunicazione, o indicheranno prezzi diversi da quelli praticati, saranno sanzionati, sulla base, vien da pensare, di severi e minuziosi controlli. In sintesi: la trasparenza al servizio del consumatore, specie nel momento in cui i prezzi dei carburanti hanno ripreso a correre, col greggio balzato dai poco più di 30 dollari al barile nel dicembre scorso a circa 70 dollari. Sarà veramente così? In Italia vi sono 22.500 punti vendita di carburanti (di cui oltre 5.000 piccoli e isolati chioschi), con 1.500 dotati anche di impianti Gpl o metano. Poiché i prezzi vengono aggiornati quotidianamente, questo significa che ogni giorno 22.500 gestori dovranno comunicare al ministero circa 70.000 prezzi: uno per ciascun tipo di carburante (benzina verde, gasolio, gasolio plus, eventualmente Gpl o Metano).

Presumibilmente, i prezzi dovranno riferirsi al servito, ma forse dovranno essere comunicati anche quelli del "fai da te" e negli orari di chiusura. Se così fosse, si arriva grosso modo a 150.000 dati giornalieri: oltre 1 milione la settimana, al netto di eventuali aggiornamenti infragiornalieri! Questo, il primo passo di una lunga camminata che porterà il settore al di là dello specchio, implica che tutti i gestori, dai grandi impianti autostradali ai piccoli benzinai rurali, dovranno dotarsi di computer, collegamenti internet, abilità informatiche, fatti non banali che comporteranno maggiori costi inevitabilmente scaricati sui prezzi. A quel punto, i prezzi dovranno essere elaborati dal Ministero e resi disponibili in tempo reale, altrimenti l'intera manovra perderebbe di ogni utilità per il consumatore: vacca sacra nel cui interesse l'intero rito viene consumato. Alcune domande sorgono spontanee. In primo luogo, se il ministero disponga delle necessarie risorse umane, informatiche, finanziarie per adempiere a questi nuovi compiti. Un semplice sguardo al suo sito, tra i peggiori perfino per gli standard della pubblica amministrazione italiana, suggerirebbe di no. In secondo luogo, se e come si sia pensato di adeguare queste risorse e a quale costo. Ancora: quanti controlli verranno eseguiti, con quale frequenza, con quali risorse. Mandare funzionari del ministero o delle prefetture (già duramente impegnate con le banche) in giro per l'Italia (consumando carburanti) a fare il pieno per annotare scrupolosamente i prezzi praticati, e poi confrontarli in tempo reale con quelli riportati sul sito, sarebbe un'originale interpretazione delle politiche keynesiane di rilancio dell'economia attraverso una spesa pubblica del tutto inutile.

Al termine di questo lungo processo, qualcuno potrebbe poi accorgersi della sua incompatibilità con la politica in materia dell'Antitrust nazionale. Il suo Presidente, Antonio Catricalà, ha da poco chiuso un'istruttoria contro le compagnie petrolifere, accusate di aver tramato l'ennesimo cartello, coordinando furbescamente tra di loro i prezzi con la loro diffusione sulla stampa specializzata e, incredibile a dirsi, proprio sul sito del ministero! Che, in buona sostanza, avrebbe funzionato come "ufficio del cartello". Per l'Antitrust la trasparenza nei prezzi era tutt'altro che benefica per i consumatori, così che quel che la regolazione ha vietato alle compagnie, la legge ora impone ai gestori! Norme contrastanti che vengono assunte da organismi diversi per il medesimo nobile fine: la difesa del consumatore. Se così è, un'ultima domanda sorge spontanea. Se l'intento del buon legislatore è davvero questo (del che vi è da dubitare), perché costruire l'incredibile, costoso, inutile ambaradan previsto nel recedente disegno di legge e non scegliere, invece, la via più breve e razionale: eliminare i numerosi ostacoli (obblighi di chiusura, limiti alla vendita di prodotti non-oil, barriere all'entrata dei supermercati, numero chiuso dei punti vendita) che impediscono una sana, effettiva, benefica concorrenza nella distribuzione dei carburanti, questa sì a favore dei consumatori?