

SERVIZI & CONCORRENZA ■ Le catene della grande distribuzione denunciano i vincoli che frenano la liberalizzazione

Carburanti, la carica degli «iper»

Solo Carrefour ha impianti col proprio marchio - In arrivo anche Leclerc

MILANO ■ Le catene degli ipermercati vogliono entrare nella distribuzione dei carburanti. Ma non ci riescono. «Vorremmo costruire 50 aree di servizio nei centri commerciali, ma non riusciamo a rompere il monopolio», sbotta Giuseppe Fabretti, vicepresidente della Coop.

L'obiettivo è attrarre più clienti nei centri commerciali, certo, e offrire un servizio in più. Le associazioni dei consumatori sono d'accordo: nei due soli distributori che non alzano le insegne delle compagnie petrolifere, i prezzi sono decisamente più contenuti. Sulla benzina 6 centesimi in meno (120 lire) e 5 in meno sul gasolio.

È stato questo il tema del convegno sulla "liberalizzazione mancata" promosso ieri a Milano da Auchan-Rinascente, Carrefour, Coop e Finiper. La risposta ufficiosa della grande distribuzione è stata: compagnie petrolifere e benzina sono alleati contro un temibile concorrente.

La risposta ufficiale è invece: «Nonostante la legge liberalizzi il mercato — afferma il coordinatore della grande distribuzione, Luigi Pedeval — l'ingresso di nuovi operatori è ostacolato da regolamenti regionali e comunali spesso in contrasto con la legge».

Insegne petrolifere. Oggi ci sono distributori di carburanti nei piazzali di 50 ipermercati. Ma alzano le insegne delle compagnie petrolifere. Un esempio per tutti. Rispetto al distributore medio italiano, che vende 1,5 milioni di litri l'anno, un ipermercato alle porte di Milano vende 23 milioni di litri di benzina e gasolio marchiati con la conchiglia della Shell.

Il caso Carrefour. Benzina a marchio Coop? Gasolio con i colori inconfondibili dell'Auchan? Qualcuno è riuscito. Ma è un caso unico: la Carrefour, dopo il distributore nell'ipermercato torinese

di Nichelino e in quello veneziano di Portogruaro, ne sta aprendo uno a Massa. E il quarto al Sud. Altre 11 stazioni di servizio in 5 anni. «Ma è difficile sbloccare la situazione — osserva Cesare Magni, direttore Nuovi servizi Carrefour — e per alzare le nostre inse-

Nei supermercati sconti superiori a 5 centesimi

gne dobbiamo attendere che scada il contratto con la compagnia».

Leclerc con Conad. Un altro colosso francese è alle porte: è Leclerc, alleato in Italia con Conad, che Oltralpe è in posizioni leader nel business dei carburanti. «Servizi per auto e stazioni di rifornimento — commenta Roberto Dessì, segretario generale Anad-Conad — sono al centro del piano di sviluppo comune

che conta già cinque ipermercati; vogliamo ricorrere all'esperienza e alla posizione di mercato di Leclerc».

Prezzi civetta. Gli ipermercati usano la benzina scontata per attrarre consumatori. «Azzerano i margini per ricuperarli attraverso i prodotti venduti dentro l'ipermercato», commenta Carlo Andrea Bollino, consigliere per l'energia del ministro delle Attività produttive, Antonio Marzano.

I conti. A Bollino risponde Magni della Carrefour: «Con lo sconto di 6 centesimi, assicuro che abbiamo un margine. Tutt'altro che irrisorio. Perché non abbiamo costi indiretti».

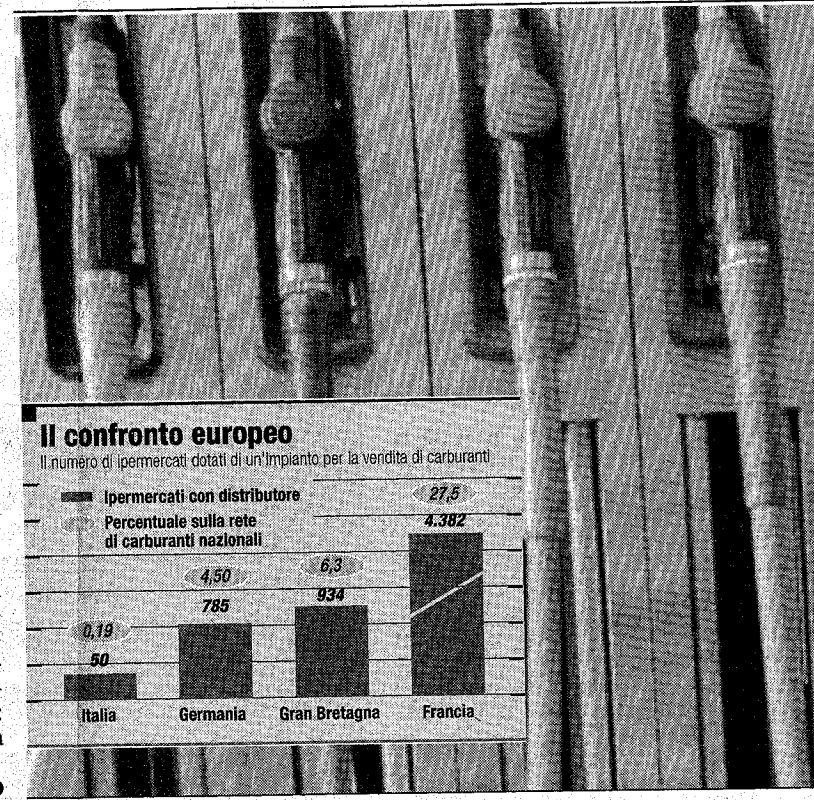
Basta acquistare un'autobotte di carburante direttamente in raffineria. In questi giorni, la differenza tra il prezzo all'ingrosso e il consumo finale è sui 12 centesimi al litro per la ben-

zina (circa 240 lire) e di 14 sul gasolio (270 lire). Significa che, tolto lo sconto, all'ipermercato restano dai 6 ai 9 centesimi tra margine di profitto, tariffa dell'autobotte, ammortamento dell'impianto e altro.

Ce n'è abbastanza per abbassare i prezzi ancora di più senza andare nel sottocosto. Ma — ammette la grande distribuzione — uno sconto più basso di questo sarebbe non una politica commerciale ma una palese dichiarazione di guerra contro le compagnie petrolifere.

Il Governo. «Il ministro Marzano intende ridurre i costi del prezzo dei carburanti, consentendo agli operatori del settore di mantenere gli stessi margini», annuncia il professor Bollino. Secondo Bollino, è necessario trovare alternative al «contratto di somministrazione attualmente in uso: va bene per il piccolo gestore ma non per i grandi operatori».

JACOPO GILIBERTO



Milano affida alla Mm la gestione del servizio idrico

MILANO ■ Milano ha deciso di affidare senza gara il servizio idrico integrato a Metropolitane Milanesi, spa controllata dal Comune al 97,7 per cento. La proposta di delibera è stata illustrata ieri in Giunta dagli assessori all'Ambiente Domenico Zampaglione e dall'assessore al Bilancio Mario Talamona. Il provvedimento verrà votato la prossima settimana e poi passerà all'esame del Consiglio.

La strada che Milano sta per scegliere per attuare il servizio idrico integrato (il ciclo unitario dell'acqua dalla captazione alle fognature) è quindi quella dell'affidamento diretto a una spa interamente pubblica controllata dal Comune. La norma in base alla quale verrà effettuata

l'operazione è il comma 5 dell'articolo 35 della Finanziaria 2002. Per rispettare il dettato della norma, che prevede la partecipazione esclusiva degli enti locali che fanno parte dell'Ambito territoriale ottimale (nel caso di Milano si tratta del Comune e della Provincia), il capoluogo lombardo acquisirà anche il rimanente 0,3% di Metropolitane Milanesi oggi detenuto da Sea.

Seguendo il dettato del comma 5 dell'articolo 35 la bozza di delibera stabilisce che, entro due anni dall'af-

fidamento diretto verrà svolta una gara per la cessione del 40% del capitale a privati.

L'affidamento sarà di 3-5 anni. Anche la durata è stabilita dall'articolo 35 che ne rinvia però la determinazione precisa a un regolamento di attuazione che non ha ancora visto la luce, nonostante dovesse essere varato entro il 30 giugno 2002.

L'articolo 35 è incappato infatti sia nel mirino della Commissione europea che ha inviato una lettera di messa in mora al nostro Governo (e

presentato un ricorso contro l'Ambito di Pisa per aver affidato, nel dicembre 2001, il servizio integrato a una spa interamente pubblica, senza effettuare alcuna gara (con la stessa motivazione il Comitato aveva già presentato ricorso contro l'Ato di Firenze). «La necessità di bandire gare riguarda tutti gli ambiti d'Italia — dice Matteoli — compreso quello di Milano».

Attualmente nel capoluogo lombardo, i servizi idrici sono gestiti direttamente dal Comune. La bozza di delibera presentata in Giunta stabilisce anche le regole sul trasferimento del personale, quasi 600 lavoratori. Metropolitane Milanesi dovrà versare un canone annuale di 21 milioni e 600mila euro.

BIANCA LUCIA MAZZEI

dall'economia

ALIMENTARE

Il marchio Eridania entra nel gruppo Maccaferri

■ Eridania, marchio storico del settore italiano dello zucchero, è entrato ufficialmente a far parte del gruppo Maccaferri, holding di partecipazione industriale italiana, che opera in numerosi settori, dalla metallurgia alla meccanica, dalle costruzioni, all'energia e all'alimentare (si veda «Il Sole-24 Ore» del 23 novembre). «Dopo il distacco dal gruppo italo-francese Eridania/Beghin-Say, Eridania confluisce in una solida realtà imprenditoriale — riferisce una nota Eridania — storicamente radicata nel territorio italiano, che ha come missione l'innovazione e la diversificazione di prodotto, l'attenzione alla qualità, al servizio e alla sicurezza, garantiti da una forte vocazione industriale». Presente da più di 50 anni nel settore saccarifero nazionale con la società Sadam di Bologna, il gruppo Maccaferri, grazie all'acquisizione dei due terzi delle attività Eridania, rafforza la propria posizione raggiungendo una quota di mercato pari al 35 per cento.

VEICOLI INDUSTRIALI

Allo Stralis dell'Iveco il «Truck of the year» 2003



■ Il modello Stralis dell'Iveco, la società di veicoli industriali del gruppo Fiat, ha vinto il premio «Truck of the year 2003». Il riconoscimento viene assegnato ogni anno da una giuria internazionale composta da testate giornalistiche specializzate di 19 Paesi — dalla Russia alla Spagna, dalla Grecia alla Finlandia — e si propone di premiare il camion che più accresce la qualità e la produttività del trasporto. Lanciato nel gennaio di quest'anno, lo Stralis rafforza la presenza del marchio Iveco nel mercato dei veicoli pesanti e completa il rinnovamento della gamma intrapreso quattro anni fa. È la terza volta che Iveco si aggiudica il premio «Truck of the year»: prima dello Stralis il riconoscimento era andato all'Eurocargo (nel 1993) e all'Eurotech (nel 1994).

Indagine di Federcomin e Assinform - Prima telefonata Jmts con H3g

Polemiche / Allo studio un deposito nazionale

Matteoli: «insicure»