

Non si arresta la corsa dei prezzi, la super a 1.920 lire con punte di 1.950 lire al litro nelle isole minori

Benzina come oro Verso quota 2.000?

ROMA Appare inarrestabile l'ascesa del prezzo della benzina. I nuovi aumenti arrivano da Api ed Esso, che, con ritocchi all'insù di 20 lire, in meno di una settimana, hanno fatto lievitare il prezzo della super a 1.920 lire al litro, con un incremento di 70 lire dai primi di gennaio. Ma vi sono zone d'Italia, come le isole, in cui siamo ormai a 1.950 lire il litro. Api ed Esso sono seguite a ruota dalla Tamolli che da sabato consiglia ai gestori il prezzo di 1.915 lire al litro, e quindi da tutte le altre compagnie il cui prezzo base di riferimento è fermo a 1.910 lire. Anche per queste, però, non si escludono ulteriori aumenti, soprattutto se continuerà la corsa all'insù dei prezzi del petrolio greggio.

Per quanto riguarda la benzina verde, il primato spetta ancora all'Api, il cui prezzo consigliato si attesta sulle 1.325 lire al litro, seguita da Esso e Tamoil con 1.820 lire, Agip, Ip, Erg, Fia e Q8 con 1.815 Lire. La Shell applica il prezzo più popolare: 1.810 lire al litro. Il prezzo del gasolio auto oscilla, invece, tra le 1.445 lire di Fina, Q8 e Shell, e le 1.450 Lire consigliate da tutte le altre compagnie.

Per alcune categorie di automobilisti il prezzo dei carburanti risulta ancora più elevato e raggiunge già, per la super, le 1.950 lire al litro. È il caso degli abitanti delle isole minori per le quali esistono dei differenziali che portano in media maggiorazioni del prezzo consigliato di 30 lire. I pieni notturni costano invece 20 lire al litro in più mentre per le autostrade le compagnie consigliano una maggiorazione di circa 20 lire.

I differenziali per aree geografiche cambiano da compagnia a compagnia, secondo la lontananza degli impianti di distribuzione da quelli di raffinazione. Ad esempio, la super della Esso, che attualmente costa 1.920 Lire al litro, nelle isole minori costa 1.950 Lire al litro e con il differenziale notturno potrebbe arrivare a costare anche 1.970 lire al litro, ammesso che si riesca a trovare un distributore aperto di notte nelle isole minori. La Tamolli, invece, fa uno sconto agli automobilisti romani di 5 lire sul prezzo consigliato. Idem per la Ip che fa uno sconto sulla super di 5 lire, però per le province di Pisa e Livorno.

Intanto, l'Unione Petrolifera annuncia che in marzo i consumi di benzina sono scesi del 3,5% a fronte di una diminuzione del 3,3% dei consumi petroliferi complessivi. Cresce, invece, l'uso di benzina senza piombo che ha marzo ha raggiunto il 44% della domanda globale.

Intanto, sembrano giunte ad un punto conclusivo per far tornare la produzione petrolifera dell'Irak sul mercato internazionale. Nel frattempo, la produzione dei paesi del cartello è salita in marzo di 230.000 barili al giorno sfiorando i 26 milioni di barili, oltre il tetto di 24,52 milioni decisi nell'ultima riunione di Vienna.

Raminella (Q8) rassicura «Niente paura, i prezzi caleranno presto»

«La benzina? Penso che ben presto tornerà a scendere»: Cristiano Raminella, amministratore delegato di Q8, scommette sul ribasso. «Gli aumenti arrivano dalla domanda Usa. Ma è solo contingente. Non durerà a lungo». E ribatte alle accuse ai petrolieri: «Non abbiamo forzato con gli aumenti. Anzi, abbiamo cercato di agire con gradualità». E le indagini dell'Antitrust? «Ben vengano. Sarà chiaro a tutti che non ci sono cartelli».

GILDO CAMPESATO

ROMA La super a 1.920 lire: volete costringere gli italiani a piedi? «Veramente, vorremmo dare la benzina prezzi bassissimi per poter vendere di più. Anche se poi verremmo accusati di aumentare l'inquinamento». Cristiano Raminella, amministratore delegato della Q8, la butta sullo scherzo. Un po' amaro, a dire il vero, viste le polemiche piovute in questi giorni sulla testa dei petrolieri.

Volete i prezzi bassi, ma intanto li aumentate. La causa va cercata negli Usa. Aspettavano il rientro dell'Irak nel mercato e il calo del greggio. Così hanno ridotto gli inventari. Adesso gli mancano 10 milioni di barili di benzina e 27 milioni di gasolio. E i consumi sono aumentati del 3% per un inverno assai freddo. Nel contempo, ci sono stati una perdita rilevante di produzione in Messico ed un «corto» in Brasile che di solito esporta benzina in Usa. Così gli Stati Uniti sono venuti a comprare benzina e greggio Europa. I prezzi si sono impennati: da 17 dollari sino a 24 dollari al barile.

Aumenti che avete tutti scaricati sul prezzo finale. Niente affatto. Abbiamo ridotto i margini di 10-15 lire. Cerchiamo di aumentare i prezzi con gradualità.

I consumatori non se ne sono accorti. Ma è cost. Basti vedere la velocità con cui è aumentato il greggio.

Non potete utilizzare le scorte? In Italia non si specula sugli inventari come in Usa. Si preferisce lavorare su base industriale, produrre per vendere. Ciò significa una elevata sensibilità all'effetto-prezzo del greggio.

Crescerà ancora? Non per molto. Ritengo che i prezzi potranno scendere in tempi abbastanza rapidi. L'inverno sta per finire anche in Usa e si stanno delineando le condizioni per il ritorno dell'Irak sul mercato.

E se l'Irak non rientra? L'Opec è in grado di far fronte facilmente alle necessità. Resto ottimista. I prezzi dovrebbero scendere in tempi abbastanza brevi.

Sarete altrettanto pronti ad abbassare i listini? Certamente. Ci imputano di essere svelti nei rincari e timidi nei ribassi. È un'accusa ingiusta.

Non è che vi mettete d'accordo tra voi? C'è anche un'indagine dell'Antitrust. Ben venga. Così sarà chiaro che non esistono cartelli.

I prezzi dei carburanti delle varie compagnie sono sostanzialmente simili. Perché i costi sono simili: la compagnia migliore ha al massimo un vantaggio di 10-15 lire al litro. Troppo poche per rendere sensibile il mercato ed attirare clientela. Gli automobilisti sono più attenti alla cortesia e alla competenza dei loro benzinari.

Dopo che cifra il consumatore diventa sensibile al prezzo? Abbiamo fatto degli studi: oltre le 30 lire.

Ma in marzo c'è stato un calo dei consumi di benzina. Non dipende dai prezzi. Ci sono stati due giorni di consegne in meno rispetto al '95 e il maltempo ha tormentato i week end lasciando a casa gli automobilisti. D'altronde, le 50 lire di aumento di queste settimane sono solo il 3% del prezzo finale. Troppo poco per influenzare i comportamenti degli automobilisti. E anche per incidere significativamente sull'inflazione.

Perché nessuno fa una politica aggressiva di prezzo? Perché, vista la ristrettezza dei margini, significherebbe perdere soldi. Non c'è nessuno in Italia che può abbassare i prezzi di oltre 30 lire rispetto agli altri.

Potreste risparmiare sulla pubblicità. A parte che la benzina è una merce

come le altre e dunque va pubblicizzata, le cifre delle promozioni possono apparire anche significative, ma se le dividiamo per i milioni di litri erogati, l'incidenza sul prezzo finale è relativa. Ed infatti sono solo le grandi compagnie, quelle con un erogato molto alto, che vanno in televisione. I piccoli non se lo possono permettere.

E le promozioni? I gestori dicono che spingono all'insù i prezzi. Incidono come la pubblicità o le sponsorizzazioni, attorno alle 6-7% dei margini che sono di circa 150 lire al litro.

Ma volete scaricare i costi sul gestore. Dicono di essere imprenditori? Gli diamo una strategia di marketing che costa poco, assai meno del valore per il consumatore che dimostra di apprezzare molto questo tipo di offerte. Si ricorda le borse verdi della nostra campagna? Ne abbiamo consegnate 2,2 milioni. Siamo andati nell'Estremo Oriente per avere i prezzi migliori.

La causa va cercata negli Usa. Aspettavano il rientro dell'Irak nel mercato e il calo del greggio. Così hanno ridotto gli inventari. Adesso gli mancano 10 milioni di barili di benzina e 27 milioni di gasolio. E i consumi sono aumentati del 3% per un inverno assai freddo. Nel contempo, ci sono stati una perdita rilevante di produzione in Messico ed un «corto» in Brasile che di solito esporta benzina in Usa. Così gli Stati Uniti sono venuti a comprare benzina e greggio Europa. I prezzi si sono impennati: da 17 dollari sino a 24 dollari al barile.

Aumenti che avete tutti scaricati sul prezzo finale. Niente affatto. Abbiamo ridotto i margini di 10-15 lire. Cerchiamo di aumentare i prezzi con gradualità.

I consumatori non se ne sono accorti. Ma è cost. Basti vedere la velocità con cui è aumentato il greggio.

Non potete utilizzare le scorte? In Italia non si specula sugli inventari come in Usa. Si preferisce lavorare su base industriale, produrre per vendere. Ciò significa una elevata sensibilità all'effetto-prezzo del greggio.

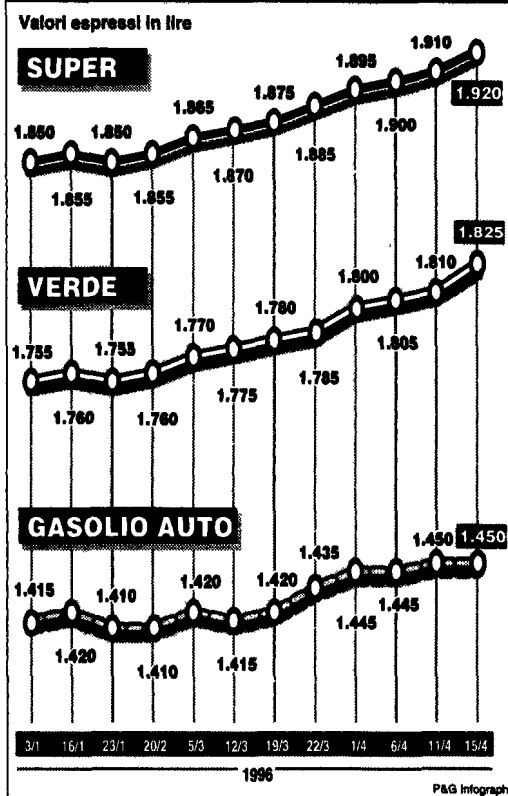
Crescerà ancora? Non per molto. Ritengo che i prezzi potranno scendere in tempi abbastanza rapidi. L'inverno sta per finire anche in Usa e si stanno delineando le condizioni per il ritorno dell'Irak sul mercato.

E se l'Irak non rientra? L'Opec è in grado di far fronte facilmente alle necessità. Resto ottimista. I prezzi dovrebbero scendere in tempi abbastanza brevi.

Sarete altrettanto pronti ad abbassare i listini? Certamente. Ci imputano di essere svelti nei rincari e timidi nei ribassi. È un'accusa ingiusta.

Non è che vi mettete d'accordo tra voi? C'è anche un'indagine dell'Antitrust. Ben venga. Così sarà chiaro che non esistono cartelli.

I PREZZI DEL CARBURANTE



1996 P&G Infograph



Cristiano Raminella, amministratore delegato di Q8.

Sono sempre costi che si scaricano sulla benzina. Ma abbiamo sempre fatto prezzi di mercato. I gadget rientrano nelle forme generali di pubblicità. L'automobilista non ha mai pagato una lira in più. Del resto, solo il 60% dei consumatori sono interessati dalle offerte.

Concorrenza impossibile? Non è vero. Non c'è solo il prezzo. La Q8, ad esempio, sta investendo molto sull'ammortamento degli impianti. Ciò porta ad uno spostamento dei volumi di vendita dai piccoli ai grandi distributori. In Italia non è stato possibile fare una razionalizzazione basata sul taglio delle stazioni di servizio. Ci stiamo muovendo per la via della modernizzazione. Ciò implica tempi più lunghi, ma almeno non ci saranno impatti occupazionali sensibili.

Ma c'entra con i prezzi? Se aumentano i volumi di vendita e si dà ai distributori la possibilità di vendere prodotti non oli, i benzinari potrebbero accontentarsi di margini minori, a tutto vantaggio degli automobilisti. Ci sono paesi europei in cui la media dell'erogato è sui 3 milioni all'anno in Italia siamo a 1,2 milioni. Quando avremo strutture più grandi, che non vendono solo benzina e gasolio, ci sarà anche la concorrenza sui prezzi. È un po' come i supermercati e i supermercati rispetto a piccoli negozi.

Si potrebbe puntare un po' di più sui self service. Si sono fatti parecchi tentativi, ma non sono risultati molto graditi agli italiani. E poi, queste strutture non consentono grandi risparmi di costo. Al massimo 20 lire al litro. Anche in America, del resto, dopo le grandi guerre di prezzi tra le compagnie, negli ultimi tre anni si sta tornando al ritorno al servizio, magari con stazioni che propongono entrambe le opportunità.

zione di un Authority, ha sottolineato che la privatizzazione del settore autostradale non può essere una semplice operazione di dismissione finanziaria, ma, ha detto, «deve essere il frutto di un chiaro progetto sul ruolo, le funzioni e le prospettive di un settore così delicato, tenendo ben presente una strategia di più ampio respiro, permeabile, non solo ad istanze di carattere economico, ma anche di ordine sociale, coerentemente con gli interessi generali del Paese».

L'assemblea dell'Ascat di ieri ha rinnovato i vertici per il prossimo triennio confermando Valori alla presidenza. Attualmente fanno parte dell'associazione 24 concessionarie per una rete in esercizio di 5.531,4 chilometri (dei quali la metà sotto il controllo della società Autostrade che fa capo all'In). L'utente delle autostrade può disporre di 395 aree di servizio, 150 ristoranti, 20 alberghi, 4.984 chilometri coperti da impianti di soccorso e meccanico, distaccamenti di Polizia della Strada.

E sulle Generali Mediobanca stringe ancora più il cerchio

NOSTRO SERVIZIO

ROMA Apparentemente stabile e «ingessato», in realtà l'assetto delle Generali (che il 7 maggio dovrebbe riunirsi del cda) ha subito in questi ultimi tempi diversi scossoni, sempre sull'asse Mediobanca-Lazard, ma con nuovi protagonisti e una sorpresa: Mediobanca, come si ricava da numerosi documenti ufficiali, ha «blindato» la società Promotex assumendo così il controllo di fatto di un altro pacchetto Generali. Intanto si fa strada, nella catena di controllo che porta ad Euralux, Edouard Stern, un giovane ed eclettico finanziere francese descritto come pupillo di Michel David-Weill e candidato alla guida del Gruppo Lazard.

Promotex è una srl con 170 miliardi di capitale, conosciuta per avere in portafoglio (come unico investimento) warrant Generali «nell'ottica - si legge nel bilancio Franco Tosi (Pesenti), uno degli azionisti - di assumere una partecipazione stabile di circa l'1% nella compagnia». Un pacchetto che ai prezzi attuali di Borsa vale circa 300 miliardi ed ha un notevole peso strategico visto che il primo azionista del Leone, cioè Mediobanca, possiede «solo» il 5,88%. Il controllo di fatto di Mediobanca sulla Promotex viene esercitato in assemblea: con la propria quota (15%) e tramite il proprio dirigente Filippo Patti l'istituto rappresenta l'87,5% del capitale e dei voti.

La scatola Promotex

I soci Promotex sono Mediobanca (15% compreso il 2% della Sade), Euralux (15%), Financiere d'Investissement et de Participations (12,5%), Franco Tosi (12,5%) e Jupiter Vermögensverwaltung (4,5%). Jupiter, maggiore azionista, è una società di gestione patrimoniale del gruppo assicurativo tedesco Munich Re, socio, tra l'altro, della Comit Al. L'ultima assemblea di bilancio della Promotex, Euralux, Jupiter, Franco Tosi e Sade hanno delegato Filippo Patti a rappresentarle.

Patti, che firma insieme a Braggioni le inserzioni di Mediobanca sulla Gazzetta Ufficiale, è stato delegato ufficialmente a rappresentare l'istituto e rientra in una lista di funzionari e dirigenti che hanno «facoltà di rappresentare, anche singolarmente, la Banca come azionista in sede di costituzione di società e nelle assemblee di altre società». Promotex ha anche due procuratori in questa lista: Livio Radici e Francesco Saveno Vinci. Inoltre due dei tre sindaci effettivi, Pieralberto Colombo e Vittorio Manani, svolgono le medesime funzioni in una decina di società del Gruppo Mediobanca. Infine Promotex (zero dipendenti) ha sede in via Filodrammatici e al telefono rispondono gli uffici di Mediobanca coi quali «hanno assoluta unità di intenti e strategie».

Quel verbale del cda Mediobanca era stato acquisito nell'estate '92 dalla Guardia di Finanza di Trieste nell'ambito di un'ispezione presso le Generali. L'indagine, mai resa nota, riguardava la regolarità delle deleghe attribuite ad alcuni soci per l'as-

semblea Generali. La Guardia di Finanza ha accertato la correttezza di tali deleghe anche dopo aver acquisito un verbale di un cda Euralux firmato dal presidente Antoine Bernheim, nel quale, tra l'altro, si attribuisce a Jacques Sourd de Villodon la rappresentanza di Euralux nell'assemblea Generali del '91 (quella del mega aumento di capitale).

L'indagine sul Leone di Trieste

All'assemblea l'amministratore di Euralux rappresentò anche un pacchetto di azioni (178.000) di proprietà diretta della Lazard nonché piccole quote in portafoglio a Via Banque e Compagnie de Navigation Mixte.

Proprio Euralux porta ad Edouard Stern, indicato in Francia come defilato di Weill, «primus inter pares» tra i partner della banca d'affari. A lui si arriva partendo dalla società olandese Lamballe Holding che, per una strana coincidenza, aveva sede in una via chiamata Jupiter.

Stern controlla l'accoppiata Penthièvre Holding, Elysee Investissement e Lamballe Holding. Quest'ultima ha il 10% di Rue Impériale de Lyon posseduta al 42% da Hausmann Percier di cui sono partner Bernheim e Maison Lazard (una piccola quota, l'1%, è di Mediobanca). Per arrivare a Generali ci sono ancora tre passaggi: Rue Impériale controlla Eurafrance (nella quale Mediobanca ha il 3,5%) cui fa capo Euralux. Si arriva così al 4,8% delle Generali sindacato insieme alla quota Mediobanca.

Telefoni Gsm, certificata la copertura di Omnitel

Omnitel rende pubblica la certificazione realizzata da Msi, Mobile System International, sull'utilizzo dei modelli di rilevazione della copertura. Msi è la società che ha realizzato il software planet, adottato dai principali gestori di telefonia mobile per rilevare i livelli di copertura. Tale software richiede delle procedure di campionamento e taratura che Omnitel ha effettuato, comunicando gli standard adottati al ministero che ha concordato sulle procedure adottate, verificando poi lo sviluppo della rete Omnitel. «I tecnici Msi - si legge in una nota - hanno compiuto rilevazioni e verificato le procedure adottate da Omnitel. Il software planet è stato usato correttamente, le misurazioni compiute sono state accurate e sufficientemente numerose per tenere in considerazione anche le differenze dovute alla morfologia del terreno. Da ciò deriva che il modello per la rilevazione della copertura del territorio è corretto. Con ciò quindi si conferma che il 7 dicembre i siti installati da Omnitel formavano una copertura superiore al 40%».

Banco di Napoli: la Fondazione non impugna il decreto di Dini

La Fondazione del Banco di Napoli non impugnerà il decreto governativo di ricapitalizzazione dell'Istituto di credito che prevede il pegno delle azioni della Fondazione (72%) a vantaggio del Tesoro. L'assemblea dell'Istituto di diritto pubblico, che si è riunita ieri, ha accettato «con disappunto», il decreto di ricapitalizzazione, votando, con un solo voto contrario, un documento di indirizzo nel quale si invita il presidente Gustavo Minervini a proseguire sulla strada fin qui seguita e le forze sociali ad intervenire per far modificare il decreto al fine di restituire un ruolo alla Fondazione nella gestione del Banco di Napoli. Nel corso dell'assemblea, che è durata dalle 11 alle 14,30, vi sono stati alcuni interventi sulla opportunità di proporre un'azione di responsabilità nei confronti di amministratori e sindaci dell'Istituto di credito partenopeo fino al 31 dicembre 1994 ma sul tema non si è svolta alcuna votazione.

Anche telematica e rete idrica lungo i 6.200 chilometri della rete autostradale Valori: al via la rete delle reti

NOSTRO SERVIZIO

ROMA Le società di gestione dei 6.200 chilometri di rete autostradale, riunite nell'Ascat presieduta da Giancarlo Elia Valori, lanciano un messaggio di unitarietà e compattezza per procedere dritti alla meta della realizzazione di una grande rete integrata dalla telematica al settore idrico. Nella sua relazione all'assemblea Valori ha sottolineato infatti che le società intendono mettere a disposizione del Paese la rete autostradale «rete delle reti, capace di esprimere in pieno le proprie potenzialità per la mobilità, il territorio e l'ambiente». Valori ha sottolineato però che senza l'adeguamento delle tariffe sarà impossibile per le società concessionarie procedere con gli investimenti per l'ammortamento delle autostrade che permetta di costruire una rete telematica, una rete di telecomunicazioni, una rete Telepass, una rete logistica industriale, una rete di servizi a valore aggiunto, una rete radiofonica di informazione

all'utenza e una rete idrica. A questo riguardo Valori ha ricordato che l'Ascat, accanto alle iniziative di sensibilizzazione politica, ha fatto ricorso al Tar per chiedere l'annullamento della delibera del Cipe dello scorso febbraio che ha sospeso fino al prossimo 30 giugno, gli aumenti delle tariffe concesse alle autostrade. In questi ultimi mesi, ha ricordato Valori che è anche presidente della società Autostrade, l'Ascat ha espresso un'idea unitaria e compatta.

Come concessionarie di autostrade, ha detto Valori, abbiamo impostato progetti convergenti e stiamo procedendo all'individuazione dei partners con cui realizzare in sede di portatore avanti il progetto della rete integrata. Intorno alle autostrade, ha sottolineato il presidente dell'Ascat infatti, non si muovono solo veicoli, ma anche informazioni, dati, immagini, domanda di servizi per le persone e le imprese. Ma al centro delle riflessioni rimane il problema tariffa-



rio: l'Ascat per questo ha affidato all'ex ministro dell'Industria, Paolo Savona l'incarico di analizzare lo strumento tariffario, alla luce del mutato panorama normativo. Savona nel suo parere - ha detto Valori all'assemblea, ha sottolineato che i servizi autostradali non hanno natura di servizi pubblici ma di servizi di pubblica utilità e trovano la loro disciplina nel diritto privato. Valori, dopo aver ribadito la necessità dell'istitu-

COMUNE DI BOLOGNA
 SETTORE LAVORI PUBBLICI - U.O. ATTI AMMINISTRATIVI
 REPARTO GARE D'APPALTO
 Estratto di bando di gara (offerte solo in ribasso)
2° ESPERIMENTO DI GARA

Questa Amministrazione esaspera una licitazione privata per l'appalto dei lavori di manutenzione straordinaria della rete stradale nell'area periferica. Importo a base di gara Lit 1.990.720.482. Iscrizione ANC categoria 6 per Lit. 3.000.000.000. Modalità di esperimento: criterio del prezzo più basso determinato mediante offerta a prezzi unitari, si procederà all'applicazione dell'art. 21 comma 1 bis Legge 109/94, così come modificata dalla legge 216/95. Luogo di esecuzione dei lavori: Bologna - Vane strade periferiche. Tempo di esecuzione dei lavori: gg. 300. Caratteristiche generali dell'opera: distacco e scarica pavimentazioni esistenti, nuove pavimentazioni e marciapiedi, rappezzi e rasopavimentazioni in materiale bituminoso, ecc. Finanziamento mediante diverse economie di mutuo, così come indicato nella deliberazione OdG n. 473 del 19/12/94. Esecutiva ai sensi di legge. Per l'appalto di cui trattasi verranno utilizzate le procedure di urgenza di cui all'art. 15 del D.L. n. 406/91. Alla gara di cui trattasi non sarà ammessa la compartecipazione (o singolarmente o in riunione temporanea di imprese) di imprese che hanno identità totale o parziale delle persone che in esse rivestono i ruoli di legale rappresentanza; in presenza di tale compartecipazione si procederà all'esclusione della gara di TUTTE le imprese che si trovano in dette condizioni.

Alla gara di cui trattasi non sarà altresì ammessa la compartecipazione (o singolarmente o in riunione temporanea di imprese) di Consorzi e imprese ad essi aderenti; in presenza di tale compartecipazione si procederà all'esclusione della gara delle SOLE imprese aderenti ai Consorzi.

Le richieste di invito (con le modalità indicate nel bando integrale di gara) dovranno pervenire entro e non oltre il giorno 6 maggio 1996 al seguente indirizzo: Comune di Bologna - Settore Lavori Pubblici - U.O. Atti Amministrativi - Reparto Gare d'Appalto - Protocollo Lavori Pubblici - Piazza Maggiore 6 - 40121 Bologna - Tel. 051/203218 - Fax 051/203508.

Il bando integrale di gara, inviato alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana il 12 aprile 1996, al Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna il 12 aprile 1996 e affisso all'Albo Pretorio nel periodo 15 aprile / 4 maggio 1996 potrà essere ritirato presso l'Ufficio Gare e Contratti di cui al suddetto indirizzo.

IL DIRETTORE DEI LAVORI PUBBLICI Ing. Pierluigi Bottino