

Economia lavoro

GSM. Ping-pong Roma-Milano: domani i due gruppi annunceranno le loro nuove strategie commerciali

IL CELLULARE IN ITALIA	
Numero di abbonati	
1995	3.983.000*
1994	2.239.739
1993	1.200.951
1992	763.022
1991	567.534
1990	288.988
1989	64.074
1988	33.609
1987	16.534
1986	9.044
1985	6.415

* Di cui 467.000 GSM

TARIFE A CONFRONTO	
Costo di una telefonata di 5 minuti con un cellulare	
TELECOM	
TIPO DI CONTRATTO	Family Eurotime Business
Ore 12	3.067 4.462 3.944
Ore 22	1.011 1.407 1.228
Sabato ore 12	1.011 1.407 2.481
Domenica 8-22	1.011 1.407 1.228
OMNITEL	
TIPO DI CONTRATTO	Freetime Night and day Business
Ore 12	3.067 4.730 3.944
Ore 22	1.011 1.576 1.228
Sabato ore 12	1.011 1.576 2.481
Domenica 8-22	1.011 1.576 1.228

Telefonini, nuova guerra Sfida sulle tariffe tra Tim e Omnitel

Nuova guerra tra Omnitel e Tim stavolta sulle tariffe e sui servizi offerti alla clientela. Domani da Milano, il gruppo guidato da Francesco Caio lancerà una offerta commerciale più aggressiva. Da Roma l'amministratore delegato di Tim Vito Gamberale, risponderà con nuove proposte ai clienti del cellulare che fa capo a Stet. Piuttosto che consistenti riduzioni di prezzo sembrano in arrivo tariffe più flessibili e nuovi servizi.

GILDO CAMPESATO

ROMA. Telefonia dopo gli scontri di carta bollata è la battaglia dei comitati, all'aristocrazia di Telecom Italia Mobile è già squadrone di Omnitel si preparano a fronteggiarsi nella guerra delle tariffe. Tuttavia i patiti del cellulare non dovranno farsi molte illusioni: sull'entità delle riduzioni un po' perché i due protagonisti sono restii a sfidarsi duramente sul terreno dei prezzi un po' perché sin dall'inizio Tim ha cercato la via del successo commerciale puntando su costi contenuti per gli utenti, tanto che oggi le tariffe dei telefonini italiani sono decisamente inferiori a quelle inglesi, francesi o tedesche.

Le mosse di Caio

In ogni caso le prime mosse di una partita sulle tariffe destinate a durare nel tempo saranno rese note domani mattina dagli uomini del

consorzio privato. È stata infatti convocata a Milano una conferenza stampa allo scopo di presentare le nuove iniziative commerciali del telefonino verde. L'obiettivo è chiaro: tentare di aumentare la penetrazione sul mercato allo stato ancora marginale.

In ogni caso al gruppo che fa capo all'Olivetti di Carlo De Benedetti vige la regola di ostentare ottimismo nonostante le difficoltà che hanno travagliato l'avvio dell'iniziativa del concorrente di Tim. La campagna abbonamenti che ha raggiunto i suoi maggiori risultati nel mese di dicembre viene giudicata un successo dagli uomini di Omnitel. Almeno nei comunicati ufficiali. Tuttavia di fronte alla clamorosa avanzata di Tim che fra servizio Tacs ed utenza Gsm conta ormai quattro milioni di abbonati collocandosi al primo posto al mondo

le poche decine di migliaia di clienti del telefonino verde (non toccano le centomila unità) appaiono una forza di contrapposizione ancora carente. Anche se va rilevato l'iniziativa di Omnitel è soltanto nella sua fase iniziale e dunque ha spazio per crescere.

E' chiaro comunque che Omnitel deve stringere i tempi della sua aggressività commerciale se vuole effettivamente imporsi sul mercato da protagonista così da potersi presentare con le carte giuste anche all'appuntamento con i ormai imminente cellulari di prossima generazione. Il Pci. Questi sono i mesi decisivi in cui si determinerà il successo o il fallimento della sfida di De Benedetti. Di qui la messa sotto pressione della struttura commerciale di Omnitel ed il lancio di nuove proposte alla clientela.

Da Ivrea non sono trapelate indiscrezioni sulle cose che domani annuncerà l'amministratore delegato di Omnitel Francesco Caio. Sembra tuttavia improbabile che le comunicazioni possano riguardare una drastica riduzione delle tariffe. Dei ritocchi forse ci saranno ma non così decisivi. Un po' per non compromettere l'equilibrio di bilancio che deve ammortizzare la mole di investimenti necessaria alla costruzione della rete Omnitel

un po' perché Caio è sempre parso contrano a lanciarsi in un'avventura che si sa dove inizia ma non dove finisce. Piuttosto che sui prezzi punteremo sulla qualità del servizio ha ripetuto più volte spiegando la sua filosofia commerciale.

La risposta di Gamberale

Da Milano dunque sono attesi soprattutto annunci di una struttura tariffaria più articolata legata alla necessità dei singoli clienti o di gruppi di clienti. Con un po' di possibilità di accedere a servizi informatici e telematici per sfruttare sino in fondo le possibilità offerte dalla tecnologia digitale del Gsm sinora scarsamente utilizzata. L'inizio in somma di quel matrimonio tra informatica e telecomunicazioni su cui De Benedetti ha puntato i destini del suo gruppo.

Dall'altra parte però non si sta a guardare. Un paio di settimane fa l'amministratore delegato di Tim Vito Gamberale ha chiamato a raccolta la sua struttura commerciale. Una convention tutta dedicata a rinsaldare lo spirito di gruppo per affrontare sin dall'inizio gli attacchi di Omnitel. E oggi in signficativa contemporaneità con la conferenza stampa di Caio Tim lancerà nuove tariffe Gsm più appetibili. Ma c'è da garantirci lo scontro non si fermerà lì.

Fisco

Commercialista infedele? Sarà punito

ROMA. Il commercialista disonesto che avendo ricevuto dal cliente i soldi per pagare le tasse li ha intascati in tutto o in parte avrà la vita più difficile dopo l'entrata in vigore della legge con cui il fisco si tutela dalle eventuali truffe del professionista.

Alla norma varata ad ottobre scorso ha fatto seguito un decreto del ministero delle finanze che è stato pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale. Sono tre i casi contemplati tutti riguardanti l'esito dell'azione penale contro il professionista e tutti relativi al pagamento di soprattasse e pene pecuniarie per omesso, ritardato o insufficiente versamento delle imposte.

Il primo caso riguarda un'azione penale che si concluda con l'assoluzione del commercialista la competente direzione delle entrate che aveva in precedenza liberato la sospensione delle procedure esecutive nei confronti del contribuente moroso dovrà revocarla e disporre la ripresa dell'azione con l'iscrizione a ruolo dell'ulteriore sanzione (pari al 50% di quella già posta in riscossione).

Nel secondo caso se si accerta l'esistenza del reato a carico del professionista (con condanna irrevocabile) la direzione delle entrate dà il via libera all'iscrizione a ruolo straordinario o all'imrogazione delle sanzioni nei confronti del colpevole.

Terzo caso quello di una intervenuta amnistia di una prescrizione o della decisione di «non doversi procedere per motivi di natura processuale». In questa ipotesi spetta al cliente raggraginato provare di avere avviato un'azione di responsabilità civile contro il professionista se non lo fa la Direzione delle entrate sospenderà la revoca e graverà le sanzioni «congelate» a suo carico.

In precedenza la legge non offriva tutela al contribuente che in caso di raggio era comunque tenuto a pagare le tasse al fisco (in pratica a versarle per la seconda volta visto che la prima galea aveva sottratto il professionista). Poteva sperare di navigare il malto solo al termine di un processo contro il suo commercialista. Si ricordano vittime celebri come Ramondo Vianello e Mara Venier.



Sono quattro milioni, gli italiani con il cellulare, sotto, Emilio Maraini

Linea Press

FB

Maraini (Italferr): «Il comparto dei treni è ormai sempre meno nazionale. Concorrenza in arrivo»

Le Ferrovie puntano ai mercati esteri

Concorrenza sulla rotaia in Germania treni privati sfidano già quelli pubblici. E in Italia? «No, nessuno ci ha chiesto di affittargli i binari. Piuttosto, siamo noi che abbiamo cominciato ad andare all'estero a vincere gare», risponde Emilio Maraini, presidente dell'Italferr, società di ingegneria delle Fs. In cantiere 30.000 miliardi di investimenti nella rete tradizionale. «Ma le imprese italiane devono cambiare. Troppa frammentazione».

ROMA. «Noi guardi sinora nessuno ci ha chiesto di affittargli i binari. Casomai siamo noi che per la prima volta stiamo diventando aggressivi anche all'estero. Siamo andati a vincere una gara in Romania battendo i francesi. Spenamo di riuscire a ripetere in Grecia. Già siamo dandogli un po' di fastidio. Non erano abituati alla nostra concorrenza, più che da dirigente di un ente pubblico (anche se le Fs non lo sono più) almeno in linea di diritto». Emilio Maraini parla come un manager di una società che deve stare «sul mercato». Del resto quello dei treni o un business in cui si dovrà sempre più fare i conti con la concorrenza. Non solo quella di mezzi di trasporto alternativi come auto o aerei, ma anche quella di altri vettori ferroviari in Germania la gara è già partita. Un grande gruppo privato di trasporti si è messo ad

offrire treni merci in competizione con le ferrovie pubbliche. E alla potente Deutsche Bundesbahn non è rimasto che abbozzare. Così vogliono le nuove direttive dell'Unione Europea, già entrate in vigore. Anche se in Italia non ce ne siamo ancora accorti. Ma c'è da starne attenti: il momento tipico arriva anche qui da noi, pure in ritardo.

Lo scenario che lo aspetta Maraini lo conosce benissimo, sia come presidente di Italferr (la società di ingegneria delle Fs) sia come responsabile dell'area ingegneria e costruzioni: il braccio operativo delle Ferrovie per gli investimenti nella rete tradizionale. Roba da quasi 30.000 miliardi nel prossimo quinquennio, 20.000 per le infrastrutture di base, 8.000 per le infrastrutture rotabili. «È un bella cifra», ammette Maraini, «soprattutto visto che gli altri grandi gruppi sono

pressoché fermi. Praticamente in Italia siamo rimasti gli ultimi a continuare ad investire».

Sulla tanto contestata alta velocità

Veramente quelle cifre si riferiscono all'impegno per il miglioramento della rete tradizionale e la soluzione dei problemi nei grandi nodi urbani. Solo per le città abbiamo stanziato 8.000 miliardi. E non è stato facile anche perché perché sottoposti al vaglio di mille localismi a mille veti e contro veti che alla fine rallentano le opere e rincarano i nostri costi. Basti pensare che nell'alta velocità ogni anno di ritardo significa oltre 2.000 miliardi di aggravio finanziario.

In cerca di scuse?

Non solo voglia di far capire la situazione. Il sistema industriale legato alle grandi costruzioni civili è ormai al collasso. Le aziende italiane che fatturano più di 200 miliardi sono passate da 70 a 7.

Se è per questo, l'industria ferroviaria non se la passa meglio.

Non c'è dubbio. Noi stiamo facendo la nostra parte con commesse consistenti. Ma vanno risolti certi nodi come ad esempio il destino della Breda Abb. Siemens. Gec Alsthom si sono ormai accaparrati l'80% del mercato. Le imprese

italiane però devono capire che i tempi sono cambiati. C'è ancora troppa frammentazione nel settore: troppi numeri piccoli. Non si può pensare che le Fs facciano da mamma a tutti. Non possiamo permettercelo.

Ma ha un futuro il treno?

Noi ci crediamo. Basti pensare agli Usa. Lì il 30% delle merci viaggia su binario da noi appena il 12%. Con l'alta velocità diventeremo concorrenziali anche con gli aerei: entro le 4 ore di percorso. Cioè entro i 1.000 chilometri. C'è spazio per crescere.

Non in queste condizioni.

Non c'è dubbio. Si pensa all'Alta velocità come a collegamenti su pericoli: ma a volte si ignora che essa consente di liberare la rete tradizionale ormai saturata alle esigenze del traffico merci e del trasporto locale. Del resto l'Europa si sta muovendo in questa direzione. Mi consenta una battuta: non possiamo permetterci di perdere il treno Europa.

Cioè?

Si stanno norganizzando i grandi traffici verso l'Est europeo. Si pensa a due grandi assi: tra Parigi, Bruxelles, Amsterdam e Colonia e tra Parigi, Strasburgo, Francoforte e Praga. Rischiamo di essere tagliati totalmente fuori dai collegamenti con l'Europa Orientale.

L'Italia è un po' decentrata.

Relativamente. Si può pensare ad una linea alternativa utilizzando il tunnel in progetto sotto il Moncenisio, 54 chilometri più lungo di quello sotto la Manica. Si parte da Barcellona per finire via Lione a Torino, Trieste e Vienna. C'è il business delle Fs, ma c'è anche l'interesse del paese a spostare i traffici europei a Sud delle Alpi.

Ed il Sud dell'Italia?

Non lo stiamo dimenticando. Stiamo investendo per il potenziamento della linea Adriatica sino a Bari, sulla direttrice tirrenica sui collegamenti con la Sicilia.

Intanto chiedete aumenti tariffari.

Capisco che il problema sia delicato. Sinora a parte l'Alta Velocità dove per il 60% ci si finanzia a tassi di mercato, gli investimenti in infrastrutture sono stati a carico dello Stato. Sino a quando l'Unione Europea lo consentirà? Già da quest'anno i finanziamenti pubblici sono vietati per materiale rotabile ed investimenti tecnologici. Bisognerà tenerne conto nei piani di ammortamento. Il biglietto del treno è diventato un problema economico di rapporto con i costi. Forse il servizio non è all'altezza di quel che i viaggiatori e noi stessi vorremmo: ma i prezzi mi creda sono assai al di sotto della media europea.



Allarme per i fondi Ue Borghini: persi 400mila posti di lavoro

Sale la tensione intorno all'utilizzo dei fondi comunitari. Dopo l'allarme lanciato nei giorni scorsi dal commissario europeo Emma Bonino sul pericolo che le migliaia di miliardi destinati all'Italia siano dirottati ai paesi della ex Jugoslavia e a quelli dell'Est, votano le accuse Ora, e la volta della Task force di Palazzo Chigi denuncia e chiede al prossimo governo di intervenire con decisione per salvare i finanziamenti. E dalle stime della indagine conoscitiva della Commissione speciale per le politiche comunitarie della Camera, in gioco ci sono ancora migliaia di miliardi relativi al periodo 1989-1993 (circa 14 mila miliardi) e 32 mila per il quadriennio 1994-1999. Dalla Task force per l'occupazione arrivano i monti più

duri. «Questi soldi non utilizzati», ha spiegato ieri Adnkronos Gianfranco Borghini, presidente della squadra di palazzo Chigi, «rappresentano la quota di disoccupazione che ci facciamo da soli. E l'incapacità a gestire l'economia in termini di efficienza. Con sicurezza - sottolinea - possiamo dire che queste risorse non utilizzate, associate al blocco dei lavori pubblici e al costo del denaro che al sud è molto più alto che al nord, portano alla mancata creazione di almeno 300.000 posti di lavoro». Sul banco degli imputati Borghini mette le regioni del sud. Quelle meridionali - spiega - sono state incapaci di utilizzare questi fondi. I modi in cui presentavano le domande non erano tali da permettere di riscattare il cofinanziamento europeo. Hanno prodotto una valanga di documenti, ma con una estrema carenza di progetti realizzabili e finanziari. La punizione purtroppo viene dalla stessa Ue, che revoca questi fondi. Borghini ritiene la vicenda «molto grave perché questo significa che la disoccupazione deriva da colpe dell'amministrazione pubblica. E altri fondi non ne abbiamo. Speriamo adesso che il prossimo governo agisca subito su questo fronte con azioni concrete».

JGC