



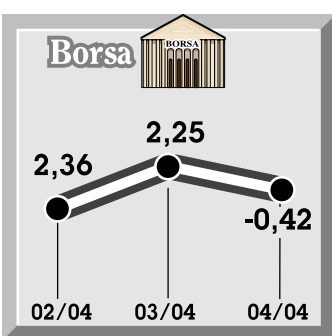
Sabato 4 aprile 1998

16 l'Unità

L'ECONOMIA

**Le Fs vendono 5.600 alloggi per 150 mld**

Le Fs metteranno «immediatamente in vendita» 5.600 alloggi di proprietà. È il risultato, si legge in una nota, di un'intesa con i sindacati; la vendita sarà a prezzo di mercato, e dovrebbe fruttare, stima l'azienda, «almeno 150 miliardi».



**MERCATI**

**BORSA**

MIB	1.552	+2,37
MIBTEL	25.570	-0,42
MIB 30	36.714	+0,01

**IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ MEDIA** +4,92

**IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ IND DIV** -0,68

**TITOLO MIGLIORE B DESIO-BRIANZA** +14,95

**TITOLO PEGGIORE GEMINA NW** -5,07

**BOT RENDIMENTI NETTI**

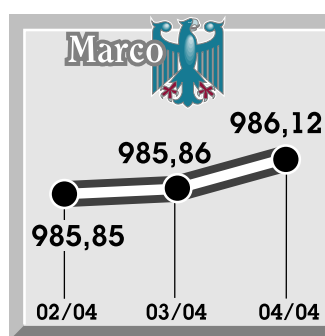
3 MESI	5,09
6 MESI	4,95
1 ANNO	4,71

**CAMBI**

DOLLARO	1.828,27	+4,13
MARCO	986,12	+0,26
YEN	13,553	-0,08

**FONDI INDICI VARIAZIONI**

AZIONARI ITALIANI	+1,69
AZIONARI ESTERI	+0,60
BILANCIATI ITALIANI	+0,93
BILANCIATI ESTERI	+0,37
OBBLIGAZ. ITALIANI	+0,16
OBBLIGAZ. ESTERI	+0,13



**I sindacalisti possono essere trasferiti**

Addio all'inamovibilità. Anche un sindacalista dipendente della Pubblica amministrazione può essere trasferito senza il nulla osta sindacale. Lo ha stabilito una sentenza del Consiglio di Stato: «Prevale l'interesse pubblico». Polemiche le reazioni della Cisl.

Il governo orientato ad eliminare i sostegni alla rottamazione delle vetture con più di 10 anni di età

**Dopo luglio, incentivi-auto addio**  
**Restano solo per elettriche e gpl**

Bersani: «Atterraggio morbido, per il mercato niente problemi»

ROMA. «Gli incentivi alle auto? Non credo proprio che li attueremo. Non sarà facile farli digerire alla Comunità Europea». Così parlava nel dicembre '96 Romano Prodi al Motor show di Bologna. È passato un anno e mezzo, ma nel frattempo, trovato il modo di garantirsi dagli strali di Van Miert e messa nel conto la facile quanto superficiale accusa di «fare un favore alla Fiat», gli incentivi alla rottamazione delle automobili sono puntualmente arrivati. Ed hanno funzionato. Al punto che, dopo una prima fase di sperimentazione tra gennaio e settembre '97, si è deciso di continuare con le agevolazioni pubbliche a chi cambia una macchina vecchia di 10 anni con una nuova. Pur se in misura ridotta, si andrà avanti col «contributo» statale sino alla fine del prossimo luglio.



**Testore**  
«Si faccia come in Spagna dove hanno tagliato le tasse di immatricolazione. Ci vogliono agevolazioni permanenti»

E dopo? Dopo, con tutta probabilità, non se ne farà più nulla. Resterà in piedi qualcosa come il sostegno a chi compra un'auto elettrica e a quanti installano il gpl. Ma per diesel e benzina niente da fare: l'auto da rottamare sarà buona solo per lo sfasciacarrozze.

Pur se con qualche opinione diversa, nel governo si è fatta strada la convinzione che sia il caso di mettere la parola fine ad un'esperienza di politica industriale giudicata positiva, ma che ormai ha dato i frutti che doveva dare sia in termini di crescita economica (più 0,4% del Pil nel 1997 secondo Bankitalia), sia di sicurezza stradale e tutela ambientale.

Passata la fase in cui bisognava accompagnare i sacrifici di Maastricht con qualche pungolo alla produzione e ai consumi, a Palazzo Chigi si ritiene giunto il momento di tornare alla normalità. Se non altro perché l'economia comincia ad andare per conto proprio ed il Tesoro scalpita: di tirare fuori altri soldi per le automobili Ciampi non vuole nemmeno sentirne parlare. La scelta, del resto, non sarebbe agevole. Già a suo tempo si scatenò una dura polemica, con Bertinotti in prima fila a dare battaglia, quando il governo provò ad attingere al fondo per l'occupazione.

A dire il vero, qualcuno aveva pensato di continuare ad incentivare la

sostituzione del parco macchine. Avendo questa volta come obiettivo non tanto la ripresa economica, quanto sicurezza ed ambiente. Il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, ha lanciato l'idea di agevolare le auto fornite di particolari dotazioni di sicurezza come gli airbag o l'Abs. Ed il suo collega all'Ambiente, Edo Ronchi, ha ripetuto anche di recente la proposta di favorire le auto a minor consumo. Ma non se ne farà nulla. Ad una verifica tecnica con i costruttori è emersa tutta la difficoltà di valutare

tonnellate di idrocarburi incombusti e di 16.000 tonnellate di ossidi di azoto con un 4% in meno di emissioni in atmosfera. Anche le Finanze hanno avuto la loro parte: se con una mano lo Stato ha dato, con l'altra ha incassato. Assai di più dell'esborso: 1.400 miliardi di maggiori entrate tra Iva ed imposte di immatricolazione agevolate.

Il combinato disposto incentivi governativi e sconto dei concessionari (caso unico in Europa) ha galvanizzato il mercato. Nel 1997 sono state immatricolate più di 2,4 milioni di auto, un record storico. Anche il '98 non va niente male come confermano i dati diffusi ieri da Promotor, il principale centro studi italiano sul mercato dell'auto: 470.000 nei primi due mesi dell'anno. Ne hanno indubbiamente tratto profitto la Fiat ed i suoi azionisti, ma nemmeno le marche straniere sono state a guardare. Anzi, la casa di Torino, pur



Auto nuove in vendita; sotto la nuova 600 presentata a Roma

in modo omogeneo il concetto di sicurezza. Ad esempio, il sostegno agli airbag avrebbe favorito un'auto di lusso ma escluso una piccola utilitaria. Discorso simile, ma opposto, per i consumi. Un ostacolo insormontabile: un provvedimento che agevolasse un solo tipo di auto o peggio ancora una sola marca a scapito di altre finirebbe inevitabilmente cassata a Bruxelles.

Che gli incentivi alla rottamazione abbiano funzionato, nemmeno i più critici osano più sostenerlo. In un anno e mezzo l'età media del parco macchine italiano si è abbassata da 14,2 anni a 13,5 anni pur se l'auto italiana resta comunque tra le più obsolete d'Europa: il 38% delle vetture in circolazione ha più di dieci anni di età. Maggiore sicurezza a parte, si calcola che aver tolto di strada 680.000 veicoli rottamati nel '97 grazie all'incentivo abbiano prodotto una riduzione di 130.000 tonnellate di ossido di carbonio, di 25.000

quanti, sottolinea Gianprimo Quagliano, direttore di Promotor. E poi? È una domanda che angoscia i costruttori. Succederà come in Francia dove la fine improvvisa degli incentivi alla rottamazione ha fatto crollare il mercato del 20% tenendolo inchiodato in una depressione per quasi due anni? «Questo non avverrà - assicurano al ministero dell'Industria - Abbiamo scelto un atterraggio morbido, con incentivi decrescenti».

«Il mercato è molto nervoso ed anche gonfio visto che si vendono 2,2 milioni di auto su una quota "normale" di 2 milioni - sostiene l'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore - Sarebbe meglio pensare ad incentivi strutturali e permanenti come in Spagna dove sono tagliate le tasse di immatricolazione». «La rottamazione ci ha interessati solo marginalmente - spiega Jochen Prange, presidente di Mercedes Italia - Ora non vorrei però che, venuti meno gli incentivi, qualcuno cerchi di sostenere le vendite con una corsa agli sconti, anche a rischio di minare la redditività».



**Prange**  
«Mercedes poco interessata. Ma attenzione: può scoppiare una guerra dei prezzi a scapito della redditività delle imprese»

avendo aumentato le vendite italiane, nel '97 è scesa al 42,8% del mercato interno contro il 43,6% del '97.

Fino a quando continuerà il boom da rottamazione? «Ora c'è un ristagno ma verso giugno e luglio i compratori anticiperanno la scadenza degli incentivi con nuovi ac-

quisti», sottolinea Gianprimo Quagliano, direttore di Promotor. E poi? È una domanda che angoscia i costruttori. Succederà come in Francia dove la fine improvvisa degli incentivi alla rottamazione ha fatto crollare il mercato del 20% tenendolo inchiodato in una depressione per quasi due anni? «Questo non avverrà - assicurano al ministero dell'Industria - Abbiamo scelto un atterraggio morbido, con incentivi decrescenti».

«Il mercato è molto nervoso ed anche gonfio visto che si vendono 2,2 milioni di auto su una quota "normale" di 2 milioni - sostiene l'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore - Sarebbe meglio pensare ad incentivi strutturali e permanenti come in Spagna dove sono tagliate le tasse di immatricolazione». «La rottamazione ci ha interessati solo marginalmente - spiega Jochen Prange, presidente di Mercedes Italia - Ora non vorrei però che, venuti meno gli incentivi, qualcuno cerchi di sostenere le vendite con una corsa agli sconti, anche a rischio di minare la redditività».

Gildo Campesato

**Ma il sindaco pensa a una piccola flotta di «city car»**  
**In Campidoglio la Seicento «Elettra»**  
**Rutelli: «Peccato che costa ancora troppo»**

ROMA. Francesco Rutelli, sindaco di Roma, farebbe volentieri un giro sulla Seicento Elettra. E non deve essere l'unica idea che gli frulla nella testa visto che la presentazione della nuova vettura «ecologica» si svolge proprio nei giardini di Campidoglio. Il cerimoniale non prevede passeggiate, ma Rutelli tempesta di domande Roberto Testore, amministratore delegato di Fiat Auto, sulle virtù della Elettra. D'altra parte la passione del sindaco «verde» nei confronti dei mezzi elettrici è cosa nota. «Sono puliti e silenziosi. La migliore risposta all'inquinamento atmosferico. L'unico difetto è che costano troppo - osserva Rutelli -. La Fiat deve incentivare l'uso di questi veicoli per far decollare finalmente il mercato. Credo che l'integrazione tra mano pubblica e azienda privata possa essere una soluzione virtuosa. Roma - prosegue il primo cittadino - è la metropoli euro-



pea che ha il più alto numero di bus elettrici. Sono già 40 e intendiamo raddoppiarli entro il 2000. Ma non basta, dobbiamo e possiamo fare di più». L'ipotesi è quella di una piccola «flotta» di Elettra parcheggiate nel

cuore della capitale, in piazza del Popolo, e a disposizione dei cittadini che debbano muoversi velocemente in centro. «Un esperimento simile è già stato fatto a Torino - continua Rutelli - e i risultati sembrano assai positivi. Sono vetture piccole, maneggevoli, perfette per i centri storici delle città italiane». L'altra applicazione della Seicento elettrica riguarda i taxi. «Dobbiamo incoraggiare con agevolazioni le cooperative che scelgono di usare le macchine elettriche. Perché il futuro è questo», conclude il sindaco carezzando il fianco di Elettra.

Dan.Am.

Ormai rotte le trattative per la piattaforma digitale unica, inizia la guerra commerciale tra i due gruppi

**Stream parte all'attacco di Telepiù**

Punta su pay per view e programmi monotematici made in Italy. Il decoder sarà quello di Italtel. Più satelliti (Eutelsat) e meno cavo.

ROMA. La piattaforma digitale unica per la tv via cavo e via satellite quasi certamente non si farà. Stream (Telecom Italia) e Telepiù (Canal Plus) sono ai ferri corti. Ciascun contendente è pronto ad andare per conto proprio alla sfida con la tv del futuro. Giovanni Pomella, direttore generale di Stream e Michel Thoulouze, numero uno di Canal Plus, non si parlano da quasi due mesi: una rottura fredda. Da quando a metà febbraio sono scaduti i termini del memorandum che avrebbe dovuto precludere all'accordo definitivo, non ci sono stati nuovi incontri.

«Si tratta di una pausa tecnica. Stiamo aspettando che i nuovi vertici di Rai e Italtel prendano visione dello stato della trattativa», minimizza Mario Rasini, amministratore delegato di Telepiù. Ma dall'altra parte lo accoglie il gelo: «Non capiamo cosa serva continuare a discutere. Anche quando si stava trattando, Canal Plus non ha mai svolto un ruolo propulsivo. Ascoltavano sempre, ma mai una controproposta: solo il silenzio. Co-

me se non fossero veramente interessati a raggiungere un'intesa bensì a guadagnare tempo e tenerci lontani dal mercato mentre loro lanciavano la tv digitale», ribattono a Stream.

I sospetti di Stream sono diventati quasi certezze quando hanno cominciato a vedere che Canal Plus gli sbarava regolarmente la strada ogni volta che andavano a discutere di diritti con le grandi major americane. Tanto che alla fine solo Universal si è detta disposta a cedere loro i diritti di trasmissione dei film da lei controllati. Più che concorrenza, l'ostruzione francese è stato vissuto come un sabotaggio.

A minare del tutto la trattativa, oltre alle richieste finanziarie di Canal Plus giudicate eccessive, sono poi venute pretese che secondo gli italiani dimostravano solo una cosa: la volontà francese non di svolgere un ruolo da content provider, bensì di assicurarsi il controllo della piattaforma unica. Elenco nominativo degli abbonati, introiti minimi garantiti dalla piattaforma, riserva assoluta su-

gli sviluppi futuri della tecnologia e del conditional access, ruolo marginale dei programmi proposti da Newco (la progettata società fra Telecom e Rai): tutte richieste che agli uomini di Telecom suonavano come trappole che li avrebbero ridotti in sudditanza.

Un dialogo tra sordi, o meglio tra due gruppi dagli interessi strategici troppo distanti da poter essere conciliati nonostante il governo abbia fatto di tutto per trovare un accordo che consentisse ai consumatori di avere a disposizione un'unica piattaforma digitale piuttosto che impazzire tra sistemi tecnologici incompatibili. Ma la rottura è ormai consumata: mancano solo la dichiarazione ufficiale.

Stream, che sinora ha agito in maniera un po' carbonara, ha infatti deciso di passare all'attacco. Parte da una base di 64.000 abbonati cavo (Canal Plus vanta 270.000 abbonamenti, ma in parte sono pacchetti diversi acquistati dallo stesso cliente), tuttavia conta di moltiplicarli ben presto, magari anche prendendo una

discreta fetta degli abbonati analogici di Telepiù.

Piuttosto che sul cavo, tecnologia ormai messa in secondo piano dopo il ridimensionamento del progetto Socrate, Stream punta sul satellite come mezzo tecnologico integrativo per arrivare ai televisori di casa. Il «punto cliente» costa meno che col cavo anche perché nuove tecnologie di trasmissione e ricezione del segnale consentono di installare antenne satellitari condominiali al posto di quelle individuali. Ed i tempi di installazione sono assai più rapidi.

Affittato un discreto numero di trasponder sui satelliti Hot Bird di Eutelsat, Stream si appresta a lanciare la campagna promozionale in grande stile già dai prossimi giorni. Tutto è pronto. L'idea è di creare una pay tv assai diversa da Telepiù: molti programmi prodotti in Italia (si va da trasmissioni per imparare le lingue, al canale viaggi ai programmi religiosi) e soprattutto near video on demand, primo esempio in Europa. Canone minimo (10.000 lire al mese) e poi si

paga quel che si sceglie di vedere: 6.000 lire un film. Piuttosto che una tv a pagamento, una tv a consumo. Quanto al decoder digitale, anche loro saranno italiani: marca Italtel. Hanno una maggior capacità di memoria utile per le applicazioni interattive e saranno sia venduti sia noleggiati.

Gli obiettivi di Pomella e del presidente Miro Allione sono ambiziosi. Dopo aver speso quasi 500 miliardi per l'avvio, Stream punta di raggiungere il break even entro il 2001. La domanda, si assicura, dovrebbe esserci: tra 10 anni i consumatori di tv a pagamento in Italia potrebbero essere almeno 6 milioni. Intanto si sondano i mercati internazionali per rispondere alla sfida europea di Canal Plus. I contatti più approfonditi sono con i francesi di Tps («il nemico del mio nemico è mio amico»), ma non mancano sondaggio in Spagna e persino negli Stati Uniti. Rossignolo permettendo.

G.C.

Alla base un «incidente» con Tim

**Nuovo cambio in Telecom**  
**Lascia Giovanna Legnani**

ROMA. Non c'è pace per i vertici della Telecom. Sono infatti in arrivo nuovi cambiamenti: a poche settimane dalla sua nomina ha lasciato il suo incarico la responsabile delle relazioni esterne Giovanna Legnani. La Legnani era stata chiamata a ricoprire l'incarico, lasciato da Dario Faggioni in occasione della ristrutturazione dei vertici della società avviata dal presidente Gian Mario Rossignolo, il quale si è appena insediato al posto dell'ex amministratore delegato Tomaso Tommasi di Vignano.

In attesa della nomina del successore della Legnani - una carica che dipende direttamente da Rossignolo - le funzioni relative alle relazioni esterne di Telecom Italia sarebbero state affidate al consigliere d'amministrazione Alessandro Ovi.

Questi, prima di essere nominato ai vertici di una società del gruppo Telecom, aveva ricoperto incarichi nel settore delle relazioni esterne e dei rapporti internazionali all'Iri durante la presidenza di Romano Prodi.

L'abbandono della Legnani potrebbe essere spiegato con un incidente diplomatico che ha visto ieri protagonisti Telecom e Tim, ossia Gian Mario Rossignolo e Vito Gamberale (patron di Tim ma presente anche nel quadro di comando di Telecom Italia). Un comunicato diffuso ieri in mattinata informava infatti che Telecom Italia si è aggiudicata a Brasilia la gara di appalto per il sistema cellulare del grande stato brasiliano di Minas Gerais. Il consorzio guidato da Telecom Italia ha offerto il prezzo maggiore, pari a circa 460 milioni di dollari (quasi 840 miliardi di lire).

Il comunicato dimenticava però di specificare che nella gara gli aspetti tecnici e di mercato della trattativa sono stati curati da Telecom Italia Mobile. Una rettifica del gruppo precisava inoltre che nel momento in cui sarà costituita la società del servizio cellulare, Tim si occuperà della gestione operativa. Una rettifica che però non è bastata.