

Ginevra, o cara

Per dieci giorni la città svizzera diventa capitale delle quattro ruote. Ecco i nuovi modelli provati per voi.



Salone ai raggi X

Di novità a quattro ruote ne sono state sfornate moltissime. Un mercato mondiale molto selettivo, esigenze ed attese crescenti della clientela, limiti sempre più rigidi nelle norme antinquinamento generano dappertutto un turnover tecnologico e commerciale molto serrato. Al salone ginevrino (vedi box a pagina 85) molte saranno le automobili nuove da vedere e toccare; qui un assaggio di quelle che poi vedremo sulla strada.

SOTT'ESAME - Volkswagen Golf Sportline TDI 140 cv

CHE COS'È: berlina compatta (4204x1759x1485 mm), quattro posti, cinque porte.

QUANTO COSTA: 26.144 Euro, chiavi in mano.

E' GIUSTA PER: chi non ama le auto vistose, apprezza lo stile VW e cerca un'auto a gasolio animata da prestazioni molto vivaci.

QUALE GARANZIA: meccanica, due anni; carrozzeria, tre; corrosione passante, 12 anni.

COME VA: una delle cose che più si apprezzano sulla Golf Sportline TDI è che la vettura quasi s'indossa come un guanto, i sedili sono confortevoli, duri alla tedesca, ben regolabili; tutti i comandi in plancia sono correttamente sistemati e la visibilità di marcia e di manovra risulta d'ottimo

livello. Già in partenza la grinta del motore si fa sentire insieme con la coppia trasmessa alle ruote davanti. In soldoni, ciò consente accelerazioni mozzafiato (da 0 a 100 km/h ci si va in 9,3 secondi) eppure estremamente fluide grazie al cambio di serie in posizione automatica. La scattosità rudemente sportiva uno se la può cercare usando invece in manuale salendo (o scalandolo) con tutte e sei le marce. La guida è molto sicura, anche su terreni difficili (ci siamo pure trovati in mezzo alle neviccate di gennaio) e l'inserimento in curva risulta preciso. Merito dello sterzo e dei pneumatici ribassati, che hanno però lo svantaggio di far sentire un po' le asperità stradali. La frenata è sicura, pronta ed anche resistente e l'ABS (il controllo anti bloccaggio) non inter-

viene mai a sproposito e la sua taratura ci sembra perfetta. Andando veloci si avverte una certa rumorosità soprattutto nella zona degli specchietti retrovisori, che, corre l'obbligo di dirlo, hanno dimensioni ragguardevoli anche perché incorporano i ripetitori di direzione. In tema d'illuminazione notturna, non possiamo che dir bene dei fari che consentono un'ottima visibilità. Bella la luce azzurra sugli strumenti, meno quella arancione sul quadretto centrale e sui vari tasti. Il cocktail di colori non ci sembra molto azzeccato. L'abitabilità è per quattro persone: in cinque ci si può anche adattare, ma non certo per lunghe percorrenze a meno che dietro non ci stiano bambini. L'apertura del bagagliaio (bisogna usare il logo VW che fa anche da maniglia) è tutto sommato agevole e dentro lo spazio è buono. La superficie di carico è ben sfruttabile ed ha contorni regolari; la ruota di scorta (ruotino) è sotto il pianale. Il molleggio non è certo morbido ed è di tono sportivo, ma assorbe abbastanza bene le asperità stradali e, soprattutto, non genera coricamenti laterali in curva con ondeggiamenti fastidiosi. I consumi d'uso sono contenuti: avendo presente che questa Golf ha un motore sovralimentato di 2 litri con 140 cv e che consente una velocità di punta superiore ai 200 km/h siamo riusciti a percorrere su tracciati misti (urbani, extraurbani ed autostradali) ben 14,6 km/litro. Niente male, vero?

PRO: consumi ridotti, prestazioni brillanti, ottima tenuta di strada.

CONTRO: prezzo importante, rumorosità un po' elevata, optional a caro prezzo.

Alfa Romeo Brera

Al salone svizzero arriva anche in versione definitiva la coupé Brera. La Brera è una coupé 2+2 lunga 4.413 mm, larga 1.830 ed alta 1.372. L'interno è un ambiente accogliente e sofisticato, grazie all'impiego di materiali pregiati ed all'adozione di soluzioni innovative come, per esempio, l'ampio tetto in cristallo fisso. Tre gli allestimenti: un turbodiesel 2.4 litri JTD da 200 cv e due benzina JTS 2.2 da 185 cv e 3.2 V6 da 260 cv. Oltre all'elevato comfort di marcia la Brera aggiunge un assetto sportivo e, su alcune versioni, la trazione integrale "Alfa Q4" evoluta. Sarà in vendita a fine anno.



Audi A6 Avant

Linea tutta nuova, bagaglio più capace di ben 110 litri e dimensioni un po' più "forti" sono le principali caratteristiche di quest'ennesima interpretazione della casa degli anelli della station wagon brillante. Un po' dottor Jeckill, un po' mister Hyde. L'Avant avrà, all'inizio della commercializzazione, motori V6 e V8: 2.4 V6 177 cv, 3.2 V6 FSI 255 cv e 4.2 V8 335 cv a benzina; a gasolio ci sono il 2.7 V6 180 cv e 3.0 V6 225 cv TDI. In base ai motori, i cambi offerti sono manuali o Tiptronic a sei marce, oppure Multitronic a variazione continua. Secondo le motorizzazioni, è disponibile anche la trazione integrale. Prezzi, chiavi in mano, a partire da 39.450 Euro per le versioni a benzina e da 42.250 per quelle a gasolio.



Dove & come



Il 75° Salon International de Geneve inizia il giorno 3 marzo e si chiude il 13 marzo 2005. Orari: da lunedì a venerdì dalle 10.00 alle 20.00; sabato e domenica dalle 9.00 alle 19.00. Ingresso: il biglietto è valido per la giornata, costa 12 franchi svizzeri per gli adulti, 7 franchi per ragazzi sino a 16 anni e pensionati; gruppi (più di 20 persone) 7 franchi a persona; biglietto per la durata dell'esposizione 70 franchi.

Il Salone si trova vicino alla stazione ferroviaria dell'aeroporto di Ginevra (7 minuti a piedi) al Geneva Palexpo.

L'ente turismo di Ginevra offre un **pacchetto International Motor Show Geneva 2005** al costo di 96 franchi svizzeri (64 Euro) che comprende, tasse incluse:

- ingresso al Salone, un giorno, ogni giorno in più 7 Franchi,
- alloggio in camera singola/doppia con bagno/doccia,
- prima colazione.
- giro guidato della città in autobus o giro a piedi della città vecchia con guida oppure gita sul lago con colazione compresa.
- voucher con buoni sconto per acquisti nei negozi della città.

Per informazioni:

Geneva Tourism, Rue de Mont-Blanc, 18 - 1201 Geneve
Telefono +41.22.909.70.20, Fax +41.22.909.70.21

Email: info@geneve-tourisme.ch

Sito web: www.geneve-tourisme.ch

Fiat Croma

Mancava alla Fiat un'auto vera da famiglia di calibro europeo com'era la mitica Croma d'antan. Adesso c'è e, guarda caso, si chiama ancora Croma. Carrozzeria crossover (due volumi-station wagon) con tre livelli d'allestimento e cinque propulsori, abbinati a cambi meccanici o automatici: due a benzina (1.8 16v da 130 cv e 2.2 16v da 150) e tre turbodiesel (1.9 Multijet da 120 o 150 cv oltre all'inedito 2.4 Multijet da 200 cv). Lunga 4750 mm e larga 1770 mm la nuova Croma si distinguerà per un'abitabilità generosa. Sul prezzo ancora mistero.

BMW serie 3

Da sempre best seller della casa bavarese, la serie 3 debutta a Ginevra con un corpo vettura tutto nuovo; più lunga di 78 mm, più larga di 6 e con passo allungato di 35 mm è quindi più grande dentro e fuori.

Tre i motori a benzina: 2.0 con 150 cv, 2.5 con 218 e 3.0 6 cilindri con 300 cv; il turbodiesel per ora è uno ed è il classico 2.0 da cv 163.

Per il corpo vettura si comincia con la berlina, la Touring, invece, si vedrà in settembre. Per i patiti delle 4x4 c'è anche la promessa della versione a trazione integrale.

Prezzi a partire da 30.400 a 41.300 Euro.

Sbandata in Borsa

Da Porsche a Bmw, fino a Peugeot-Citroen e Renault. I titoli delle case automobilistiche su cui puntare sono davvero pochi. Perché il settore è in crisi ovunque.

L'industria automobilistica mondiale si trova ormai da lungo tempo in una situazione di **profonda crisi** che, per alcuni aspetti, non appare azzardato definire "cronica". Il settore risulta caratterizzato da un **eccesso di capacità produttiva** (in alcuni casi, il tasso di utilizzo degli impianti non raggiunge l'80%) e da un **crescente livello di concorrenza**; tali fattori hanno innescato nei vari mercati (Stati Uniti *in primis*) un'**aspra guerra dei prezzi**, con conseguente compressione dei margini di profitto.

Date le problematiche, in gran parte irrisolte, legate alla redditività (il settore presenta ritorni sul capitale proprio e sul capitale investito mediamente assai bassi), si può ragionevolmente desumere, anche per l'anno in corso, una **performance del comparto inferiore al mercato**. Un ulteriore elemento a sostegno di tale deduzione, che va

ad aggiungersi a quello relativo agli elevati costi energetici e delle materie prime (acciaio in particolare), è quello riguardante un andamento congiunturale che risulta in frenata, pur restando forte, negli Stati Uniti e ancora debole in Europa: quello automobilistico è infatti un settore fortemente ciclico.

A livello di *asset allocation*, ci sentiamo quindi di consigliare un **sottopeso** del settore con riferimento al Msci World Index. Per quanto riguarda i singoli titoli, le nostre preferenze ricadono su alcune case europee e giapponesi. Non riteniamo "appetibili" i due grandi costruttori americani **General Motors** e **Ford**: nel primo caso i risultati degli ultimi trimestri sono stati, nonostante gli utili record del braccio finanziario Gmac, alquanto deludenti, a causa soprattutto dei costi dell'assistenza sanitaria negli Stati



Uniti e del passivo delle attività europee (Opel in testa); nel secondo caso, alla crisi della controllata Jaguar e di Visteon (società di componentistica auto scorporata dalla casa madre nel 2000 e da tempo in crisi), si va ad aggiungersi un allarme sugli utili 2005 relativo alla divisione finanziaria (Ford Motor Credit).

Anche sulla tedesco-americana **DaimlerChrysler** il nostro giudizio non è totalmente positivo: dopo i notevoli sforzi finanziari profusi nella ristrutturazione delle divisioni americane Chrysler e Freightliner (veicoli commerciali), il gruppo si trova ora ad affrontare le difficoltà del marchio Mercedes (significativo sgretolio della sua quota di mercato a vantaggio di Bmw). Tra gli altri punti deboli o comunque di incertezza segnaliamo: **a)** una forte esposizione sul mercato americano (oltre il 45%

TITOLO - PAESE	PREZZO AL 28/1/05	MAX 52 SETT	MIN 52 SETT	EPS 2005E	EPS 2006E	P/E 2005E	P/E 2006E
BMW (Germania)	32,06	37,59	31,51	3,311	3,517	9,68	9,11
DAIMLERCHRYSLER (Germania)	34,54	39,50	31,51	3,304	3,847	10,45	8,97
FIAT (Italia)	6,092	7,01	5,22	-0,201	0,378		16,11
FORD (Usa)	13,14	16,48	12,61	1,793	1,940	7,32	6,77
GENERAL MOTORS (Usa)	36,64	50,04	35,85	3,821	5,274	9,58	6,94
HONDA (Giappone)	5320	5640	4330	495,169	527,095	10,74	10,09
PSA PEUGEOT-CITROEN (Francia)	47,44	52,7	36,93	6,703	7,914	7,07	5,99
PORSCHE pref (Germania)	500,81	588,00	431,32	43,262	47,513	11,57	10,54
RENAULT (Francia)	62,2	70,4	51,35	11,671	12,337	5,32	5,04
TOYOTA (Giappone)	3980	4520	3390	374,137	396,696	10,63	10,03
VOLKSWAGEN (Germania)	35,86	40,90	30,34	3,128	4,282	11,46	8,37

LEGENDA - Max = valore massimo del titolo ad un anno; Min = valore minimo del titolo ad un anno; EPS (Earning per share) = utile per azione = utilizzano gli utili stimati per gli anni 2005 e 2006; P/E (Price/earning) = prezzo/utile = utilizzano gli utili stimati per gli anni 2005 e 2006.

Fonte elaborazione Bank Insinger de Beaufort su dati consensus IBES.

Undici produttori a confronto tra Usa, UE e Giappone

dei ricavi 2003), **b**) la prossima dismissione della partecipazione (intorno al 12%) detenuta da Deutsche Bank e **c**) l'evolversi della strategia globale del gruppo con particolare riferimento all'area asiatica (capitolo Mitsubishi, dopo la mancata partecipazione alla sua ricapitalizzazione).

Nell'ambito delle case automobilistiche tedesche, tutte esposte all'area dollaro, possiamo esprimere un'opinione senz'altro positiva nei confronti di **Porsche** e soprattutto di **Bmw**, in virtù di una valutazione di mercato più interessante: i risultati economici dei due costruttori, essendo attivi nel segmento auto di lusso e sportive, risultano relativamente poco sensibili all'andamento del ciclo economico. Riguardo alla prima, occorre segnalare il recente ingresso, con risultati soddisfacenti, nel segmento dei Suv (lancio del modello *Cayenne* nell'autunno 2002); in relazione alla seconda, oltre al successo della nuova *Mini*, si deve sottolineare, quale principale punto di forza, un accelerato rinnovamento della gamma dei modelli, con un'età media della gamma prodotti tra le più basse del settore. Per entrambe, inoltre, l'impatto sugli utili derivante dal forte apprezzamento dell'Euro nei confronti del dollaro risulta limitato, avendo posto in essere operazioni di *hedging* con copertura totale o quasi dal rischio cambio.

Volkswagen e **Fiat** sono i due produttori automobilistici attualmente più in crisi nel panorama europeo. Per la casa tedesca, il

Fiat dopo GM guarda a nuovi partners



Dal 13 febbraio Fiat (nella foto l'a.d. Sergio Marchionne) è tornata in possesso del 100% di Fiat Auto. Si è sciolto infatti l'accordo con **General Motors** che, sborsando 1,55 miliardi di Euro (1 subito, il resto a 90 giorni) ha restituito al gruppo torinese il 10% dell'auto. In cambio il gruppo presieduto da Luca Cordero di Montezemolo ha rinunciato ad esercitare l'opzione di vendita agli americani. Si sciolgono contestualmente tutte le *jointventure* tra Fiat e GM; mentre gli americani potranno usare ancora alcune tecnologie Fiat nel diesel ed acquistare il 50% dello stabilimento polacco dove si producono motori diesel 1.3. Fiat è perciò libera di intavolare trattative con altri partner e di costituire un "polo del lusso".

Intanto Fiat (che ha nominato Paolo Monferino nuovo a.d. di Iveco, ha visto a gennaio le vendite calare del 12,7%. Anche GM non se la passa bene, però: nel 2004 l'utile netto è sceso da 3,8 a 3,7 miliardi di dollari e in Europa nel quarto trimestre il rosso è stato di 345 milioni.

2005 rappresenta l'anno della verità: il piano di ristrutturazione "ForMotion", che prevede una riduzione dei costi di 3 miliardi di euro entro il 2005, potrebbe non essere sufficiente per mantenere la competitività del gruppo. Per essa l'errata scelta strategica di puntare sul segmento auto di lusso, la finora timida risposta del mercato al nuovo modello di *Golf* e il pesante ritardo rispetto a francesi e giapponesi nella tecnologia dei motori diesel sono solo alcuni dei "minus" che hanno determinato l'acuirsi di una difficoltà che ha radici lontane.

Per Fiat, gruppo diversificato anche in altre aree di business in fase di ristrutturazione, tutta l'attenzione è rivolta ai futuro sviluppi dopo l'epilogo dell'operazione di esercizio dell'opzione *put* sull'auto nei confronti di General Motors (vedi box sopra).

Ben diverso è lo stato di salute dei due produttori automobilistici francesi, **Peugeot-Citroen** e **Renault**, sui quali, a differenza dei due gruppi citati in precedenza, esprimiamo un giudizio positivo. La prima, citata in precedenza a proposito della sua strategia di politica industriale, è probabilmente una delle migliori scelte del settore; essa, non presente sul mercato americano, sta puntando ad un'espansione internazionale verso i paesi emergenti e dell'Est Europa. Per l'ex *Regie*, il "plus" più importante deriva dalla risanata **Nissan** (controllata al 44%): il contributo, in termini di redditività, di quest'ultima è stato determinante per il conseguimento dei buoni risultati del gruppo negli ultimi trimestri. Il 2004 di Renault si è chiuso con un utile netto di 3,551 miliardi, in crescita del 43,1% e un fatturato di 40,715 miliardi (+8,5%). Con riferimento al mercato giapponese, tra i pochi gruppi automobilistici rimasti indipendenti, ovvero non affiliati a costruttori americani o europei, il più interessante, in termini di valutazioni, ci sembra essere **Honda**. Pur non avendo un giudizio negativo, riteniamo invece di minor "appeal" un investimento in **Toyota**.



Occhio a virus e frodi

Spamming, fishing, tentativi di truffa: web e posta elettronica aprono la porta a tutta una serie di fenomeni. Da cui bisogna imparare a difendersi.

Tema del mese

La sicurezza informatica

EVENTI DA NON PERDERE

Hacker, virus, ma anche cattiva gestione dei dati e delle informazioni sono un pericolo per gli investitori. Una categoria per cui la sicurezza informatica è non più solo un obbligo, ma un investimento in grado di evitare brutte sorprese. L'offerta dei fornitori it non manca, come non mancano fiere ed eventi il cui obiettivo è fare cultura in materia di sicurezza e presentare le soluzioni e le strategie più innovative in materia di protezione, archiviazione e gestione dei dati. E, infatti, appena chiusi i battenti di Infosecurity, tocca già alla **Security conference Idc 2005**, in programma il 16 e il 17 marzo a Milano (per informazioni: infoevents@idc.com).

L'obiettivo dell'evento sarà quello di fornire informazioni e dati sull'evoluzione tecnologica nel campo dell'IT Security, di confrontare differenti soluzioni, di valutare esperienze già realizzate e quindi potersi confrontare con altre realtà.

Il 15 marzo, invece, **Clusit**, ovvero l'Associazione italiana per la sicurezza informatica, organizza a Roma un seminario dal titolo "VL01 Sicurezza VLAN e LAN".

SAPERE PER DIFENDERSI

La parola a **Francesca Giudice** (nella foto), vice president e managing director Symantec Southern EMEA.

Quali sono i fenomeni di rilievo che hanno caratterizzato gli ultimi mesi?

Il *fishing* è uno dei problemi emergenti: l'utente riceve un messaggio con un *link* che lo indirizza a un altro sito, magari a quello della sua banca dove gli viene chiesto di digitare alcuni dati. In realtà, non si tratta del sito originale, ma di una schermata fasulla.

Come bisogna comportarsi per non correre pericolo?

Non bisognerebbe mai cliccare sull'*url* indicato nel messaggio di posta elettronica, ma andare sul sito della società indicata autonomamente. Come emerge dall'ultimo Internet security



report, la complessità e la velocità con cui si ripetono gli attacchi sono aumentati e ben il 67% della posta che si riceve è *spam* e, di questa, l'8% è frode: dal 28 novembre 2003 all'aprile 2004 i casi registrati ammontano a 1.125.

Qual è l'attrezzatura base di cui un investitore professionista dovrebbe dotarsi?

L'antivirus da solo non è più sufficiente, sono necessarie soluzioni integrate con antivirus, *firewall* e un sistema che consenta di controllare costantemente ciò che accade all'interno del computer.

Quanto deve prepararsi a spendere un professionista?

Si va dai 100 Euro per Norton internet security ai 400 per le *appliance*, soluzioni complete che riuniscono le funzionalità di *firewall*, prevenzione e rilevamento delle intrusioni, applicazione delle *policy* antivirus, filtraggio dei contenuti, *virtual private networking* e *gateway* di rete.

Come e dove è possibile reperire le informazioni per essere aggiornati in tempo reale sui tipi di minacce e relativa pericolosità?

Il sito della polizia postale (www.poliziadistato.it/pds/informatica/) è sempre aggiornato, ma anche noi (www.symantec.it) diamo continue informazioni su virus e frodi e offriamo gratuitamente un test per valutare il livello di sicurezza del proprio pc.

Non posso vivere senza

Questo mese manie e passioni *hi-tech* di **Franco Ravaglia** (nella foto), direttore generale di Finecobank (gruppo Capitalia).

Quale telefonino usa?

Possiedo un Nokia 6230.

Qual è o quali sono i siti finanziari che visita abitualmente?

Il sito Reuters, Bloomberg.com, SmartMoney.com, oltre a quello de Il Sole 24 Ore, a Yahoo Finance e, naturalmente, FinecoBank.

Con quale attrezzatura tecnologica si sposta?

Porto sempre il mio Pc portatile, il telefono cellulare e il palmare.

Quali sono gli strumenti it che non possono mancare nel suo ufficio?

Pc fisso e portatile, rispettivamente Hewlett Packard e Ibm e, ovviamente, il telefono fisso.

Oggetti ad alto contenuto tecnologico trasformati in vere e proprie passioni?

Sì, il navigatore satellitare, per esempio, ma anche la tv al plasma e la macchina fotografica digitale.



E-manie degli italiani davanti al pc

Comunicare vis à vis è più efficace rispetto all'utilizzo della posta elettronica, purché ciò si verifichi tra colleghi; all'esterno, invece, ben venga la posta elettronica.

Secondo un'indagine Xerox la pensa così il 64% dei manager italiani intervistati, i quali ravviserebbero nella comunicazione verbale e, quindi, nel contatto umano, un'efficacia maggiore ai fini della risoluzione dei problemi. Le comunicazioni con l'esterno, invece, sarebbero più affidabili se gestite tramite e-

mail. Ad appoggiare questa tesi ben il 73% dei 100 manager italiani al vertice di aziende appartenenti al settore pubblico e industriale selezionati da Xerox.

Una percentuale che non stupisce soprattutto tenendo conto del fatto che l'85% dei manager intervistati riconosce il messaggio elettronico come un vero e proprio documento aziendale e il 33% ha confermato che il sistema di gestione documentale adottato in azienda include anche la gestione delle email.

Una tendenza che ha spinto la divisione servizi di Xerox a predisporre una guida per aiutare i professionisti a gestire la posta elettronica in maniera più collaborativa.

Essere chiari, utilizzare il controllo ortografico e rileggere sempre prima di spedire, assicurandosi che il significato non sia ambiguo, assicurarsi che l'oggetto sia sempre esplicativo: queste solamente alcune delle regole contenute nel nuovo galateo della posta elettronica stilato da Xerox.

Congressi, seminari e fiere in calendario

7 MARZO, Photoshow, Photo e digital imaging, Milano, 7 marzo (www.photoshow.it, info@publifiere.it)

15 MARZO, seminario Clusit, "VL01 Sicurezza VLAN e LAN", Roma, Centro di formazione Percorsi Srl - Viale Manzoni 22. (www.clusit.it)

10-16 MARZO, Cebit, Hannover, (www.cebit.de)

16 MARZO, Idc, Security conference 2005, Milano, (www.idc.com)

Sul mercato

Mac a soli 499 Euro



Alto appena 5 centimetri, con un peso di 1,3 chili, Mac mini è la novità targata **Apple** destinata a chi voglia iniziare a utilizzare Mac OS X. Dotato di iLife '05, l'ultima versione della suite Apple per la gestione di archivi di fotografie e musica digitale, ha un

costo di 499 Euro (www.apple.com/italystore).

Mac mini garantisce prestazioni di elaborazione e grafiche necessarie per gli applicativi consumer grazie a processori PowerPC G4 a 1.25 GHz o a 1.42 GHz e alla scheda grafica ATI Radeon 9200 con 32MB di memoria DDR dedicata.

Semplicità di connessione wireless e peso contenuto per Satellite L10

Si chiama Satellite L10 la nuova serie di *notebook consumer* lanciata dalla Divisione computer systems di **Toshiba**. Dotato di schermo da 15 pollici, il *notebook* offre agli utenti elevate prestazioni di intrattenimento, la semplicità della connessione *wireless* (standard 802.11b/g) e una buona portabilità grazie al peso contenuto. Inoltre, il computer, dotato di processore Intel Celeron™ M, sistema operativo Microsoft Windows XP e software Microsoft OneNote, permette agli utenti di archiviare, riprodurre e gestire contenuti digitali.



Con Qtek 9090 tutte le e-mail in tempo reale



Recapita i messaggi di posta elettronica in tempo reale ottimizzando la trasmissione di dati e informazioni al fine di ridurre i tempi anche nel caso l'e-mail contenga allegati come file di Power Point oppure di Excel. Si tratta del Qtek 9090 di **Vodafone**, un Pda che coniuga le funzionalità di un normale cellulare e quelle di un palmare e che, al contrario del BlackBerry, consente una gestione degli allegati senza limitazioni. Il canone mensile fissato da Vodafone ammonta a 25 Euro, più 15 euro per il servizio di Real time e-mail.

Presentazioni e documenti con effetti da cinema

E' disponibile sul mercato iWork '05, il software di casa **Apple** messo a punto per aiutare gli utenti a creare e pubblicare facilmente documenti e presentazioni dall'aspetto professionale. iWork '05 introduce Pages, *word processor* caratterizzato da Keynote 2, una nuova versione del *software* di presentazione Apple che permette a chiunque di creare presentazioni con effetti da cinema. Pages e Keynote 2 traggono pieno vantaggio dalla tipografia avanzata e dal motore grafico di Mac OS X. iWork '05 è disponibile al prezzo di 79 Euro (Iva inclusa).

