



Obiettivo Paese. In Macedonia tempi e costi ridotti attirano anche i piccoli investitori italiani **Pag. 28**

Aziende e strategie/1. Il tessile-abbigliamento prodotto in Marocco e Tunisia toglie quote di mercato alla Cina **Pag. 29**

Aziende e strategie/2. La Lettonia fa leva sul fisco leggero e sulla posizione geografica per reagire alla crisi **Pag. 29**

Martedì 7 Ottobre 2008

www.ilssole24ore.com

M & M

L'inutile vittoria dei contadini indiani

di Sara Cristaldi

Alla fine le proteste dei contadini hanno sconfitto Tata, il gigante indiano dell'automotive: la piccola "Nano", vettura "democratica" a basso costo destinata al mercato domestico e all'export, non sarà prodotta nel West Bengala. A detta degli osservatori, una sconfitta per uno degli Stati più poveri dell'India guidato da un partito comunista, che pure ha sostenuto strenuamente l'investimento produttivo. Ma una sconfitta, almeno per ora di immagine, anche per l'intero subcontinente asiatico, che da anni (e in tempi di concorrenza agguerrita) fa di tutto per incoraggiare gli investitori esteri a scommettere sul suo sviluppo.

Il clima di incertezza globale, rinvigorita dalla crisi del credito internazionale, non aiuterà certo: di questi tempi si preferiscono destinazioni sicure per gli investimenti. E il Paese governato da Manmohan Singh, il padre delle riforme indiane, sembra quasi volersi infliggere delle ferite da solo, mentre la recessione mondiale costringe anche qui a rivedere al ribasso le stime di crescita pur vivace (+7,4% a fine anno contro il 9% del 2007). In molti Stati miopi strategie politiche o elettorali sembrano creare un clima anti-impresa. Perfino nel Maharashtra, la cui capitale Mumbai è il cuore della finanza indiana, lo scorso settembre la Dow Chemical è stata costretta a sospendere la costruzione di un impianto. Mentre il gruppo siderurgico sudcoreano Posco è osteggiato nell'acquisto della terra per un impianto da 12 miliardi di dollari nell'Orissa. Lo Stato di Goa ha dovuto invece rinunciare a costruire zone economiche speciali, sempre per l'opposizione di partiti politici.

Al momento non si conoscono le decisioni della Tata sul futuro della Nano. Altri Stati indiani fanno a gara per attirare l'investimento. Ma sono gli investitori stranieri quelli che contano in questo momento delicato. E, in tempi di credito riscosso, le ambizioni di uno degli giganti emergenti ora rischiano di uscire malconce.

sara.cristaldi@ilssole24ore.com

Focus. Il colosso europeo dei trasporti ora realizza progetti infrastrutturali nei Paesi emergenti

Deutsche Bahn senza confini

Mega-contratti in Qatar e Dubai - Il gruppo punta alle merci asiatiche

Beda Romano

FRANCOFORTE. Dal nostro corrispondente

A fine agosto la Deutsche Bahn ha aperto un ufficio di cento persone negli Emirati arabi, a Dubai. Può sorprendere che una compagnia ferroviaria europea, impegnata in Germania a gestire una rete di 34 mila chilometri e oltre 5.500 stazioni in tutto il Paese, inauguri una filiale in Medio Oriente. Eppure, la scelta è strategica per una società che negli ultimi dieci si è trasformata radicalmente.

Da tempo ormai, Deutsche Bahn - 237 mila dipendenti e un fatturato di 31,3 miliardi di euro - non è più una banale compagnia ferroviaria d'altri tempi. Tra il 2002 e il 2006 è diventata un colosso mondiale della logistica, presente in 150 Paesi.

Di recente poi la sua evoluzione ha subito una nuova accelerazione: oltre a trasportare persone e merci, da poco la società tedesca offre anche progetti infrastrutturali e consulenza tecnica, in particolare nei mercati emergenti.

All'inizio di settembre, Deutsche Bahn ha strappato un contratto da un miliardo di dollari nel Qatar. L'emiro arabo ha deciso di costruire una rete ferroviaria ex novo. Ha in progetto una metropolitana nella capitale del piccolo Stato del Golfo Persico, un collegamento tra Doha e Manama, nel Bahrain, e una linea tra il centro industriale di Ras Laffan e il porto di Mesaieed, lungo la costa orientale del Paese.

TRA BUSINESS E TURBOLENZE

La società è in lizza per lavori da 5 miliardi in Arabia Saudita. Verso il rinvio l'Ipo prevista per fine ottobre

La società tedesca metterà a disposizione del progetto una sessantina di persone, ingegneri edili ed esperti tecnici, con il compito di proporre soluzioni integrate, lavorando in stretto contatto con il gruppo Qatari Diar. «Questo accordo - ha detto Otto Wiesheu, un membro del consiglio di gestione di Deutsche Bahn, responsabile per gli affari politici ed economici - dimostra la forza del nostro gruppo integrato e l'eccellente reputazione del nostro know-how ferroviario».

Nel contempo, la società tedesca è in lizza per firmare un contratto da 5 miliardi di euro in Arabia Saudita. Il Governo saudita vuole costruire una rete ferroviaria di circa 1.100 chilometri. I Paesi del Golfo Persico non hanno solo grande disponibilità di denaro, a causa del forte aumento del prezzo del petrolio. Vogliono anche gettare le

basi infrastrutturali di una unione monetaria che dovrebbe vedere la luce, secondo auspici non sempre realistici, nel 2010.

In quest'ottica la decisione della Deutsche Bahn di aprire una sede a Dubai assume un significato particolare. Peraltro, lo Stato tedesco ha deciso di mettere il gruppo in vendita per finanziarne l'espansione. Il 25% della società, esclusa la rete ferroviaria, è destinata a essere quotata in Borsa.

In origine la privatizzazione doveva svolgersi a fine ottobre, ma proprio ieri il ministero delle Finanze ha ammesso che l'operazione potrebbe essere rinviata a causa della tempesta finanziaria.

Ciò detto, la Deutsche Bahn è già cresciuta molto negli ultimi anni. Dei 237 mila dipendenti della società, il 20% lavora fuori dai confini tedeschi. Il gruppo, che nel 2007 ha registrato profitti

per 1,7 miliardi di euro, ha 1.500 sedi nei cinque continenti. È il numero 1 europeo nel trasporto su terra, il numero 2 e 3 al mondo nel trasporto aereo e per mare. Dal 2002 al 2007, il fatturato è cresciuto del 60%, grazie anche ad alcune acquisizioni: Schenker nel 2002 e Bax Global nel 2006.

La strategia della società guidata da Hartmut Mehdorn è chiara. Il gruppo vuole approfittare della centralità della Germania in Europa per diventare il crocevia dei trasporti nel continente e il trampolino europeo per raggiungere l'Asia o l'America.

Peraltro, diversificare le proprie attività - dal trasporto per nave o aereo alla consulenza infrastrutturale - è anche indispensabile in un momento di graduale liberalizzazione del settore ferroviario europeo.

beda.romano@ilssole24ore.com

INTERVISTA Pamela Cox Wb

«In Sudamerica regole più forti»

Alessandro Merli

ROMA La crisi finanziaria internazionale, la prima da decenni a questa parte che non ha la sua origine o uno dei suoi epicentri in America latina, ridurrà la crescita della regione, ma non dovrebbe impedire all'economia di espandersi, quest'anno e il prossimo, a un ritmo superiore di quella mondiale.

«Siamo cautamente ottimisti, anche se la continua evoluzione della crisi rende la situazione ancora molto fluida - dice in un'intervista Pamela Cox, responsabile dell'America Latina alla Banca mondiale - la crescita era originariamente prevista al 4,5% nel 2008 e al 4% nel 2009. È comprensibile la frustrazione dei latinoamericani nel vedersi investiti da una crisi che per una volta non ha avuto la sua origine nella regione, ma vi si presentano anche in condizioni ben diverse che nel passato per le misure intraprese negli ultimi anni: la regolamentazione dei sistemi finanziari è migliorata, il debito pubblico è stato ridotto, molti Paesi godono di un avanzo di bilancio. Ma il netto calo delle Borse, il ribasso delle valute latinoamericane e i limiti che cominciano a emergere sul credito mostrano che l'America latina non potrà uscire indenne. Anche se la situazione è estremamente diversificata da Paese a Paese».

I canali di trasmissione sono diversi, sostiene la signora Cox, nei giorni scorsi a Roma per incontrare le autorità italiane («con le quali abbiamo un'eccellente collaborazione soprattutto nei Paesi latinoamericani a medio reddito») e le organizzazioni della Nazioni Unite (Fao, Ifad, Pam) con le quali coordinare le azioni contro un'altra crisi, quella alimentare. Gli effetti della crisi finanziaria e della frenata mondiale si faranno sentire sull'America latina, afferma il dirigente della World Bank, attraverso il calo dei prezzi delle materie prime, che negli ultimi cinque anni hanno rappresentato la metà di una crescita media annua dell'economia regionale pari al 5%, la contrazione della domanda soprattutto negli Stati Uniti, che si farà sentire in particolare sull'America centrale, e la riduzione, già evidente, delle rimesse degli emigrati dagli Usa (in Paesi come Guatemala



Banca mondiale. Pamela Cox

«La frenata mondiale si farà sentire anche qui, ma le condizioni sono migliori che in passato»

la ed El Salvador rappresentano il 20% del prodotto interno lordo).

«Le economie che dipendono dall'export di materie prime - sostiene Pamela Cox - devono imparare a gestire il ciclo di boom e crollo che può legarsi alle oscillazioni delle commodities. Il fondo del Cile, basato sulle entrate dell'export di rame, è un modello per tutti, nella regione e fuori».

L'America latina resta uno dei continenti con le maggiori disparità nella distribuzione del reddito, anche se ha visto qualche progresso negli ultimi anni, soprattutto in Paraguay, Perù e Brasile. Per questo, la Banca mondiale ritiene che non debba interrompere gli sforzi per ridurre le disuguaglianze nonostante la crisi globale e la elaborazione di un indice "delle opportunità umane". Questo indice, lanciato la settimana scorsa, punta a misurare le opportunità offerte ai bambini nei diversi Paesi, per esempio in termini di istruzione, accesso a elettricità, acqua potabile, sanità. «Non vuole essere - dice la signora Cox - uno strumento di confronto fra Paesi, ma individuare vulnerabilità e progressi nel corso del tempo all'interno dei singoli Paesi e fra aree di uno stesso Paese. La riduzione delle disuguaglianze passa da interventi che possano beneficiare i bambini, perché quando si interviene sugli adulti è troppo tardi. L'indice punta a migliorare l'efficienza della spesa sociale, partendo dai bambini, e a indirizzarla verso gli obiettivi giusti».

alessandro.merli@ilssole24ore.com

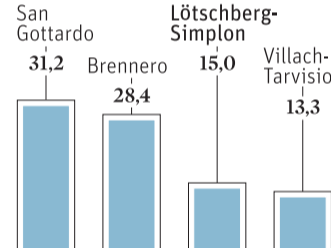


Dimensione internazionale. Tra il 2002 e il 2006 Deutsche Bahn è diventata un protagonista mondiale della logistica presente in 150 Paesi

Merci in viaggio

Capacità di traffico dei valichi ferroviari Nord-Sud al 2020.

Dati in milioni di tonnellate/anno



Otto Wiesheu (Db): cerchiamo partner - Interesse per Mar Nero e Mediterraneo

E la logistica tedesca chiama l'Italia

Alfredo Sessa

MILANO

«Quando si è iniziato a parlare della privatizzazione di Deutsche Bahn, è stata avanzata l'ipotesi di vendere la logistica. Ma se vendessimo la logistica andremmo in rosso. Senza logistica non c'è economia per la ferrovia. Le ferrovie oggi devono avere competenze logistiche e capacità di lavorare a livello mondiale». Per Otto Wiesheu, 64 anni, membro del Cda di Deutsche Bahn con responsabilità degli Affari economici e politici, l'Italia è già parte integrante del sistema di trasporti tedesco. In maniera ancora non soddisfacente, visti i lunghi tempi che richiede la realizzazione di

nuove infrastrutture sulla direttrice Italia-Germania e l'insufficiente integrazione tra le strutture già esistenti. Ma sicuramente all'interno di una programmazione strategica. Dopo la recente acquisizione del 49% di Nordcargo, società del gruppo Ferrovie Nord Milano (Fnm), da parte di Deutsche Bahn (Db) Schenker, l'interesse dei tedeschi è infatti quello di acquisire nuove aziende per estendere sempre più a Sud il sistema logistico.

Wiesheu, ex ministro dell'Economia e dei Trasporti del Land Baviera, ha partecipato a Milano al forum sull'intermodalità a nord e sud delle Alpi organizzato dalla Camera di Commercio italo-

germanica. Nelle strategie di Deutsche Bahn l'Italia ha un ruolo di piattaforma verso la riva Sud e l'Asia centrale. «In futuro ci saranno approcci diversi: i porti turchi sul Mar nero saranno ampliati, e da qui le merci per l'Europa occidentale viaggeranno in treno. Anche Koper e Trieste sono strategici. In Italia abbiamo ottimi partner che dobbiamo ampliare. Dobbiamo collegarci in rete, e lo faremo».

Lo scenario si arricchisce grazie al prossimo completamento dell'asse ad alta velocità Torino-Milano-Napoli, che potrà liberare linee per il traffico merci. «Ci saranno più rotaie a disposizione, ci sarà più offerta, ci sarà più di-

sponibilità per il trasporto» dice Wiesheu.

«Il problema è: chi occuperà le tratte? Non c'è ancora un'offerta strutturata» osserva Vittorio Macchitella, direttore di Uniontrasporti, che sottolinea anche il ruolo del sistema portuale: «È importante che cresca un'offerta dei servizi portuali che liberi il Nord Europa. Questo non per motivi di concorrenza, ma per dare equilibrio del sistema europeo dei trasporti. Rotterdam è interessata a che si crei una velocizzazione del trasporto merci all'interno dell'Europa».

«Prima che infrastrutturale, il Corridoio 1 è un corridoio economico, che offre opportunità al si-

stema Paese - dice Alessandro Ricci, presidente dell'Interporto di Bologna -». Il completamento dell'alta velocità ferroviaria sviluppa potenzialità per il trasporto merci, anche il raddoppio della Bologna-Verona apre potenzialità economiche. Ma c'è da chiedersi se ci saranno i treni: rischiamo di parlare dei treni che dalla Cina vanno in Germania o negli Usa, e rischiamo di avere carenze nel nostro Paese».

«Le nostre infrastrutture sono concepite in maniera funzionale, ma sono poco integrate territorialmente - dice Mario Zucchini, presidente della Camera di commercio italo-germanica -». Le grandi imprese tedesche sono molto attente alle integrazioni territoriali, e guardano a sistemi che arrivino almeno fino a Bologna e Roma. Sono però preoccupate perché non vedono realizzato quanto già messo in programma».

alfredo.sessa@ilssole24ore.com

I Migliori per l'Est.

600 volte alla settimana verso 48 destinazioni nell'Europa centrale e dell'Est.



Accumula miglia con Miles & More.

A STAR ALLIANCE MEMBER

www.austrian.com