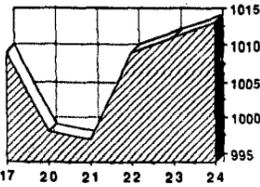
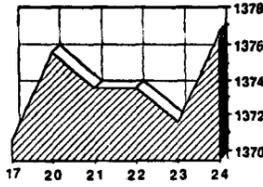


Borsa
I Mib
della
settimana



Dollaro
Sulla lira
nella
settimana



ECONOMIA & LAVORO

Viaggio nell'industria/2

Non bastano Fiat, Olivetti o Enimont a superare i rischi di un modello fondato sulla piccola e media imprenditorialità

C'è ancora pessimismo dopo la prima fase di concentrazioni

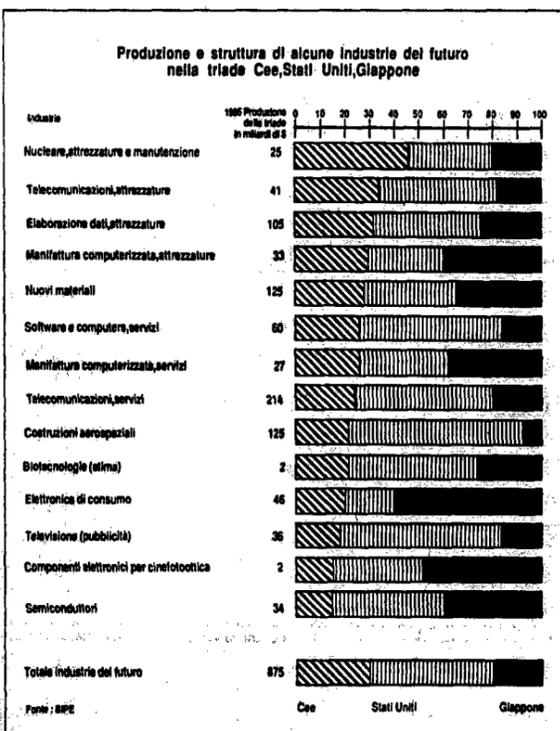
Nani o giganti? Imprenditori

È possibile essere competitivi sul mercato mondiale senza una struttura diffusa di grandi aziende? La fragilità del sistema italiano nei settori di punta. Concentrazioni e fusioni. Anche i nostri «giganti» industriali rischiano di apparire piccoli. Per fortuna negli anni recenti, nonostante le carenze di formazione, cresce in Italia la cultura imprenditoriale.

STEFANO RIGNI RIVA

MILANO. Flessibilità, fantasia, spirito d'intrapresa alle aziende italiane non sono mai mancati, al punto che ne è nata una retorica, adoperata qualche volta per coprire gravi difetti del sistema. Meglio non aprire il capitolo della formazione, dell'istruzione e del suo rapporto con le imprese, perché si raccolgono solo lamenti e dichiarazioni d'impotenza. Come al solito si è fatto di necessità virtù e molti sono andati a scuola all'estero, con il vantaggio di sprovincializzarsi e di imparare l'Inglese. «Una delle cose che fanno bene

spere è che in questi anni - dice Francesco Silva, dell'Università di Torino - in un modo o nell'altro l'imprenditorialità e la capacità di gestire aziende complesse in Italia sono cresciute molto. Ce n'è bisogno, perché io su un modello fondato sulle piccole medie aziende qualche dubbio ce l'ho. Infatti i paesi concorrenti davanti all'esercizio di piccole e medie imprese schierano come reparti d'assalto le grandi e grandissime multinazionali. Delle prime, cinquecento aziende mondiali solo sette, nella classifica di



«Fortune», sono italiane. Se si confrontano quelle che per noi sono grandi aziende con le concorrenti - spiega Silva - si ha la sensazione della nostra fragilità. Un esempio, l'Olivetti, che per noi vuol dire praticamente tutta l'informatica. Il suo socio americano, l'Alt, ha un profitto annuo quasi equivalente all'intero fatturato Olivetti. Oppure prendiamo la Pirelli, altra grande azienda moderna ed efficiente, altra multinazionale. Ma sul mercato globale la Pirelli si è accorta di essere piccola e ha tentato, senza successo, di comprare Firestone. E a questo punto potrebbe temere a sua volta di essere oggetto di concentrazione dall'estero. Silva fa molti esempi, quello della fragilità della nostra chimica, nonostante l'operazione Enimont, «ma non si preannuncia né facile né scontata quest'integrazione». Quello dell'avionica e delle telecomunicazioni, entrambe strettamente dipendenti dalle tecnologie dei partner americani. «In poche parole non c'è nessuno dei settori avanzati nel quale possiamo dire di essere tranquilli, in posizione di forza. Le nostre posizioni di forza

sono tutte in settori nei quali, lavorando bene e col massimo di innovazione, possiamo solo sperare di tenere le posizioni, come nel tessile. Anche per l'auto vale il discorso: la Fiat è sì grande e anche efficiente, ma il boom dell'auto si esaurirà presto. E intanto la Fiat è troppo sbilanciata sul mercato nazionale, e addirittura inesistente fuori da quello europeo. Dunque il tentativo fallito di fondersi con Ford potrebbe tornare d'attualità, se la Fiat vorrà restare a livello dei colossi mondiali.

Concentrazioni e fusioni, un altro capitolo di grande attualità. Potremo essere protagonisti? Per ora la bilancia delle acquisizioni è certamente negativa per l'Italia: vendiamo più di quanto riusciamo ad acquistare. Ma la tendenza potrebbe modificarsi. Anche se le nostre aziende sono più piccole - dice Innocenzo Cipolletta, vicedirettore della Confindustria - non per questo saranno solo oggetto delle concentrazioni. Per agire con più riflessi, l'aggressività, che non la dimensione. A patto naturalmente che dietro ci sia una struttura del credito adeguata, disposta al rischio. Non saranno tanto le aziende tedesche oggetto di operazioni dall'Italia, perché sono fortemente protette e integrate col loro sistema bancario. Probabilmente si apriranno invece spazi verso quelle francesi e spagnole, verso gli ambienti più affini ai nostri. Se si svilupperanno in Italia forme finanziarie adeguate: merchant banks, fondi chiusi d'investimento. «Certo», conclude Cipolletta - «bisogna stimolare il fenomeno con una manovra fiscale che lo favorisca. Meglio che insistere col credito agevolato, magari per iniziative poco vitali». Intanto, con i cambi fissi, anche in Italia si sta imparando a procurarsi credito dall'estero. (2 - continua)

1992 Martini fuori pericolo

ROMA. L'appuntamento del '92 troverà le aziende alimentari italiane in «zona rischio» sui mercati europei, peraltro non le sole. In una situazione analoga si trovano le imprese multinazionali come Pepsi Cola, Heineken, Rowntree Macintosh, Kraft, Mars per citarne alcune. Escluse le regine Nestlé e Unilever, la Ben non è granché presente: il suo grado di penetrazione sui mercati europei si attesta infatti sul 40 per cento. Secondo la mappa della McGroup, delle italiane solo un'azienda, la Martini e Rossi, produttrice dell'omonimo vermouth, è in grado di affrontare la liberalizzazione dei mercati europei e l'avanzata statunitense con tranquillità. La sua penetrazione sui mercati europei, pressoché affiancata, all'omonimo Coca Cola, parla di una quasi invasione: poco meno del 100 per cento dei mercati Cee. Ben diversa è la situazione della Ferrero e della Cinzano, considerati «marci emergenti» - la loro presenza si aggira sul 70 per cento del mercato europeo - così come, sempre a distanza, Lavazza, Barilla e Parmalat. Queste aziende sono oggi di fronte alla necessità di ampliarsi e diversificarsi stringendo alleanze con altri gruppi.



Lorenzo Necchi



Leopoldo Pirelli

Crescita Secondi solo al Giappone

ROMA. La continua crescita della domanda ha portato le capacità produttive delle industrie vicine al limite massimo, tanto da far temere l'innescarsi di tensioni sui mercati. È quanto osserva l'Istituto nazionale per lo studio della congiuntura rilevando tuttavia che questa situazione ha favorito l'andamento positivo degli investimenti nonché una riduzione più o meno marcata del tasso di disoccupazione. Anzi, su questo fronte, secondo l'Isc, in alcuni paesi e per alcune specializzazioni si stanno registrando addirittura carenze di manodopera. Per quanto riguarda gli aumenti dei prezzi registrati in molti paesi industrializzati, l'Isc rileva che essi hanno avuto origine dall'andamento delle quotazioni delle materie prime fino a giungere a prezzi al consumo. L'Isc, al solito, è ottimista: si sono diffusi timori «a volte fin troppo enfaticati dalle diverse fonti di informazione, di un riaccendersi dell'inflazione». Sul fronte della crescita della produzione industriale, è poi da registrare che, in base alle analisi dell'Isc, l'Italia nell'ultimo quadriennio dell'88 ha «raggiato» a un ritmo secondo solo a quello del Giappone.

Nel commercio con i paesi Cee i migliori successi, ma anche i più cocenti svantaggi. A gonfie vele le vendite in Gran Bretagna e nell'Europa del sud. Annata infelice con gli Usa

«Made in Italy» sconfitto in Germania

Vanno abbastanza bene, anche se in modo troppo alterno, le esportazioni italiane nella Cee, ma stentano a penetrare negli altri mercati. Quello statunitense innanzitutto, ma anche nel mercato dei paesi dell'Est al quale molte nazioni occidentali guardano con particolare interesse. Insoddisfacente inoltre la penetrazione dei nostri prodotti nei paesi in via di sviluppo.

BRUNO ENRIOTTI

ROMA. La geografia del commercio estero italiano fatta sulla base dei dati definitivi dell'Istat non è molto confortante. Il «made in Italy» stenta ad imporsi, soprattutto in quelle parti del mondo più dinamiche e dove maggiormente i nostri prodotti potrebbero trovare buona accoglienza. I paesi della Comunità europea restano quelli che attirano la maggior parte delle nostre esportazioni, ma è proprio qui che registriamo i successi migliori, ma anche le sconfitte più pesanti. Cresce infatti sensibilmente la vendita dei nostri prodotti in Gran Bretagna, ma cala in modo altrettanto netto quella in un altro mercato comunitario molto significativo: la Germania. Il quadro che emerge dalla analisi dei dati Istat conferma la forte concentrazione dell'export verso i paesi indu-

Così l'Italia in Europa

Paesi	Export	Import	Saldo '88	Saldo '87
Germania	30.211	39.217	-9.006	-6.117
Francia	27.677	26.734	+ 943	+ 978
Usa	14.834	10.054	+ 4.780	+ 5.837
Regno Unito	13.417	9.168	+ 4.248	+ 2.679
Svizzera	7.868	8.063	- 195	- 636
Paesi Bassi	5.136	10.300	-5.164	-4.395
Belgio/Luss.	5.713	8.801	-3.088	-2.953
Spagna	6.800	4.351	+ 2.450	+ 1.684
Austria	4.129	4.320	- 191	+ 63
Giappone	3.165	4.550	-1.385	-1.053
Urss	2.734	4.092	-1.358	- 829

Ecco undici partner commerciali con i quali l'Italia ha registrato lo scorso anno il maggior interscambio, con i relativi saldi per il 1987 ed il 1988 (dati in miliardi di lire). Nel complesso, il deficit commerciale italiano è ammontato nell'88 a 12.863 miliardi contro gli 11.143 miliardi dell'87.

offerta risultati alterni, come dimostra la crescita delle nostre esportazioni in Gran Bretagna, in Spagna, in Grecia e in Portogallo, e il preoccupante calo dei nostri prodotti sul mercato tedesco che resta sempre uno dei più «allettanti» per le nostre aziende. Invariato è rimasto invece il nostro rapporto con la Francia mentre è ancora aumentato il passivo della nostra bilancia commerciale con i Paesi Bassi. Non è stata invece una annata felice per il nostro prodotto negli Stati Uniti. Il deficit della bilancia commerciale (la differenza fra l'ammontare delle importazioni e delle esportazioni) è aumentato di 1000 miliardi. Anche il nostro paese ha ovviamente pagato il prezzo della politica statunitense tesa a contrarre le importazioni per ridurre il proprio deficit con l'estero. Infatti se per le esportazioni italiane verso gli Usa vi è stata solo una modesta crescita inferiore

al 3%, le nostre importazioni da Oltreoceano sono salite di oltre il 16% recando un forte squilibrio alla bilancia commerciale tra Italia e Stati Uniti. Vanno male anche i rapporti commerciali con i paesi produttori di petrolio che fino a qualche anno fa costituivano un sicuro sbocco per i nostri prodotti. La diminuzione del prezzo del greggio ha impoverito questi paesi e il nostro export è in continua diminuzione non solo nell'88 ma anche nei primi mesi di quest'anno. Più completo il quadro dei rapporti commerciali con l'Urss e con gli altri paesi dell'Est europeo. È un mercato questo che può offrire crescenti possibilità di assorbimento per le nostre merci a patto che i nostri produttori sappiano comprendere le necessità. Lo scorso anno le esportazioni italiane verso i mercati dell'Est sono aumentate relativamente poco (meno del 2%), mentre le nostre importazioni sono cresciute di quasi il 10%. Infine molto dinamismo ha dimostrato il «made in Italy» in Estremo Oriente, soprattutto in Giappone dove il nostro export è aumentato di quasi il 30% e va facendosi anche molto consistente anche a Taiwan, Singapore, Hong Kong e nella Corea del Sud.

Verri: «Si al rimborso per i voli in ritardo»



L'Alitalia è disponibile a rimborsare i passeggeri del costo del biglietto in caso di forti ritardi dei voli. Lo ha annunciato il presidente della compagnia di bandiera Carlo Verri (nella foto) in una intervista a «Epoca» dicendosi d'accordo su «un meccanismo per cui l'Alitalia può rimborsare il cliente ed essere rimborsata a sua volta da chi genera la disfunzione». Verri fa l'esempio di 15 rifornitori di carburante che bloccarono Fiumicino al punto che il cliente rischi di arrivare più tardi che se avesse preso il treno: «Qualcuno deve pagare; se è colpa dell'Alitalia pagherà la compagnia, se è colpa di qualcun altro questi deve mettere «la mano in tasca».

Presto la «navetta» aerea Roma-Milano

È entrato nella fase operativa il progetto di voli «navetta» Roma-Milano, molto più frequenti di quelli attuali, a disposizione dei passeggeri che si presenteranno allo scalo senza più bisogno della prenotazione. Il presidente dell'Alitalia Carlo Verri ha preannunciato un incontro a giugno con i sindaci delle due metropoli: per le verifiche tecniche le società aeroportuali di Roma e Milano e l'Alitalia hanno creato un gruppo di lavoro, mentre nei prossimi due mesi saranno completate le verifiche economiche relative all'operazione «navetta».

Si consuma più carne suina che bovina

Reggio Emilia dal 28 aprile al 1° maggio. Gli allevatori sottolineano anche che i prezzi della carne suina nei primi mesi di quest'anno si sono mantenuti a livelli soddisfacenti, il che permette - afferma il presidente della rassegna Renato Zolotti - di guardare al futuro «con maggiore serenità che negli anni passati».

Anche i vini di Usa e Urss alla «Vinitalia» di Verona

Saranno presenti anche i vini americani e russi alla 23ª «Vinitalia» in programma alla Fiera di Verona dal 14 al 19 aprile. Dopo la partecipazione ufficiale di Francia, Spagna, Austria, Germania federale e Ungheria, la grande rassegna vitivinicola internazionale che si terrà a Verona, presenta anche i vini statunitensi con la presenza di una dozzina di aziende californiane. Accanto, i vini russi: l'Unione Sovietica è il quinto produttore mondiale di vino, subito davanti agli Stati Uniti.

Zuccherifici lucani, verso una svolta

Per la ristrutturazione degli zuccherifici lucani di Polignano e di Rescaldina pare annunciarsi una svolta positiva, che dovrebbe superare le ansie per i 600 lavoratori che ruotano attorno ai due stabilimenti, compreso l'istituto. Probabilmente il 4 aprile il ministro dell'Agricoltura Calogero Mannino si incontrerà prima con i dirigenti dei gruppi interessati, poi con gli assessori delle Regioni coinvolte (Basilicata, Abruzzo, Calabria e Puglia), considerando anche i segnali negativi dalla Cee sugli aiuti alle aree prive degli «standard europei».

La Lockheed viola le norme di sicurezza sul lavoro

L'ente Usa per la sicurezza sul lavoro (Osha) ha proposto una multa di 1,5 milioni di dollari (oltre 2 miliardi di lire) a carico della divisione aeronautica militare della Lockheed, avendo accertato più di 400 violazioni delle norme di sicurezza. Le violazioni sono state accertate durante la costruzione il caccia «invisibile» Stealth. La Lockheed ha 15 giorni di tempo per contestare la sanzione.

RAUL WITTENBERG

Fs, la guerra dei tagli Scattano le tariffe ma i treni restano i più vecchi d'Europa

ROMA. Il 15 aprile scattano gli aumenti dei biglietti del treno voluti dalla manovra anti-deficit di De Mita (previsti per il personale anche pre-pensionamenti e riduzioni d'orario insieme a proporzionali riduzioni delle retribuzioni); intanto il Senato esamina il piano di ristrutturazione delle Ferrovie elaborato dal commissario straordinario Mario Schimberni, presentato lunedì scorso. Le relazioni allegate al piano sottoposto alla commissione. Lavori pubblici di palazzo Madama non risparmiano critiche alle precedenti gestioni, compresa quella di Ligato, dell'ente Fs. Vediamone alcune. La produttività dei ferrovieri italiani, stando agli allegati di Schimberni, risulta inferiore del 5% alla media europea; la loro settimana lavorativa è di 37 ore contro le 39 dei colleghi francesi e tedeschi. Il parco macchine è antiquato, con locomotive tra le più «vecchie» d'Europa: un quarto di esse hanno superato i 40 anni di vita, mentre in Francia e in Germania l'età media delle locomotrici in circolazione è di circa 25 anni. Oltretutto gli impianti riparatori e la forza lavoro sono mal distribuiti geograficamente, secondo criteri non legati alle attuali esigenze del traffico. Inoltre gli standard di progettazione rischiano di essere influenzati dal mercato imprenditoriale che alle esigenze delle ferrovie. È soprattutto sui progetti che Schimberni vorrebbe tagliare e ridimensionare. Addirittura su quelli già approvati e in corso di esecuzione: costerebbe meno chiudere cantieri e forniture che portarli a termine per obiettivi sbagliati: «L'ordine stimato per chiudere e sospensioni - si legge nel documento - è inferiore al costo per il completamento delle prestazioni». Le Fs si sono impegnate per interventi in corso per circa 10.250 miliardi. Ebbene, in riferimento alle tre alternative del piano Schimberni, risulta «non necessari» investimenti rispettivamente per 4.072, 3.891, 3.345 miliardi. Nelle prime due ipotesi chiudere i cantieri e sospendere le forniture costerebbe 600 miliardi; invece, per rendere almeno in parte utilizzabili i lavori e le forniture in corso si dovrebbero spendere 14mila (ipotesi «A») o 2.600 (ipotesi «B») miliardi. Ulteriori piani autorizzati ma da avviare per un importo di 30.500 miliardi, vengono inoltre giudicati incompatibili col progetto di Schimberni.