

AZIENDE FAMILIARI, LA FIAT AL SESTO POSTO

Nella classifica delle multinazionali miliardarie le imprese italiane sono vasi di cocchio tra vasi di ferro. Ma hanno ancora qualcosa da dire nelle graduatorie delle aziende di famiglia, dove occupano posti non secondari grazie a un capitalismo familiare che non accenna a farsi indietro.

La classifica stilata nel 2004 da Family Business, una rivista specializzata in aziende familiari, dice che sono 11 le aziende del Made in Italy che si tramandano da padre in figlio (o comunque dove la famiglia ha un ruolo significativo nella proprietà o nel management) tra le maggiori del mondo per fatturato.

La prima azienda italiana è naturalmente la Fiat (6° posto) ormai arrivata alla quarta genera-

zione della famiglia Agnelli. Che è immediatamente seguita da un altro pezzo del patrimonio della famiglia torinese, vale a dire l'Ifi, la Finanziaria del gruppo. Al 72° posto figura ancora la Parmalat, evidentemente inserita in graduatoria prima del ciclone che ha portato l'azienda della famiglia Tanzi sull'orlo della bancarotta. Al 92° posto c'è poi la regina del petrolio: la Erg della famiglia Garrone. Le altre aziende made in Italy figurano invece tutte dopo il 100° posto. Al 112° posto c'è la Italmobiliare della famiglia Pesenti. Seguono la Barilla (137°), la Merloni elettrodomestici (174°), la Cofide dei De Benedetti (177°), il gruppo Benetton (195°), Prada (231°), Arnoldo Mondadori editore (240°).



vino

L'ITALIA PRIMO ESPORTATORE IN USA

Compresso tra aria di crisi (il recente rapporto Mediobanca non lascia dubbi sul crollo degli investimenti tecnici delle aziende vinicole), caute soddisfazioni borsistiche (almeno per i grandi prodotti stranieri) e gioie dell'export italiano (primato in Usa strappato all'Australia) il vino scenderà il proprio futuro dal 7 all'11 aprile al 39° Vinitaly di Verona, tradizionale punto di riferimento mondiale delle produzioni vinicole.

Un fiume di 270 milioni di ettolitri prodotti per la maggior parte nell'Unione Europea, che ha raggiunto nel 2004, secondo le stime di Assoenologi, 193 milioni di ettolitri. Al primo posto continentale la Francia, con circa 57,5 milioni di ettolitri, seguita da Italia con 53 milioni e Spa-

gna (50). Gli europei il vino lo fanno e lo bevono visto che da soli nel 2003 hanno assorbito oltre il 68% del vino consumato nel mondo.

L'America è il secondo consumatore mondiale, con una quota di poco superiore al 20%, mentre distanziata al terzo posto è l'Asia con il 6,6%. Francia e Italia sono ai primi posti per il consumo pro capite, con francesi e italiani che bevono circa 50 litri di vino all'anno a testa. Questi due Paesi sono anche i primi mercati di consumo nel mondo, seguiti dagli Usa, dove però i consumi pro capite sono pari a circa 7,5 litri. Da Vinitaly sono attese conferme di questo andamento che secondo l'Office International de la Vigne et du Vin è comunque in crescita.



l'armadio della repubblica

in edicola il libro con l'Unità a € 5,90 in più

economia e lavoro

l'armadio della repubblica

in edicola il libro con l'Unità a € 5,90 in più

Dal petrolio stangata sulle famiglie

I consumatori evidenziano un maggior costo annuale di 332 euro a causa del rialzo del greggio

Marco Tedeschi

MILANO Italiani più poveri per colpa del caro greggio. In un anno i prezzi sono cresciuti del 50% circa traducendosi in un salasso di circa 300 euro per le famiglie costrette a pagare una vera e propria "petrol tax", per effetto dei rialzi delle bollette di luce e gas, dell'aumento del pieno di benzina ma anche dei prezzi di numerosi beni e servizi.

A fare i conti in tasca ai consumatori è stato l'Adoc che ha stimato in 332 euro in più il costo del barile giunto ormai alle stelle, con la quotazione in prossimità dei 60 dollari al barile proprio sul finire di questa settimana. Soltanto l'aumento delle bollette della luce, pesa per 36 euro cui si aggiungono altri 34 euro della fattura del gas da cucina e riscaldamento. Ben 190 euro in più vanno al capitolo "benzina".

Ma, come detto, ci sono anche altre voci che contribuiscono ad alleggerire il portafoglio degli italiani. Si tratta degli aumenti collegati a quei beni e servizi che hanno comunque un contenuto "energetico", ad esempio i prodotti trasportati per i quali il caro-benzina incide in percentuale più o meno significativa anche a seconda della distanza tra il luogo di produzione e di vendita.

Ci sono poi i prodotti coltivati sui quali incide il costo del riscaldamento e dell'illuminazione delle serre. In questi casi, stima l'Adoc, il maggior aggravio è di 48 euro riconducibili al trasporto dei prodotti e altri 24 derivano dai maggiori costi per il riscaldamento delle serre. «L'energia è una voce presente nella produzione di moltissimi beni e servizi, sono pochissimi quelli che sfug-

gono ai rialzi del greggio», ha commentato l'esperto dell'Istituto di Ricerche Ref, Donato Berardi. Secondo il Ref il caro-petrolio si tradurrà in un rialzo generalizzato dei prezzi, spingendo l'inflazione «sopra il 2%».

«La corsa inarrestabile del prezzo del petrolio, se non tempestivamente arrestata da un deciso intervento del Governo, rischia di mettere una vittima illustre: la nostra eco-

Ad aumentare sono non soltanto luce, gas e carburanti ma anche molti altri beni e servizi di largo utilizzo



Un automobilista osserva il prezzo del carburante a un distributore

Foto di Virginia Farnelli/Ansa

rischio inflazione

L'autotrasporto denuncia il caro-gasolio: il pieno di un Tir costa circa 100 euro in più

MILANO Viaggiare a gasolio non è più conveniente, soprattutto per i Tir. Il costo di un pieno di gasolio per un Tir è infatti aumentato di 93,5 euro in più in un anno. A testimoniare sono i dati elaborati dall'Ufficio Studi della Cgia di Mestre considerando un autocarico di peso superiore alle 11 tonnellate con una capacità del serbatoio pari a 500 litri e un consumo medio di un litro ogni 3 chilometri.

Se fino al marzo del 2004 un camionista spendeva 445

euro per riempire il serbatoio in questi giorni, a distanza di dodici mesi ne spende 538,5 euro. È la conseguenza più visibile e sconcertante dell'aumento del prezzo del gasolio passato da 0,890 euro al litro dello scorso anno a 1,077 euro del 2005 pari ad un incremento del 21%.

Se fino al marzo del 2004 un Tir spendeva circa 170 euro per percorrere la tratta autostradale Milano - Roma (570 chilometri), oggi ne deve sborsare 205. Quindi circa

nomia», ha invece denunciato il Presidente dell'Adoc, Carlo Pileri. «I continui record dell'oro nero «colpiscono i redditi delle famiglie da tanti, troppi fronti. Proseguendo con questi ritmi rischiamo un collasso della capacità di acquisto non solo delle famiglie meno abbienti, ma di tutte quelle di fascia media».

«Negli ultimi anni - prosegue Pileri - diversi Ministri hanno promesso di farsi carico del problema,

Week end pasquale salato: tre compagnie hanno deciso di portare il prezzo della benzina sopra la soglia di 1,20

cercando soluzioni che potessero calmierare il prezzo della benzina alla pompa, ma ad oggi l'unica realtà sono l'aumento delle accise per trovare fondi per i Comuni e un lassismo che ha ingrossato gli speculatori e che rischia di ripercuotersi pesantemente sulla nostra economia».

«C'è bisogno - ha concluso Pileri - di modificare il sistema fiscale sui prodotti derivati dal petrolio eliminando il sistema del calcolo dell'Iva sulla tassa di produzione (accisa) che equivale ad un moltiplicatore del prelievo fiscale abnorme e che ha portato l'Italia ad essere ai primi posti nel mondo per tasse sulla benzina, sul gasolio ma anche sulle bollette di luce e gas domestico».

Notizie ed analisi purtroppo in sintonia con quello che sta accadendo alla pompa in questo week-end. Pasqua e Pasquetta trascorrono infatti all'insegna del caro-pieno per gli automobilisti italiani. Per effetto degli incrementi del petrolio che in un anno ha fatto aumentare del 10% il prezzo dei carburanti, la tradizionale gita fuori porta costerà fra i 6 e i 10 euro in più, a seconda delle cilindrate. Oggi la benzina costa infatti fra 1,199 e 1,204 euro al litro con servizio e fra 1,174 e 1,178 al self service, contro i circa 1,089 e 1,105 dello scorso anno, rispettivamente per il carburante servito e fai-da-te.

Stangata anche per chi aveva puntato su un'auto a gasolio per cercare di spendere un po' meno: i listini consigliati dalle compagnie petrolifere ai gestori evidenziano un aumento per le vetture diesel da 0,890 euro a circa 1,067-1,072 euro al litro per il fai-da-te. Per il servito le variazioni sono state da 0,911 euro a 1,087-1,093 per il servito.

l'intervista

Giacomo Vagiago

economista

Senza regole comuni l'Europa perde

Da soli i paesi del Vecchio Continente non ce la fanno a crescere, serve un gioco di squadra

Laura Matteucci

MILANO «Un rialzo dei tassi d'interesse anche in Europa? Magari...». Il fatto è che per Giacomo Vagiago, direttore dell'Istituto di economia all'Università Cattolica di Milano, editorialista de «Il sole 24 ore», l'ipotesi semplicemente non sussiste.

Eppure di recente se n'è iniziato a parlare, professore. Dopo che l'hanno fatto gli Stati Uniti, e la Gran Bretagna.

«Ma in Europa il 2005 è iniziato malissimo, in Italia ed anche in Francia e in Germania. A tutto si può pensare tranne che l'inflazione stia per ripartire. E i tassi vengono alzati quando si teme l'inflazione. È un elemento utile per moderare la speculazione. Anzi, nell'Europa dell'euro, anche per l'apprezzamento

della moneta, quest'anno l'inflazione potrebbe finire per risultare più bassa dell'anno scorso. In più, l'economia sta frenando. In Europa, s'intende. Perché negli Stati Uniti, in Cina, ovunque nel mondo si cresce. Ovunque tranne qui. Guardi, se la Bce alza i tassi è una buona notizia. Io non vedo l'ora che si possa dire che stiamo crescendo, e quindi che si alzino i tassi

Da noi il 2005 è iniziato malissimo ma in Cina e negli Stati Uniti l'economia non è ferma

per il pericolo d'inflazione».

Oggi in Europa siamo al 2%: a chi giova la politica dei tassi bassi?

«All'edilizia. Qui fanno affari solo gli immobiliari».

Ma questa fase può durare ancora a lungo?

«Come al solito, noi ci muoviamo sulla scia degli Stati Uniti. Io dico sempre: chi decide i tassi in Europa? E la risposta è Greenspan (il presidente della Federal Reserve americana, che ha portato i tassi al 2,75%, ndr). È evidente che adesso in Europa sono del tutto anomali, e che un aumento sarebbe utile. Non aumenti di chissà quali proporzioni: diciamo che per tornare alla normalità, i tassi dovrebbero venire alzati di un punto rispetto agli attuali. Ma non penso proprio che questo avverrà a breve, ci vorrà almeno un anno. Se tutto va bene».

Perché la crescita non si vede.

«Nemmeno l'ombra, si vede. C'è una speranza di ripresa per settembre, e allora anche per i tassi potrebbe esserci qualche novità».

Una speranza? Non un'attesa?

«Una speranza. Qui è tutto fermo, siamo immobili. Anche perché nessun paese riesce più a ripartire da solo, e i governi d'Europa chiacchierano molto ma non fanno assolutamente squadra. Anzi. Come sempre, si perde del gran tempo a discutere e litigare. Non esistono regole comuni, non esistono politiche economiche comuni. Ma prendiamo solo quest'ultima vicenda delle banche».

Prendiamo la vicenda delle banche.

«Ci sono gli olandesi interessati ad Antonveneta, gli spagno-

li a Bnl. E noi, che facciamo? Siamo qui ad additarli come stranieri, e a tentare di mettere insieme cordate italiane per contrastarli. Ma come, non siamo tutti parte dell'Europa?».

Siamo tutti europei, ma nessuna delle banche italiane potrebbe muoversi allo stesso modo in altri paesi.

«Ah, certo. C'è un problema di reciprocità. Singolare aver scoperto adesso che ci vuole reciprocità. Siamo nel 2005, l'euro esiste dal 1999. L'Italia non cresce, noi dovremmo attirare gli investimenti stranieri, invece che tentare di ostacolarli. Del resto, il punto è sempre quello: abbiamo lasciato cuocere la Banca Nazionale del Lavoro per dieci anni, e adesso di che cosa vogliamo lamentarci? La Bnl è un altro dei grandi problemi irrisolti di questo paese. Gli

spagnoli tentano di fare soldi, ovviamente investendo in un'azienda che funziona male. La teoria dell'euro è proprio questa. Sarebbe meglio in un regime di reciprocità, certo. Ma di chi è la responsabilità se noi, invece di pensare al futuro, continuiamo ad avere lo sguardo rivolto al passato e a problemi che non abbiamo mai affrontato? Anche dell'esistenza della Ci-

In Italia non si pensa al futuro ma si continua a tenere lo sguardo rivolto al passato

na, del resto, siamo tutti informati da almeno dieci anni».

Ecco, la Cina. Un altro argomento che il governo non affronta, se non in chiave inutilmente difensiva.

«Basterebbe leggere qualche libro di storia, perché sono secoli che le situazioni si ripetono. Negli ultimi dieci anni, gli Stati Uniti il problema Cina lo hanno risolto, semplicemente uscendo, in modo graduale, dal settore del tessile e calzaturiero».

Diagnosi: ritardo conclamato nell'affrontare la realtà. E adesso, che facciamo?

«Adesso bisogna fare mattoni. Partendo dalle regole. Finora in Europa non ci siamo mai dati delle regole per andare d'accordo. E così, non si cresce».