

Marco Ventimiglia

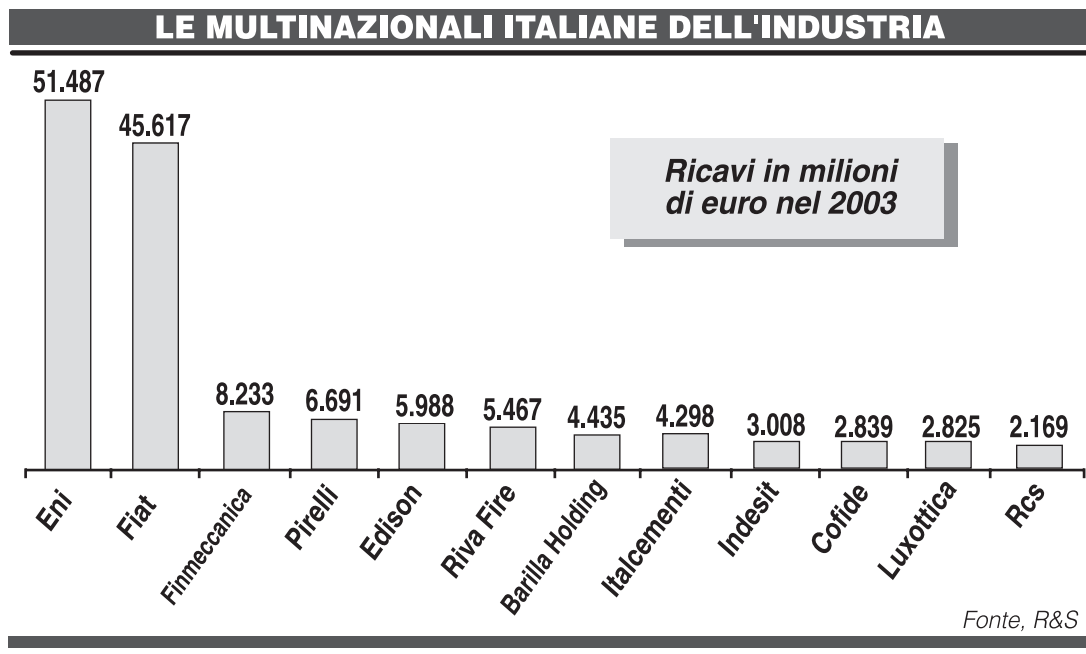
Uno studio di Mediobanca, relativo all'anno 2003, sottolinea l'ennesimo scivolone del Made in Italy. La Fiat precipita in classifica

Le multinazionali italiane sono sempre di meno

MILANO Che l'Italia non sia più da tempo terra di grandi industrie è cosa risaputa. Ciò nonostante, la fotografia scattata da R&S di Mediobanca alle multinazionali italiane nel consueto studio annuale e sulle principali aziende mondiali appare impietosa. Oltre che pochi, i nostri "big player" sono legati ad una Borsa storicamente piccola e poco remunerativa, capaci di raggiungere un buon livello di produttività ma non di sfruttare l'accresciuto potenziale competitivo per avanzare sui mercati.

Giunta alla sua decima edizione, la ricerca stilata dall'ufficio studi di Piazzetta Cuccia sulle società più influenti del Pianeta - ossia quelle con una componente estera non inferiore al 10%, un fatturato 2003 non inferiore a due miliardi di euro e almeno l'1% del totale Paese - regala all'Italia (si fa per dire) un quadro a tinte fosche: tra le prime 12 realtà internazionali, nessuna ha qualcosa di tricolore. Lo scorso anno, invece, la bandiera era stata tenuta alta dalla Fiat ancora capace, nonostante un 2002 già difficile, di inserirsi tra le regine planetarie.

In testa alla graduatoria di R&S - che ha preso in esame i settori dell'energia, dell'industria e delle telecomunicazioni - spiccano, seppure in crescente difficoltà, le case automobilistiche seguite da quelle petrolifere su cui ha influito la salita continua dei prezzi per il greggio. A guardare tutti dall'alto in basso è la tedesco-americana DaimlerChrysler con 173,6 miliardi di euro seguita, grazie all'imponente progresso delle vendite in Nord America, dalla giapponese Toyota, con 163,2 miliardi di euro e dal colosso di Detroit, General Motors, con 141,9 miliardi di euro. Dietro la triade motoristica, si segnala un terzetto petrolifero composto dalla statunitense ExxonMobil (131,8 miliardi di euro), dalla britannica Bp (129,7 miliardi di euro) e dalla anglo-olandese Royal Dutch Shell (129,3 miliardi di euro) tallonate dalla Volkswagen con 110,9 miliardi di euro.



In un quadro complessivo che - nel decennio 1994-2003 - ha visto salire in via generalizzata il capitale investito (del 72,9% in Europa, del 67,7% negli Stati Uniti e del 26% in Giappone), l'Italia (il cui capitale investito è proseguito del 27,1%) ha piazzato nella griglia di R&S 12 aziende capeggiate da Eni, con un fatturato pari a 51,4 miliardi di euro, e Fiat con 45,6 miliardi di euro. Dietro ai due colossi - ma a larga distanza - Finmeccanica (8,22 miliardi di euro), Pirelli (6,6 miliardi di euro) e Edison (5,9 miliardi di euro).

Numeri - viene osservato dalla ricerca - su cui pesano gli effetti della politica industriale, lo scarso impegno nella ricerca e una forza misurata nel comparto tecnologico: tassello, quest'ultimo, che non dovrebbe far ben sperare per il prossimo futuro. Scorrendo ancora i dati della ricerca, nel 2003, l'area geografica in cui le multinazionali

hanno contato di più sull'economia (valutando il fatturato in percentuale del Pil) è la Svizzera, con una percentuale pari al 52,3, seguita dalla Gran Bretagna (33,7%), dalla Scandinavia (30,3%), dalla Germania e dalla Francia (entrambe con il 27,3%). Più staccate Italia (11%) e Spagna (7,6%) dove il tessuto produttivo è composto, in larga parte da piccole e medie imprese. A livello aggregato, le multinazionali incidono per il 18% negli Stati Uniti, per il 22,8% in Giappone e per il 25,3% nell'Unione Europea.

Quanto al fatturato delle multinazionali per nazionalità, la testa spetta alla Germania (24,7%), tallonata dalla Gran Bretagna (22,7%) e dalla Francia (18,1%). Più indietro, invece, Svizzera (6,4%), Italia (6,1%) e Spagna (2,4%). Il tutto - viene osservato - in una cornice di progressiva riduzione delle imprese per nazionalità. Nel decennio 1993-2003 La Germania è scesa da 28 a 19 gruppi, la Gran Bretagna da 26 a 20, la Francia da 25 a 22. L'Italia, passata dalle 8 del 1993 a 5 nel 2002 ha perso tre multinazionali: Parmalat (per le vicende legate al suo crack), Benetton e Gim (queste ultime scese sotto la soglia dei due miliardi di euro).

Tessile, Italia e Francia contro Pechino

Chiesta formalmente la procedura d'emergenza. Ma Bruxelles frena

Angelo Faccinotto

MILANO Il pressing politico è diventato richiesta formale. Italia e Francia hanno cercato di accelerare i meccanismi di difesa europei contro il boom dell'import del tessile cinese ed hanno chiesto in modo ufficiale alla Commissione europea di passare dalla via ordinaria a quella «d'emergenza» nelle risposte da dare a Pechino. Cioè di tagliare i tempi e chiedere misure più drastiche, nonostante l'altolà di Pechino.

La mossa dei governi di Roma e Parigi mira a saltare la lunga fase dei contatti informali a livello istituzionale - per cui è prevista una durata fino a 60 giorni - per andare subito al dunque. Cioè al confronto formale, con l'obiettivo di costringere la Cina a limitare l'export delle nove categorie di prodotti sotto inchiesta entro 15 giorni.

Il commissario al Commercio, il britannico Peter Mandelson, che aveva finora detto di non essere in grado di dare il via alle procedure d'emergenza per limitare l'arrivo dei prodotti cinesi perché nessuno dei 25 paesi dell'Unione ne aveva fatto richiesta in termini formali, attento ai rapporti diplomatici con Pechino, ha dichiarato che non si farà prendere dalla fretta. Ma che prenderà in considerazione la richiesta. Proprio ieri, del resto, dal ministero del Commercio cinese è arrivata la dura reazione annunciata lunedì, che ha messo in guardia Bruxelles dall'adottare misure unilaterali che potrebbero avere «un impatto negativo» sulle relazioni tra Ue e Cina.

Ma cosa chiedono Roma e Parigi? Nella lettera inviata a Mandelson, il ministro delegato al Commercio estero, Adolfo Urso, ha ricordato «i danni gravi e irrimediabili» subiti dall'Italia di fronte all'invasione del *made in China*, segnalando inoltre i costi per l'industria italiana e per l'occupazione, riassumibili nei 130 milioni di euro in termini di cassa integrazione.

I due Paesi sollecitano misure più drastiche per fronteggiare l'invasione di prodotti cinesi. L'Ue ribadisce la necessità di avere dati certi

Al di là delle dichiarazioni di Mandelson, da Bruxelles non sono per ora giunte particolari reazioni. Nel confermare che venerdì la Ue lancerà le indagini previste nella procedura ordinaria che, ricordiamo, interessano nove prodotti tessili e di abbigliamento, la portavoce del commissario ha fatto comunque sapere che si vorrà «un po' di tempo» per valutare la richiesta della procedura d'emergenza. E comunque prima di un'eventuale via libera all'accelerazione invocata da Roma e Parigi, gli esperti della commissione dovranno «valutare altri dati sull'import cinese». Visto che le cifre attualmente a disposizione - e che parlano di incrementi dell'import a due zeri per maglieria, pantaloni, calze e magliette - si riferiscono solo al primo trimestre dell'anno. Il ragionamento di Bruxelles indica, insomma, che per avventurarsi nei procedimenti dell'emergenza ci vogliono dati almeno di medio termine, consistenti e incontrovertibili, e che Mandelson continua a confidare che la Cina accetterà di autolimitare le proprie esportazioni.

Il contenzioso tessile-Cina è ogni giorno più complicato. Come già lunedì, anche ieri, come ricordato, Pechino ha fatto sentire la sua voce ribadendo che il Paese non è dispo-

sto ad accettare passivamente decisioni unilaterali. Anche Jacques Chirac è intervenuto sull'argomento, sottolineando come proprio il problema del tessile sia «un'ulteriore dimostrazione del fatto che, di fronte alla globalizzazione, dobbiamo rimanere uniti». Un riferimento ai problemi che il governo francese sta affrontando per convincere l'elettorato a ratificare la Costituzione Ue nel referendum del 29 maggio.

L'orientamento dell'Unione europea espresso dal commissario Mandelson, di avviare le procedure per l'applicazione di misure di salvaguardia nel settore tessile vanno nella direzione da noi indicata è condiviso da parte dell'Ue di tutti gli strumenti appropriati per combattere le pratiche commerciali sleali e il dumping sia sociale che ambientale, la lotta alla contraffazione dei marchi e dell'etichettatura di origine». Per affrontare la questione entro maggio è prevista in Toscana la presenza del Commissario al commercio Peter Mandelson.

Il governo non finanzia il programma Fremm

MILANO Le segreterie nazionali di Fiom, Fim e Uilm hanno espresso «stupore e indignazione» per la decisione di non finanziare il programma Fremm di costruzioni navali. Tale programma è stato assunto con un accordo internazionale, tra l'Italia e la Francia, che comporta impegni sia sul piano produttivo, sia su quello dello sviluppo tecnologico. Il mancato finanziamento di questo programma produttivo, a detta della stessa Fincantieri, comporterebbe, a partire dall'anno prossimo, un vuoto di lavoro per i cantieri navali della Liguria che operano nel settore militare. «Sono oltre 2 mila, quindi - si legge in una nota sindacale unitaria - i lavoratori che rischiano, sul piano produttivo e occupazionale, in un'azienda che ha rappresentato

un punto di forza del sistema industriale del Paese. La superficialità con cui è stata finora trattata da parte del Governo questa materia così delicata, trasformando un accordo internazionale in un problema di coperture di spese di bilancio, è indicativa del fatto che, ancora una volta, il Governo non è in grado di affrontare i problemi del sistema industriale del nostro Paese.

Fim, Fiom, Uilm chiedono il rispetto degli impegni e l'immediata convocazione da parte del Governo di tutte le parti interessate per garantire i piani produttivi e occupazionali di Fincantieri e per chiarire definitivamente una situazione confusa che si è protratta anche troppo a lungo.

Airbus A-380

Il nuovo superjumbo alla prova del primo volo

Sta per scoccare l'ora X per il nuovo superjumbo A380 di Airbus. L'Airbus A-380, il più grande aereo del mondo, decollerà infatti stamane dalla pista di Blagnac (Tolosa) per il suo primo volo di collaudo. Con una lunghezza di 79,80 metri, una apertura alare di 73 metri, un'altezza di 24, e un'autonomia di 15.000 chilometri, il super-jumbo sarà in grado di trasportare 840 passeggeri. Ogni esemplare costa 300 milioni di dollari. L'Airbus ha già ricevuto 139 ordini da 13 compagnie. Oltre ai due piloti e a quattro tecnici, sull'aereo ci saranno anche circa venti tonnellate di materiale tecnico tra cui alcune centrali che permetteranno di controllare parametri e seguire tutti i complessi aspetti del volo. La rotta del primo volo punterà sull'Atlantico dove l'A380 dovrebbe restare circa cinque ore, il tutto ovviamente legato alle condizioni atmosferiche e a come i piloti «sentiranno» l'aereo.

IL GIGANTE DEI CIELI

Il transatlantico dei cieli decollerà questa mattina per il suo primo volo di prova: tre mesi dopo il battesimo ufficiale, l'Airbus A-380 stacca le ali da terra per un test che dovrà dare risposte sulla solidità dell'apparecchio

Motore: Quattro Rolls-Royce Trent 900 o General Electric Pratt & Whitney GP-7200 da 302 kN

CAPICENZA
5 5 \$ 1 passeggeri che possono essere trasportati, suddivisi in tre classi

Lunghezza: 73 metri
Apertura alare: 79,8 metri
Peso max: 540-590 ton.

SOLUZIONI
Le compagnie aeree potranno organizzare all'interno e loro piacimento. Già si parla di palestre, piscine, sale da gioco, salotti come nei piroscafi di altri tempi

Prima classe
Negozzi

KRT-P&G Infograph
Fonte: AIRBUS

Nel 2004 Honda incrementa vendite e profitti

MILANO Buoni i risultati della Honda che al termine dell'anno fiscale 2004 (che va da aprile a marzo) ha aumentato i suoi profitti del 4,7% rispetto all'anno precedente e le sue vendite del 6% (oltre 8,65 mila miliardi di yen in più). La performance della Honda ha raggiunto ottimi risultati essenzialmente negli ultimi tre mesi dell'anno (da gennaio a marzo) quando gli utili netti sono aumentati del 27% (+ 94 miliardi di yen) raggiungendo al termine dell'anno fiscale utili operativi di 140 miliardi di yen (circa 10 miliardi di euro).

Abbonamenti 2005

12 mesi	7 gg./Italia	296 euro
	6 gg./Italia	254 euro
6 mesi	7 gg./estero	574 euro
	6 gg./Italia	132 euro
6 mesi	7 gg./estero	153 euro
	6 gg./Italia	344 euro
6 mesi	Internet	131 euro
	Internet	66 euro

Postale consegna giornaliera a domicilio
Coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola
Versamento sul C/C postale n. 48407035 intestato a:
Nuova Iniziativa Editoriale Spa, Via Benaglia 25 - 00153 Roma
Bonifico bancario sul C/C bancario n. 29296 della ENL, Ag. Roma-Corso ABI 1005 - CAB 03240 - CIN U (dall'estero Cod. Swift: ENLITRR)
Carta di credito Visa o Mastercard (seguendo le indicazioni sul nostro sito www.unita.it)
Importante inserire nella causale se si tratta di abbonamento per coupon, per consegna a domicilio per posta o internet

Per informazioni sugli abbonamenti:
Servizio clienti Sered via Carolina Romani, 56
20091 Bresso (MI) Tel. 02/66505065
fax: 02/66505712 dal lunedì al venerdì, ore 9.00-14.00
abbonamenti@unita.it

l'Unità

Per la pubblicità su l'Unità

MILANO, via G. Carducci 29, Tel. 02.244.24611
TORINO, c.so Massimo d'Azeglio 60, Tel. 011.6665211
ALESSANDRIA, via Cavour 58, Tel. 0131.445552
AOSTA, piazza Chanoux 28/A, Tel. 0165.231424
ASTI, c.so Dante 80, Tel. 0141.351011
BARI, via Amendola 166/5, Tel. 080.5485111
BIELLA, viale Roma 5, Tel. 015.8491212
BOLOGNA, via Parmeggiani 8, Tel. 051.6494626
BOLOGNA, via del Borgo 101/A, Tel. 051.4210955
CAGLIARI, via Scano 14, Tel. 070.308308
CASALE MONF., via Corte d'Appello 4, Tel. 0142.452154
CATANIA, c.so Sicilia 37/43, Tel. 095.7306311
CATANZARO, via M. Greco 78, Tel. 0961.724090-725129
COSENZA, via Montesanto 39, Tel. 0984.72527
CUNEO, c.so Giolitti 21bis, Tel. 0171.609122
FIRENZE, via Don Minzoni 46, Tel. 055.561192-573668

FIRENZE, via Turchia 9, Tel. 055.6821553
GENOVA, via D'Annunzio 2/109, Tel. 010.53070.1
GOZZANO, via Cervino 13, Tel. 0322.913839
IMPERIA, via Affieri 10, Tel. 0183.273771 - 273373
LECCE, via Trinchese 87, Tel. 0832.314185
MESSINA, via U. Bonino 15/c, Tel. 090.65084.11
NOVARA, via Cavour 13, Tel. 0321.33341
PADOVA, via Mentana 6, Tel. 049.8734711
PALERMO, via Lincoln 19, Tel. 091.6230511
REGGIO C., via Diana 3, Tel. 0965.24478-9
REGGIO E., via Brigata Reggio 32, Tel. 0522.368511
ROMA, via Barberini 86, Tel. 06.4200891
SANREMO, via Roma 176, Tel. 0184.501555-501556
SAVONA, p.zza Marconi 3/5, Tel. 019.814887-811182
SIRACUSA, via Teracati 3/5, Tel. 0931.412131
VERCELLI, via Verdi 40, Tel. 0161.250754

PER NECROLOGIE-ADESIONI-ANNIVERSARI TELEFONARE ALL'UFFICIO DI ZONA DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ ore 9.00-13.00 / 14.00-18.00
Sabato ore 15.00-18.00 / Domenica ore 17.30-18.30 Tel. 06.58.557.395
Tariffe base: 5,50 Euro IVA esclusa a parola (non vengono conteggiati spazi e punteggiatura)

I familiari e la Sezione Ds G. Gaspari di Casalecchio di Reno ricordano i partigiani

GIUSEPPE GASPARI

e

GIOVANNI GALLI

Morti combattendo contro i nazifascisti per la libertà e la democrazia. Casalecchio di Reno (Bo), 24 aprile 2005

Per Necrologie Adesioni Anniversari

Lunedì-Venerdì ore 9.00-13.00 / 14.00-18.00

solo per adesioni
Sabato ore 9.00-12.00
06/69548238 - 011/6665258