

Il Sole
24 ORE Radiocor
Agenzia d'informazione

OSSERVATORIO ASIA

PAGINA TRE

L'industria indiana cresce
ma serve la tecnologia

PAGINA CINQUE

Le prospettive
delle quattro ruote

PAGINA OTTO

Il prodotto interno lordo
crescerà di 10% annuo:
fino al 2012

PAGINA OTTO

Per il caffè indiano
la minaccia arriva
dal Vietnam

PAGINA OTTO

La Nike India grazie
al cricket guadagnerà
1 miliardo di dollari



L'AZIENDA

GRUPPO MONTI: IN INDIA PER ESPORTARE NEL MONDO

L'India, almeno fino a oggi, non è stata un'importante meta di investimento dell'industria tessile italiana che tende a privilegiare localizzazioni più vicine: Europa dell'Est, Paesi del Mediterraneo. Ma esistono eccezioni. E il bilancio che oggi può trarre chi ha scelto per tempo questa strada, è decisamente positivo. Il prossimo mese a Kholhapur, una città industriale localizzata nello Stato del Maharashtra, a 450 chilometri da Bombay verrà inaugurato il raddoppio dello stabilimento, avviato tre anni fa dal gruppo Monti di

Treviso, specializzato nella produzione di tessuti per camiceria di fascia alta. Monti è stato il primo produttore tessile italiano a operare con una società interamente controllata, cogliendo l'opportunità offerta dal graduale processo di liberalizzazione di questo settore che, in India, ha potuto godere in passato di rilevanti protezioni contro l'ingresso degli stranieri. Inizialmente, l'obiettivo strategico era di assecondare il graduale trasferimento in Asia delle supply chain del mercato mondiale dell'abbigliamento.

Articolo a pag. 2

Articolo a pag. 4

COMPONENTISTICA AUTO, L'ORA DELLA RISCOSSA

Dopo anni di crescita sostenuta, ma non travolgente e dopo decenni in cui la scala delle proprie aziende non le permetteva di competere a livello internazionale e di servire i big player dell'automotive, l'industria indiana della componentistica auto può finalmente considerarsi matura. La conferma è venuta lo scorso 28 ottobre quando il ministro delle Finanze Palaniappan Chidambaram ha annunciato in parlamento la legge finanziaria per l'anno fiscale 2007-2008 che inizierà il prossimo 1° aprile. Il budget ha lanciato un messaggio preciso sia ai produttori di auto che a quelli di componentistica. Suona all'incirca così: "Non siete più categorie protette. I tassi di crescita

registrati negli ultimi anni dai vostri rispettivi settori non autorizzano trattamenti di favore". Ecco quindi la delusione di tutti i produttori di auto (tranne uno, Maruti, specializzato in macchine di piccola cilindrata) per la decisione di non abbassare dal 24% al 16% la tassazione sulle autovetture di medie e piccole dimensioni. Una doccia fredda solo parzialmente mitigata dalla decisione di abbassare dal 12,5% al 10% l'import duty sulla componentistica (ma anche sui veicoli commerciali d'importazione) limitando marginalmente i costi di produzione e allo stesso tempo facendo sentire il pungolo della concorrenza ai produttori locali di parti auto.

Articolo a pag. 6

Lo stato del West Bengal LA SFIDA: USCIRE DALLA POVERTÀ

Il West Bengal o Bengala Occidentale è la terza economia regionale dell'India con una crescita annuale costante dell'8 per cento a partire dal 1994 fino ad oggi. L'alto tasso di crescita, però, è dovuto anche al livello relativamente basso dello sviluppo economico dello Stato nella prima metà degli anni novanta. Anche il peso relativo che il West Bengal ha nell'economia regionale dipende soprattutto dalla massa della popolazione, 88 milioni di abitanti su una superficie di 89mila km², meno di un terzo dell'Italia. Il Bengala è infatti lo Stato più densamente popolato dell'unione Indiana (903 abitanti per kmq, quasi il triplo della densità media nazionale indiana e oltre cinque volte la densità dell'Italia) - e questo si riflette nelle condizioni economiche e nel tenore di vita con una percentuale elevata di popolazione sotto il livello di povertà. Il reddito pro-capite, circa 400 dollari, è inferiore alla media nazionale e colloca il West Bengal nella fascia più bassa tra gli Stati indiani, con livelli pari a quasi la metà rispetto a Stati più economicamente avanzati come il Gujarat e il Tamil Nadu. Oggi è il principale produttore indiano di ortofrutta e per il suo enorme potenziale nei successivi stadi di trasformazione settore agro-alimentare ha attratto di recente l'attenzione del sistema Italia come sede di una delle due tappe della delegazione economica che ha accompagnato la visita del presidente del consiglio Romano Prodi nello scorso febbraio.

GRUPPO MONTI

In particolare si trattava di fornire sul posto i tessuti impiegati dalle grandi catene internazionali della distribuzione che fanno produrre le proprie collezioni nei distretti tessili indiani. Questo resta ancora oggi il 'business' più rilevante, ma nel frattempo si sono aperte anche altre opportunità. La fabbrica occupa una grande area di 250mila m² di cui 40mila coperti, occupa circa 500 dipendenti che sono stati in prevalenza selezionati con il ricorso a un'agenzia specializzata che opera anche in India. A regime, dopo il raddoppio, avrà una capacità installata in grado di produrre quasi 10 milioni di metri lineari di tessuto all'anno. Si tratta di un investimento complessivo rilevante nell'ordine dei 30 milioni di euro. E' però giustificato dai risultati raggiunti sia sotto il profilo dei livelli di produttività e di qualità ottenuti, che sotto quello della salvaguardia dei margini. Il costo della manodopera infatti, in questo settore incide per circa il 40% sul prodotto finale e in India è pari a circa un decimo dell'Italia e a un terzo rispetto ai Paesi della Repubblica ceca dove il gruppo Monti opera con altre due altre fabbriche. Spiega Manuel Monti, presidente dell'azienda indiana e consigliere della Camera di Commercio Italo indiana di Bombay: "La nostra carta vincente è la qualità del processo di finissaggio: sotto questo aspetto l'industria tessile indiana, anche quella che produce in prevalenza per i mercati esteri, ha tuttora un consistente ritardo da recuperare anche se i tempi tendono ad accorciarsi. Quando ci siamo installati noi, non esistevano, nel nostro segmento di mercato, aziende locali in grado di fornire un prodotto di qualità per il mercato internazionale tranne, forse, un paio di eccezioni. Oggi la concorrenza è aumentata ma è cresciuto anche il numero dei clienti. Il 25 per cento delle nostre vendite è ormai orientato al mercato indiano e ritengo che la quota possa agevolmente crescere". Prosegue: "L'intera filiera tessile e dell'abbigliamento di questo Paese sta vivendo un importante processo di trasformazione. Nella componente tessile, a maggiore impiego di capitali, si è affacciata una

nuova generazione di imprenditori capaci e dinamici che sta cambiando il volto di un settore che per lungo tempo era restato in mano a un numero limitato di grandi imprese statali o anche private, in parte fallite o ristrutturate. A differenza dell'industria tessile cinese che è maggiormente orientata al mercato Usa, gli imprenditori indiani guardano soprattutto al mercato europeo, dove molti hanno iniziato a localizzare propri depositi. Sono supportati da una lunga tradizione industriale e commerciale in questo settore e ciò consente loro di cogliere le nostre esigenze in termini di qualità e flessibilità. Ad esempio, noi siamo ormai in grado di reperire sul posto i filati che

che in passato erano stati posti a salvaguardia dell'occupazione nelle 'village industries' e dei laboratori a domicilio. Oggi stanno crescendo nuovi gruppi locali nel settore delle confezioni di dimensioni consistenti, così come si sta modernizzando tutto il settore della distribuzione con l'apertura di decine di catene di nuovi negozi. In questo contesto anche noi abbiamo deciso di entrare nel settore appendo una fabbrica a Bangalore, in joint venture con un partner delle Isole Mauritius, anche se il nostro obiettivo è in parte diverso: nell'abbigliamento non puntiamo tanto al mercato indiano quanto a completare il servizio offerto alle grandi catene internazionali, fornendo an-

stibile che consente anche il recupero del calore che viene a sua volta utilizzato nei processi di fabbrica e per produrre vapore e aria condizionata con un impatto particolarmente positivo anche sulle condizioni di lavoro. I costi sostenuti, in termini di flussi di cassa, sono attualmente equivalenti a quelli delle forniture dalla rete ma dovrebbero ridursi una volta effettuati gli ammortamenti. Sotto il profilo dei collegamenti Kholapur offre il vantaggio di essere collegata a Mumbai con un volo quotidiano un'autostrada. Anche i servizi portuali sono adeguati e Monti rileva che in questo contesto è possibile raggiungere un'elevato grado di affidabilità nei tempi di consegna



utilizziamo in tessitura e che all'inizio dovevamo importare. Inizialmente abbiamo assistito i nuovi fornitori indiani con nostro personale ma ora il processo è avviato e il risultato è più che soddisfacente. Va aggiunto che l'India sta facendo progressi anche sotto il profilo della materia prima. E' il Paese al mondo con le più grandi estensioni coltivate a cotone e ha introdotto nuove varietà che consentono di effettuare delle mischie di elevata qualità anche con cotone importati, come quello egiziano. Un'ulteriore caratteristica vincente è rappresentata dal fatto che la filiera tessile e dell'abbigliamento, nelle sue diverse componenti, è diffusa in tutto il Paese ed è stata liberata anche dai vincoli dimensionali

che i modelli e il prodotto finito. Stiamo valutando anche le opportunità che si aprono con le nuove zone industriali dedicate all'esportazione, promosse dal Governo e dai differenti Stati indiani". Certo, non tutto è agevole restano ancora alcune difficoltà. L'India, ad esempio soffre di un grave deficit di infrastrutture sia nel settore dei trasporti che in quello dell'energia. In questo contesto Monti ha fatto la scelta di autoprodurre l'energia impiegata in produzione, per evitare gli inconvenienti derivanti dall'insufficienza delle reti elettriche locali, che impone interruzioni settimanali programmate fino a otto ore e anche interruzioni improvvise. Si è dotata di un generatore alimentato a olio combu-

"purché le spedizioni siano costantemente seguite". Secondo l'imprenditore veneto sono sopravvalutati anche molti recenti allarmi suscitati dalla crescita dei costi nel Paese. "Sotto il profilo immobiliare, a Mumbai si trovano localizzazioni eccellenti ancora a 2mila euro e in città minori come Kholapur scendono a 400/500 euro", rileva. Considerazioni analoghe valgono per le risorse umane: tecnici e quadri. "Qui vale l'immenso vantaggio che parlano perfettamente, l'inglese, a differenza di quanto avviene, ad esempio, in Cina. Inoltre è possibile trovare non solo persone preparate, ma anche, con una concreta esperienza sul campo. Ed è un vantaggio da non sottovalutare".

Il settore copre una quota del 6% del prodotto interno lordo indiano e dà lavoro a 30 milioni di persone

L'INDUSTRIA TESSILE CRESCE MA HA BISOGNO DI TECNOLOGIA

Il settore tessile e dell'abbigliamento copre attualmente una quota pari al 6% del pil indiano, il 18% della produzione industriale e il 18-20% degli introiti dell'export del Paese. Si calcola che dia lavoro direttamente e indirettamente ad almeno 30 milioni di persone. Occorre però distinguere due facce dell'industria tessile del Paese: quella rivolta all'immenso mercato interno con 1,1 miliardi di persone con un valore della produzione valutato in oltre 27 miliardi di dollari e quella conosciuta dal mondo. In sintesi al proprio interno, fino a tempi recenti, l'India ha lungamente puntato al massimo di autarchia, proteggendosi dalle importazioni. E questo non solo per quanto riguarda i prodotti ma anche i macchinari che sono prodotti nel Paese.

Il risultato è però a doppio taglio: una quota consistente della filiera tessile indiana si trova oggi in situazione di forte ritardo tecnologico con schemi commerciali e organizzativi spesso superati e un forte eccesso di capacità installata. La componente più dinamica del settore però ha cercato di guardare in altre dire-

zioni puntando a ad affermarsi sui mercati esteri con particolare riguardo alla filiera del cotone di cui l'India è uno dei principali (e anche migliori) produttori mondiali. Grazie a queste imprese e alla competitività dei distretti indiani dell'abbigliamento, la filiera tessile occupa tuttora le prime posizioni tra le voci dell'export indiano (accanto al software) con un ammontare mensile che a metà anno del 2006 (ultimi dati disponibili) era attestato attorno a 1,6 miliardi di dollari in crescita del 18% su base annua. Il Governo di Delhi intende rafforzare questo processo e si è prefissato il raggiungimento di un target annuo pari a 50 miliardi entro il 2010. Secondo molti analisti accreditati si potrebbero raggiungere entro tale data anche gli 80 miliardi di dollari. L'abolizione del sistema delle quote previste dagli accordi Multifibre in vigore fino al dicembre 2004 infatti dato il via libera negli ultimi due anni alla libera importazione di prodotti tessili in Europa e in Usa. In questo contesto l'India emerge ormai come il candidato più accreditato a sostituire o comunque ad affiancare la Cina nelle 'supply chain' degli

operatori della grande distribuzione mondiale e dei grandi brand di abbigliamento.

Per favorire il processo, il Governo di Delhi ha anche annunciato la creazione di 25 parchi industriali (export zones) specificamente dedicati al settore tessile mettendo a disposizione una parte dei finanziamenti. Nove di queste iniziative sono già state approvate ed è previsto che ciascuna di queste comporterà la creazione di almeno 15mila posti di lavoro. Grazie a queste e altre iniziative, secondo recenti valutazioni della principale associazione di promozione dell'export tessile indiano, la produzione tessile del Paese dovrebbe crescere nei prossimi anni a un tasso annuo superiore al 10 per cento. Il raggiungimento dell'obiettivo richiede però un forte programma di investimenti valutati nell'ordine di 31,6 miliardi di dollari da parte delle aziende a cui dovrebbero aggiungersi ulteriori apporti per oltre 19 miliardi di dollari da parte delle grandi istituzioni finanziarie del Paese (IDBI- ICICI- SBI. In questo contesto il Governo di Delhi ha attivato anche un apposito fondo (Tuf: technology upgradation

fund) che ha notevolmente ridotto i costi di finanziamento a medio bancario termine per le imprese indiane che hanno avviato programmi di ammodernamento tecnologico o di espansione produttiva, portandoli su livelli pari al 3-4%. L'attivazione di questo strumento, ormai operante da due anni unita alla riduzione dei dazi doganali per l'importazione di macchine tessili, rappresenta un'opportunità di grande rilevanza per l'industria italiana del settore. Nel corso del primo semestre del 2006 le esportazioni meccanotessili italiane in India ammontano a 95 milioni di dollari suddivise tra tessitura (39%), filatura (21%) e finissaggio. Per gli operatori italiani del settore l'India è oggi il terzo mercato dopo la Cina (167 milioni) e la Turchia (102 milioni). In questo contesto l'Ufficio di Mumbai di Banca Popolare di Verona e Novara si è attrezzato per fornire i clienti indiani delle aziende italiane l'eventuale possibilità di ottenere rifinanziamenti a medio e breve e termine di operazioni di importazioni di macchinari tessili) Per ulteriori informazioni: marco.rubinelli@bpv.it.



COMPONENTISTICA

AUTO

Che, per parte loro, hanno evitato di gridare alla persecuzione. Il taglio sui dazi era ampiamente previsto e, fino a pochi giorni prima della presentazione del budget, le voci più insistenti parlavano di un abbassamento al 5% e non al 10%.

A spingere il governo ad essere meno generoso del previsto con il settore dell'automotive sono stati gli ultimi dati sulla crescita del comparto: secondo i dati della Society of Indian Automobile Manufacturers, il settore, tra aprile e gennaio, è cresciuto del 15,24% con punte a febbraio, per produttori come Maruti e Hyundai, del +53% e +74%. Un boom riflesso anche dall'andamento del settore della componentistica: in base alle statistiche dell'Automotive Component Manufacturers Association of India il tasso medio di crescita tra il 1997 e il 2000 è stato del 9%; tra il 2000 e il 2005 il cambio di passo è stato deciso con un ritmo vicino al 20%; per gli anni a venire le proiezioni sono altrettanto promettenti con un tasso medio di crescita previsto tra il 2005 e il 2014 del 17%. Una maturazione che si vince anche dalla struttura della produzione: mentre negli Anni 90 l'aftermarket valeva il 65% dell'output della componentistica auto indiana, oggi la percentuale è scesa al 25% con la parte del leone fatta dai cosiddetti Original equipment manufacturer come Fiat, Honda e Renault e cosiddette aziende Tier 1, come Cummins, Delphi e Bosch. La gamma dei prodotti ormai è vasta con le parti motore responsabili del 31% dell'output contro il 19% di sterzi e trasmissioni, il 12% degli chassis, il 12% di sospensioni e impianti frenanti. Gli equi-

paggiamenti valgono il 10% del mercato, mentre le parti elettriche solo il 9%. Sotto il profilo regionale è l'Europa il miglior cliente dell'industria indiana delle parti auto con un 36% del mercato, seguita dall'America con il 26%, dall'Asia con il 16%, Africa (10%) e Medio Oriente (10%).

Dietro il ruolo tutto sommato marginale dai mercati asiatici si nascondono alcuni

il recente assestamento delle barriere tariffarie, oggi tra le più basse tra quelle dei Paesi in via di sviluppo - l'industria indiana sconta un deficit oscillante tra il 18 e il 20% nei costi di produzione sia rispetto alla Cina che alla Thailandia. I problemi che affliggono il settore sono quelli soliti: energia costosa e fornita con discontinuità tale da rendere assolutamente indispensabili

Laddove in Giappone spesso bastano due giorni per trasferire un veicolo dalla fabbrica alla nave che dovrà portarlo sul mercato di destinazione in India possono essere necessari anche due mesi. Colpa di una rete di trasporti inadeguata, di ostacoli burocratici spossanti nell'attraversamento dei diversi Stati del Paese e delle lunghe attese all'imbocco dei grandi porti commerciali.

Nonostante questi colli di bottiglia, lo scorso anno le esportazioni sono cresciute del 46% arrivando a 9.127 crore (oltre 2 miliardi di euro) un risultato che la dice lunga sul crescente interesse mondiale generato dal settore indiano della componentistica che solo nel 2004 aveva superato quota 1 miliardo di dollari di export. Merito di un aumento mai così deciso degli investimenti strutturali nel settore passati da 5.110 crore (1,15 miliardi di dollari) ad ottobre del 2005 a 7.646 crore (1,72

miliardi) un anno più tardi. Un esempio recente è la decisione di Behr India, una joint venture tra la tedesca Behr e l'indiana Anand Automotive



dei punti deboli che tutt'oggi rendono l'India meno competitiva di altri mercati per il sourcing della componentistica. Secondo l'Acma - a parte

i generatori; costi elevati delle materie prime; un deficit infrastrutturale che allunga i tempi di consegna e approvvigionamento delle merci.

Un esempio recente è la decisione di Behr India, una joint venture tra la tedesca Behr e l'indiana Anand Automotive

Vuoi investire o sviluppare il tuo business con l'India?

Il nostro Gruppo ha costituito uno specifico Desk India.

Contattaci ai seguenti numeri:

Marco Rubinelli - INDIA DESK

GRUPPO BANCO POPOLARE DI VERONA E NOVARA

tel. 02 8580205 - cellulare: 335 6993811

fax 02 8580200-273 - email: marco.rubinelli@bpv.it



Systems di investire 17 milioni di dollari in un nuovo stabilimento a Pune, una delle capitali indiane dell'automotive. L'obiettivo dichiarato è quello di contribuire a far crescere nel giro di un anno da 65 a 90 milioni di euro il fatturato dell'azienda e di incrementarlo di un altro 50% da qui al 2010.

Ma la voglia di crescere dell'industria indiana della componentistica auto non procede solo per vie interne. Lo dimostra l'aggressiva politica di acquisizioni fatta negli ultimi cinque anni da un'azienda come la Amtek Auto.

Dopo aver perso fin troppe commesse per questioni di stazza l'azienda di Arvind Dham ha inaugurato una coraggiosa campagna acquisti che l'ha vista mettere nel proprio portafoglio ben 10 aziende (metà delle quali europee o americane) e che ha contribuito in maniera determinante alla crescita media del 60% del fatturato vissuta nell'ultimo decennio. Grazie ai clienti conquistati con le acquisizioni e ai saving ottenuti spostando le produzioni in India (dove la manodopera incide per il 6% sul prezzo finale rispetto al 40% dell'Eu-



ropa) oggi Amtek Auto con un giro d'affari di 635 milioni di dollari è seconda solo al tradizionale leader del mercato Bharat Forge, con in più la soddisfazione di aver fatto leggermente meglio sul fronte degli utili. Una crescita che non può più essere solo misu-

badur, vicino a Chennai - è ormai lecito parlare di un cambiamento di paradigma nel settore. I componenti prodotti in India sono sempre più ad alto valore aggiunto e chi investe oggi nel Subcontinente lo fa per realizzare impianti di assemblaggio sempre più



rata in termini di commesse vinte a colpi di ribassi. Con aziende come la Caparo pronte a investire in ricerca e sviluppo - come nel caso nel complesso da 2mila dipendenti progettato a Sriperam-

completi, contribuendo a fare del Paese quell'hub mondiale dell'auto prefigurato dal primo ministro Manmohan Singh nell'Automotive mission plan pubblicato a gennaio (vedi box in pagina).

LE PROSPETTIVE DEL BUSINESS PER IL 2016

I conti si faranno nel 2016. Per quell'anno l'India punta ad avere un settore dell'auto capace di generare 145 miliardi di dollari di fatturato dando lavoro a 25 milioni di persone. L'ambizioso progetto è contenuto nell'Automotive action plan, una road map per l'industrializzazione del Paese che, secondo le stime del governo e delle aziende coinvolte nella stesura del documento, richiederà investimenti per 40 miliardi di euro. L'obiettivo è di fare dell'India un hub mondiale per la produzione di auto di piccola cilindrata, multi-utility vehicles, veicoli a due e tre ruote e trattori. Tra le proposte principali del piano, oltre a quella di creare un comitato interministeriale in grado di garantire la realizzazione di politiche coerenti per favorire la crescita del settore, c'è anche quello di fornire incentivi al settore della Ricerca e sviluppo. Un ambito che, ha spiegato il ministro dell'Industria pesante e dell'impresa privata Santosh Mohan Dev, fino a oggi in India ha ricevuto risorse inadeguate.

LO STATO INDIANO: WEST BENGALA

LE FERITE DELLA STORIA

Il Bengala è stato il primo territorio in Asia meridionale a essere amministrato dalla Compagnie delle Indie, e fu a lungo il centro degli interessi economici e finanziari dell'impero. Dalla capitale Calcutta, che nell'ottocento era la più importante città del Commonwealth dopo Londra, vennero amministrati per un certo periodo anche la Birmania e Singapore. Nel ventesimo secolo però inizia una fase di declino economico in successione. Nel 1912, avviene il trasferimento della capitale dell'impero britannico da Calcutta a New Delhi. Poi nel 1947 al momento dell'indipendenza, la regione venne divisa in due parti, quella occidentale, a maggioranza induista all'interno dell'India, e quella orientale, a maggioranza musulmana all'interno del Pakistan (poi indipendente a partire dal 1971). Questo ha rappresentato un pesante condizionamento negativo per entrambi le componenti della regione. Calcutta, il centro manifatturiero, che si trova vicino al confine dell'attuale Bangladesh (anzi la sua appartenenza all'India rimase in discussione fino all'ultimo momento) restò praticamente separata dal suo hinterland e dai fornitori di materie prime che a loro volta furono separati dai tradizionali sbocchi di mercato. Nella parte occidentale si è creata quindi una condizione di macrocefalia urbana,

con una megalopoli, Calcutta (19 milioni di abitanti) che è stata a lungo la città più popolosa del mondo, all'interno di un territorio scarsamente



urbanizzato. Il 72 per cento della popolazione bengalese vive nelle campagne. Anche in termini di infrastrutture, porti, aeroporti e industrie sono concentrate attorno alla capitale. Vi è un solo aeroporto interno di un certo rilievo, a Bagdogra nel nord dello Stato, attorno a cui si sta tentando di sviluppare un polo industriale importante.

Nell'economia regionale l'agricoltura (27 %) ha ancora un peso superiore a quello dell'industria (22%). Il contributo principale al pil viene però dal settore terziario (51%) nel cui ambito ha un certo rilievo il terziario avanzato, quali il software (17 per cento del pil regionale) e le comunicazioni (12 per cento).

MARXISTI MA SOLO DI NOME

A partire dal 1965 il West Bengal è stato governato quasi ininterrottamente dal loca-

West Bengal (Mappa dei Distretti)



le partito comunista marxista e l'industria locale è stata fortemente egemonizzata e controllata dai sindacati. Per questi motivi gli investitori indiani hanno trascurato a lungo questo territorio. Nella prima metà degli anni novanta, però, riconoscendo il ritardo industriale dello Stato, è stata la stessa dirigenza comunista a correggere la rotta con un approccio più pragmatico. Se il controllo sindacale è rimasto forte nelle aziende già esistenti, nei nuovi progetti invece questo è molto allentato. C'è stata quindi una forte ripresa di interesse per il West Bengal che attualmente comincia a competere come attrazione di investimenti anche con gli stati del sud e dell'ovest. Ad esempio: di recente è riuscito a vincere la concorrenza del Tamil Nadu per l'insediamento di una nuova fabbrica auto del gruppo Tata. Contestualmente sono stati aperti oltre 30 parchi industriali promossi dal Governo locale, focalizzati, su siderurgia, chimica, petrolchimica e informatica con oltre 1300 ettari di terreni ad uso industriali disponibili. Parchi tematici specializzati sono inoltre dedicati al settore agroalimentare e a quello del cuoio. Gli investimenti in West Bengal sono concentrati so-

prattutto nel settore chimico (38 %), petrolifero (34%) e nell'acciaio (17%). La situazione cambia leggermente se si analizzano i soli investimenti esteri. La chimica e i combustibili continuano a predominare, ma vi è una significativa presenza nel software, apparecchiature elettriche (8%), telecomunicazioni e turismo (4 %). Nel settore informatico la competitività è dovuta anche ai costi, inferiori al resto dell'India. Vi sono grandi investimenti immobiliari e infrastrutturali che consentono la disponibilità di spazi per ufficio a costi che sono un terzo rispetto a Bangalore e Chennai. Anche i salari sono decisamente inferiori. Complessivamente nel settore Ict operano nel West Bengal oltre 15.000 addetti. Il Governo locale ha adottato diversi incentivi settoriali, per esempio nel campo della legislazione del lavoro consentendo l'apertura degli uffici per 24 ore al giorno e 365 giorni all'anno e incentivi fiscali come l'esenzione sulle tasse di consumo. Per facilitare la diffusione di un mercato interno e anche stimolare la competitività ed efficienza, il Governo ha lanciato uno schema di informatizzazione di tutti i dipartimenti della pubblica amministrazione.



strada di Calcutta



Skyline di Calcutta

I SETTORI DELL'ECONOMIA

Industria agroalimentare La produzione annua di ortaggi nel West Bengal è pari 10,6 milioni di tonnellate e quella di frutta di 1,8 milioni. Il potenziale ancora largamente non utilizzato in quanto sono relativamente poche le industrie di lavorazione. Per facilitare lo sviluppo del settore il Governo ha istituito sei parchi agro-alimentari in varie parti dello Stato e altri sono in gestazione. Durante la recente visita della delegazione economica un accordo per un parco dimostrativo della tecnologia italiana è stato siglato dall'unione industriali di Parma con la Ficci, l'associazione delle Camere di commercio e delle industrie, del West Bengal. Il West Bengal produce anche il 10 per cento degli oli alimentari consumati in India. Il tè è un'altra importante commodity. Circa il 20 per cento della produzione in-

diana proviene dal Bengala ed è concentrata nell'area di Darjeeling che è una delle denominazioni di provenienza locale più pregiata.

Filiera cuoio Il West Bengal è sede di importanti insediamenti nel settore delle pelli con oltre 500 concerie operanti sul territorio. In questo segmento copre il 22 per cento della capacità produttiva indiana e il 2,5 per cento di quella mondiale. E anche oggi il secondo esportatore del Paese di prodotti lavorati e finiti.

Petrochimica e acciaio Regione di antica industrializzazione il West Bengal mantiene un'importante presenza in alcuni settori di base. Copre circa il 4 per cento della produzione petrolchimica indiana totale e il 13 per cento di quella di polimeri. Le attività sono concentrate soprattutto nel distretto di Haldia. Rilevante anche l'attività siderur-



Uno degli impianti per l'acciaio a Durgapur

gica che copre circa il 10 per cento della capacità produttiva indiana. La presenza di queste industrie è dovuta alla vicinanza di materie prime come il petrolio, nel vicino stato dell'Assam, o di materiali ferrosi e carbone.

NON SOLO CALCUTTA

Il principale centro manifatturiero e finanziario del Bengala è Calcutta (oggi ribattezzata Kolkata), la capitale e l'unico aeroporto internazionale dello stato. A Calcutta c'è anche il

principale porto della regione. Un secondo porto di rilievo internazionale è Haldia, localizzato a 50 km a sud-ovest di Calcutta. Haldia rappresenta un esperimento par-

stato.

Il Governo regionale sta promuovendo altre aree per diversificare i poli di sviluppo industriale, in particolare la regione di Asansol e Durgapur, 150 km a nord di Calcutta ricca in minerali quali ferro, carbone, rame e bauxite e nell'estremo Nord, ai confini con Nepal, Bhutan, e Bangladesh, il distretto di Shiliguri e Jaijpaiguri, a circa 600 km da Calcutta. La prima area è specializzata nell'industria pesante e in quella meccanica mentre la seconda è un parco agro-industriale e sta sviluppando anche il settore IT. Quest'area di Shiliguri e Jaijpaiguri è servita dal secondo aeroporto dello stato, quello di Bagdogra con collegamenti per Delhi, Calcutta e le regioni del nord-est del paese. Si tratta di distretti con un potenziale di sviluppo molto in-



Il fiume Hoogli e il porto di Calcutta nel 1945

icolare ed è stata costituita come città industriale con un decreto del Governo regionale ed è governata da un ente speciale che si chiama Haldia Development Authority (HDA). Di fatto rappresenta il principale polo industriale e portuale dello stato. Vi sono anche incentivi particolari per piccole imprese che si insediano ad Haldia, quali sussidi sul capitale investito fino a un massimo del 15 per cento e di 270.000 Euro, contributi in conto interesse fino a un massimo di 180.000 Euro e il 50 per cento del finanziamento ed esenzione per cinque anni per i costi energetici. Il polo di Calcutta-Haldia, rappresenta per il momento il maggiore hub industriale dello

teressante, purtroppo ancora di difficile accesso, prevalentemente per via aerea e con collegamenti solo nazionali. A parte i tempi di percorrenza per chi viene dall'estero, le infrastrutture stradali locali sono relativamente buone per gli standard indiani ed esiste un'ipotesi di costruzione di un'autostrada Calcutta-Bangkok che transita in questa regione. La fattibilità e la realizzazione di quest'opera transfrontaliera è discutibile, e sicuramente non è a tempi brevi, ma se mai fosse realizzata questo distretto industriale diventerebbe un considerevole volano di sviluppo intraregionale.

**A cura di Sauro Mezzetti
Osservatorio Asia**



L'EXPORT DI SETA CRESCIE GRAZIE ALL'ABBIGLIAMENTO

THE FINANCIAL EXPRESS

New Delhi - Secondo i dati forniti dal Central Silk Board nella prima metà dell'anno finanziario 2006/07 le esportazioni di seta (abbigliamento, tappeti, cascami e filati) ha raggiunto il valore di 16 miliardi di rupie (361 milioni di dollari) pari al 51% del target fissato per l'intero anno. Negli ultimi tempi le esportazioni tradizionali di tappeti in seta fanno fatica a mantenere le quote di mercato a causa della concorrenza estera. L'export di capi d'abbigliamento sta invece crescendo considerevolmente. Nella prima metà dell'anno ha registrato un'espansione del 21% su base annua raggiungendo il valore di 6,2 miliardi di rupie. I principali mercati di destinazione sono la Gran Bretagna (a cui è destinato il 28% dell'export totale), gli USA (11%), l'Italia (6%), gli Emirati Arabi Uniti e la Germania. In crescita anche l'export di cascami in seta.

NIKE INDIA PUNTA A 1 MLD DI DOLLARI GRAZIE AL CRICKET

PRESS TRUST OF INDIA

Delhi - Entro i prossimi 5 anni il gigante dell'abbigliamento sportivo Nike conta di registrare in India un fatturato di 1 miliardo di dollari. Nel 2006 il gruppo statunitense nel paese asiatico ha ottenuto ottimi risultati registrando un incremento delle vendite del 40%. I principali concorrenti sul mercato indiano sono Reebok e Adidas. Il mercato indiano delle calzature e dell'abbigliamento sportivo ha un valore pari a circa 11 miliardi di rupie (250 milioni di dollari). Reebok controlla il

Per tutti i clienti che desiderano avere informazioni e consigli su come operare in India è a disposizione il nostro Ufficio di Rappresentanza a Mumbai:

Mr Ashish Gupta

**BANCO POPOLARE DI VERONA E NOVARA GROUP
INDIA REPRESENTATIVE OFFICE**

601 Housefin Bhavan - C-21 Bandra Kurla Complex
BANDRA (EAST) MUMBAI 400051

tel: +91 22 26572095 - fax: +91 22 26572098

email: bpvindia@vsnl.in

40% delle vendite seguita da Adidas con il 20% e poi da Nike con il 15%. Quest'ultima però sta recuperando terreno e l'anno scorso ha incrementato le vendite del 40% grazie in parte a una sempre maggiore visibilità nel mondo del cricket, con la sponsorizzazione della nazionale indiana in questo sport sulla base di un contratto quinquennale da 45 milioni di dollari e un'intensa attività di merchandising e di iniziative promozionale collegate.



CAFFÈ: ARRIVA LA MINCACCIA VIETNAMITA

THE FINANCIAL EXPRESS

New Delhi - La India's Coffee Exporters Association ha recentemente invitato gli esportatori di caffè indiani a non abbassare ulteriormente i prezzi per far fronte alla concorrenza di altri paesi, primo fra tutti il Vietnam invitandoli piuttosto a cambiare rotta e dedicarsi a mercati di nicchia. L'India è uno dei maggiori produttori mondiali di caffè ma più del 70% della produzione viene esportato. Nel 2006 le vendite all'estero hannoraggiunto le 240mila tonnellate di caffè di cui circa 40mila in direzione dell'Italia. Ma proprio sul mercato italiano che l'India sta incontrando difficoltà a causa della concorrenza dei prodotti vietnamiti venduti a prezzi

considerevolmente più bassi. Gli esportatori indiani ora stanno cercando nuovi mercati e guardano con sempre maggiore interesse al mercato statunitense nei suoi segmenti di nicchia e a quello giapponese.

PREVISTA CRESCITA DEL 10% ANNUO DAL 2007 AL 2012

IL SOLE 24 ORE

Il ministero delle Finanze indiano ha indicato in "un contenimento dell'inflazione che non deprima la crescita", la sfida più importante che attende il Governo di Manmohan Singh, lasciando intravedere una politica economica all'insegna di sgravi fiscali e investimenti infrastrutturali rivolti al mondo delle imprese. L'Economic Survey, un documento pubblicato ogni anno alla vigilia della presentazione della finanziaria, è tradizionalmente oggetto di attenta analisi da parte dei mercati perché fotografa l'andamento dell'economia nell'anno fiscale in corso, prefigurando molti dei provvedimenti in programma per l'immediato futuro. Rispetto all'attuale impennata nella corsa dei prezzi (+6,63% a febbraio anno su anno contro il 5-5,5% auspicato dalla Banca centrale, la Reserve Bank of India) la ricerca sottolinea che "senza rimuovere gli ostacoli sul fronte dell'offerta, in particolare nel settore alimentare, le pressioni inflattive non potranno essere contenute appieno".

Sotto il profilo della politica monetaria, nel corso degli ultimi 12 mesi, cinque rialzi dei tassi e ripetuti aumenti della cash reserve ratio sono

riusciti solo marginalmente a rallentare la crescita del credito, da tre anni vicino al +30%, e dell'inflazione. Secondo S.P. Prabhu, responsabile del segmento fixed income di Idbi Capital, il Governo adesso lavorerà soprattutto "sotto il profilo tributario". Tra le possibili soluzioni che potrebbero venire annunciate oggi nel documento di programmazione economica ci sono ulteriori tagli ai dazi tariffari sulle materie prime e un alleggerimento del regime fiscale sulla produzione di automobili, cemento e acciaio. Per rendere più produttiva l'industria indiana, il budget potrebbe contenere degli incrementi di spesa vicini al 60% per settori infrastrutturali strategici come porti e centrali elettriche. Proprio il settore energetico, rileva la ricerca, è stato tra i meno dinamici nel quinquennio che si concluderà a fine marzo. I megawatt aggiuntivi immessi sul mercato sono stati circa 23.250, il 43% in meno di quanto previsto all'inizio del decimo piano quinquennale e il 37% in meno della stima riveduta due anni e mezzo più tardi. Tra i dati resi noti ieri nell'Economic Survey ci sono anche le previsioni della Planning commission sulla crescita industriale. La ricerca definisce "largamente raggiungibile" l'obiettivo del +10% nei cinque anni dal 2007 al 2012, dopo che, nel quinquennio che si sta per chiudere, lo stesso risultato è stato mancato dell'1,3%. Viceversa, l'obiettivo di ridurre il rapporto deficit/pil al 3,8% è stato raggiunto e probabilmente superato (possibile un 3,6%), soprattutto grazie alle maggiori entrate fiscali. L'economia indiana, ormai un gigante da 854 miliardi di dollari, quest'anno dovrebbe crescere del 9,2%, collocandosi per ritmo di sviluppo al secondo posto dopo la Cina tra le grandi potenze mondiali. Nel corso dei primi nove mesi dell'anno, l'impennata del Prodotto interno lordo ha portato nelle casse dello Stato 69 miliardi di dollari, il 32,8% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, e il 13,3% in più delle stime di inizio anno.