

IndiaNews

MARZO 2007 - N. 5

LA QUALITÀ DELL'INFORMAZIONE PER OPERARE IN INDIA

Il Sole
24 ORE Radiocor
Agenzia d'informazione

OSSERVATORIO ASIA

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 Gujerat 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.

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



Skylines 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-



Uno degli impianti per l'acciaio a Durgapur

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-

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 Jaijpaguri, 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 Jaijpaguri 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 Hooghly 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

stato. Interessante, 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