

sposta alla componente *incertezza* del rapporto, intesa come *gap* fra informazioni necessarie e disponibili, e nell'*e-mail* e tecnologie simili il tentativo di risolvere la sua componente *ambiguità*, intesa come presenza di interpretazioni multiple e conflittuali. Per un approfondimento del diverso rilievo che incertezza ed ambiguità rivestono nello sviluppo di relazioni interorganizzative nell'industria aeronautica, si rimanda al Capitolo Sesto.

⁷ In questi ultimi casi le definizioni adottate assumono generalmente quale *focus* l'orientamento ad evidenziare il prioritario impiego delle *TI* a livello interorganizzativo. Esemplari in tal senso le definizioni proposte da Cash e Konsynski (1985) per i quali l'EDI è «un sistema automatico di gestione dell'informazione condiviso da due o più imprese» e da Holland *et al.* (1992) per i quali rappresenta «lo scambio di informazioni attraverso i confini di organizzazioni per mezzo di *TI*».

⁸ «L'EDI è una tecnica attraverso cui informazioni codificate relative a transazioni sono trasmesse elettronicamente dall'elaboratore di un'organizzazione a quello di un'altra» (Payne e Anderson, 1991).

⁹ «L'EDI consiste nello scambio elettronico di informazioni strutturate fra i sistemi informativi di cliente e fornitori. Svolgendo funzioni applicative, l'EDI si colloca al livello più alto degli standard di comunicazione ISO/OSI» (De Maio e Maggiore, 1992).

¹⁰ In termini esemplificativi si considerino le diverse implicazioni - e le conseguenze a livello contrattuale - per un'impresa fornitrice derivanti dalla richiesta da parte di un'impresa cliente di una proposta di fornitura per un determinato prodotto o, in alternativa, della fornitura di quel determinato prodotto. La diversità delle implicazioni associate all'invio di un listino prezzi, più o meno esaurientemente corredato di informazioni, rispetto a quello di prodotti, ove l'automatismo dell'invio influenza significativamente l'autonomia gestionale del fornitore, non richiedono soverchi commenti.

¹¹ A tal proposito Clark e Staunton (1989) evidenziano come la costruzione di collegamenti interimpresa sia un'attività costosa che richiede investimenti nello sviluppo di canali (di comunicazione), nonché nella creazione di linguaggi collettivi ed organizzativi per la regolazione e l'*editing* delle attività. De Maio e Maggiore (1992), fra i principi posti alla base dei rapporti evoluti clienti-fornitori, sottolineano il ruolo della progettazione ed implementazione di standard condivisi (dalla definizione del contratto quadro, ai protocolli di comunicazione via EDI) quali strumenti atti a consentire un miglioramento a livello operativo, nonché a costituire un «riferimento chiaro delle regole del gioco».

¹² In modo esplicito Mintzberg (1983) mette in relazione le configurazioni organizzative a carattere burocratico con i meccanismi di coordinamento che - pur a vario livello - assumono come prevedibile - e quindi standardizzabile - l'attività da esse svolta.

¹³ Trauth e Thomas (1992) indicano nel 1948 la data di una prima forma di EDI adottata per gestire l'afflusso a Berlino di cargo per via aerea.

¹⁴ La maggior parte delle informazioni di carattere storico citate sull'origine e diffusione dell'EDI e dei suoi standard sono rintracciabili in David e Foray (1993) ed in FTI (1994b); a tali lavori ed alla loro bibliografia si rimanda per eventuali approfondimenti.

¹⁵ Per il solo gruppo Fiat, i fornitori collegati tramite Odette risultavano essere alla fine del 1993 circa 350 nel caso di Fiat Auto e circa 400 in quello di Iveco (FTI, 1994a).

¹⁶ Occorre inoltre rilevare come, da un lato, la consistente prevalenza di relazioni con partner anch'essi statunitensi e, dall'altro, una messaggistica più ampia del ANSI X.12 legata alle sue più antiche origini, contribuiscano a non facilitare la migrazione delle imprese statunitensi verso EDIFACT (Payne e Anderson, 1991; David e Foray, 1993).