

Si potrebbe sostenere l'accesso di imprese e centri di ricerca regionali ai programmi comunitari finalizzati allo sviluppo di nuove tecnologie

L'utilizzo dei servizi dell'agenzia dovrebbe essere particolarmente incentivato per le imprese deboli, dipendenti fortemente da un solo cliente: in questo caso il tipo di intervento da offrire potrebbe essere quello della crescita guidata, dove l'aggettivo "guidata" sta a indicare la presenza forte del cliente di riferimento tanto nella fase di diagnosi dei punti deboli, quanto nel processo di riorganizzazione della piccola impresa fornitrice.

Un'iniziativa di crescita guidata fu messa in atto, con risultati nel complesso positivi, a partire dal 1999 da Fiat Auto e Unione Industriale di Torino nei confronti di circa 400 imprese di secondo livello. Si tratterebbe, quindi, di partire da una riflessione sugli elementi positivi e negativi di questa iniziativa, per rilanciarla e allargarla nelle tematiche coinvolte, vantando come sponsor principale la Regione Piemonte al posto di Fiat Auto.

Regione e fornitori di primo livello sono entrambi interessati alla crescita delle imprese di fornitura di secondo livello: la prima per sostenere e sviluppare competenze esistenti nel territorio piemontese, i secondi perché la loro competitività sui mercati internazionali dipende notevolmente dai fornitori di secondo livello. In particolare, il cliente di riferimento, nella fase di diagnosi, evidenzia le carenze della PMI in ottica di performance erogata, esprime necessità e attese, garantisce il supporto all'iniziativa e testimonia la disponibilità al miglioramento del rapporto col fornitore.

Condizione indispensabile per il successo dell'iniziativa è senz'altro da considerare un'azione, rivolta alle imprese e alle associazioni imprenditoriali della filiera, di forte promozione e coinvolgimento nelle attività che verranno decise.

In questa prospettiva dovrà essere orientato il progetto di "Torino Automotive", la società promossa da enti locali, banche e associazioni imprenditoriali, che intende promuovere il distretto dell'automobile in base ai risultati di uno studio di fattibilità in corso di realizzazione. Infine, in una prospettiva a medio-lungo termine, considerando la crescente importanza che anche nelle prospettive della filiera autoveicolistica hanno assunto e assumeranno la ricerca, la tecnologia e la produzione di conoscenza, occorre verificare le potenzialità dell'intervento regionale per la valorizzazione delle competenze detenute in Piemonte da centri di eccellenza scientifica e tecnologica (quali il CRF e altri enti e laboratori di ricerca), manageriale e formativa (quali l'ISVOR) e dal sistema delle imprese operanti nel design, nella progettazione, nella sperimentazione e prototipazione.

In secondo luogo, e in stretta correlazione con le capacità regionali appena citate, si tratta di verificare potenzialità e fattibilità dell'intervento regionale nel campo delle tecnologie veicolistiche e di gestione del traffico.

Da un lato si può facilitare e sostenere l'accesso di imprese e centri di ricerca regionali ai programmi comunitari finalizzati allo sviluppo di queste nuove tecnologie, quale il VI Programma quadro per la ricerca.

Dall'altro si può facilitare e sostenere l'impegno delle imprese piemontesi nei progetti per lo sviluppo di autoveicoli a minimo impatto ambientale e che utilizzano nuove tecnologie di propulsione per una mobilità sostenibile, che possono svolgere, nella ricerca di motorizzazioni alternative, un ruolo significativo di rilancio del settore autoveicolistico.

L'industria italiana realizza da anni ricerche e sperimentazioni mirate a soluzioni efficienti, i cui costi sono elevati, ma che rispondono all'interesse nazionale di diversificazione degli approvvigionamenti energetici con fonti sicure e disponibili e di contenimento dei livelli di consumo e delle emissioni.

Nel campo delle trazioni alternative si sta definendo uno scenario evolutivo, largamente condiviso da costruttori e ricercatori: il futuro appare proiettato verso l'utilizzo delle *fuel cell* e dell'idrogeno, soluzione realmente praticabile, però, solo con ulteriori innovazioni tecnologiche che non potranno essere immesse nel mercato prima del 2010.

La gradualità nella programmazione degli interventi dipende dunque dallo stato dell'arte delle tecnologie provate e disponibili. Entro il prossimo quinquennio sono attese soluzioni