

aprile 2011 / anno XXII / n. 1

39

informaires

Fare auto in Piemonte



APRILE 2011 ANNO XXII - N. 1

INFORMAIRES
Semestrale dell'Istituto di
Ricerche Economico Sociali
del Piemonte

n. 39, aprile 2011

Direttore responsabile
Marcello La Rosa

Comitato di redazione
Luciano Abburrà, Maria Teresa
Avato, Carlo Alberto Dondona,
Vittorio Ferrero, Tommaso Garosci

Redazione e direzione editoriale:
IRES - Istituto di Ricerche
Economico Sociali del Piemonte
via Nizza, 18 - 10125 Torino
Tel. 011.666.64.11
Telefax 011.669.60.12
e-mail: biblioteca@ires.piemonte.it

Ufficio editoria IRES
Maria Teresa Avato,
Laura Carovigno
e-mail: editoria@ires.piemonte.it

Autorizzazione del Tribunale di
Torino n. 4034 del 10/03/1989.
Poste Italiane, spedizione in
abbonamento postale 70%.
DCB Torino, n. 2/anno XIX

Stampa: IGF - Industria Grafica Falciola

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
2011-2015

Enzo Risso, *Presidente*; Luca
Angelantoni, *Vicepresidente*;
Alessandro Manuel Benvenuto,
Massimo Cavino, Dante Di Nisio,
Maurizio Raffaello Marrone,
Giuliano Nozzoli, Deana
Panzarino, Vito Valsania

COLLEGIO DEI REVISORI

Alberto Milanese, *Presidente*;
Alessandra Fabris e Gianfranco
Gazzaniga, *Membri effettivi*;
Lidia Maria Pizzotti e Lionello
Savasta Fiore, *Membri supplenti*

COMITATO SCIENTIFICO

Adriana Luciano, *Presidente*;
Angelo Pichierri, Giuseppe Berta,
Antonio De Lillo, Cesare Emanuel,
Massimo Umberto Giordani,
Piero Ignazi

DIRETTORE: Marcello La Rosa.

STAFF: Luciano Abburrà, Marco
Adamo, Stefano Aimone, Enrico
Allasino, Loredana Annaloro,
Cristina Aruga, Maria Teresa Avato,
Marco Bagliani, Davide Barella,
Cristina Bargerò, Giorgio Bertolla,
Paola Borriero, Laura Carovigno,
Stefano Cavaletto, Renato Cogno,
Luciana Conforti, Alberto
Crescimanno, Alessandro Cunsolo,
Elena Donati, Carlo Alberto
Dondona, Fiorenzo Ferlino,
Vittorio Ferrero, Anna Gallice,
Filomena Gallo, Tommaso Garosci,
Attila Grieco, Maria Inglese,
Simone Landini, Eugenia Madonia,
Maurizio Maggi, Maria Cristina
Migliore, Giuseppe Mosso, Carla
Nanni, Daniela Nepote, Sylvie
Occelli, Giovanna Perino, Santino
Piazza, Stefano Piperno, Sonia
Pizzuto, Elena Poggio, Lucrezia
Scalzotto, Filomena Tallarico,
Giuseppe Virelli



Ai lettori 3

Fare auto in Piemonte

Le piccole e medie imprese della componentistica auto 7

Le politiche industriali a sostegno del settore
automotive in Europa 13

Il posizionamento della Fiat nello scenario
globale dell'auto 17

La filiera dello stile auto 22

L'Osservatorio sulla filiera autoveicolare 27

Il futuro dell'auto 32

Cinque domande a Giorgio Airaudo, Claudio Chiarle e
Maurizio Peverati 39

Ricerche

Innovazione sociale e prospettive economiche oltre la crisi 45

L'industria dei contenuti digitali 53

Le imprese dei settori tradizionali di fronte alla crisi 58

L'incidentalità stradale al 2008 64

L'agricoltura nel 2009 70

La montagna: varietà e tipologie dei sistemi territoriali locali ... 74

Convegni, seminari, dibattiti 81

Pubblicazioni 91



Le immagini che illustrano questo numero di "InformaIres" sono tratte dalla mostra "L'oro e la seta. I più bei costumi del Teatro Regio tra i preziosi arredi del Museo Accorsi-Ometto", Torino, Museo Accorsi-Ometto, 16 settembre - 26 giugno 2011

AI LETTORI

MARCELLO LA ROSA,
DIRETTORE IRES
PIEMONTE

Questo numero di “Informaires” è dedicato all’industria dell’auto e alla sua filiera.

Si tratta di un tema importante per il Piemonte e di particolare attualità in questi ultimi tempi. Da quando cioè la proiezione internazionale della Fiat ha effettuato un deciso cambio di passo, tale da mettere in dubbio lo storico legame con il territorio regionale. L’ultima virata, contraddistinta dal referendum di Mirafiori e dall’acuirsi delle tensioni tra management e lavoro, ha riportato vistosamente il tema all’attenzione degli organi di informazione di massa.

L’IRES segue con continuità da molti anni l’evoluzione del settore auto. *En passant* si può ricordare una pubblicazione del Comune di Torino del 1981 dedicata al tema del rapporto tra politiche locali e industria dell’auto: *Torino-Detroit: due città a confronto*. Alla redazione del volume contribuirono anche alcuni ricercatori dell’IRES con analisi di straordinaria attualità che possono leggersi con profitto ancora oggi. Dalla fine degli anni ottanta sono inoltre quasi dieci le pubblicazioni dell’Istituto specificamente dedicate all’industria automobilistica nel suo complesso o a suoi aspetti particolari. Segno che l’attenzione su questo tema non è mai venuta meno, né ha mai assunto connotati di attualità cronachistica.

Nei contributi che potrete leggere in questo numero si è voluta offrire una selezione di punti di vista meditati, superando le asprezze del dibattito in corso. Data la sproporzione tra le difficoltà del tema e lo spazio necessariamente limitato di “InformaIres”, la scelta di articoli non ha ovviamente la pretesa di fornire un quadro completo. Piuttosto si è inteso lumeggiare solo alcuni temi che costituiscono altrettante questioni particolari della più vasta tematica. Due articoli in particolare fanno riferimento a due recentissimi lavori dell’IRES sulle piccole e medie imprese del comparto e sulle politiche di sostegno all’automotive che sono integralmente scaricabili dal sito dell’IRES. Chiudono il tema tre interviste ad altrettanti rappresentanti del sindacato metalmeccanici. Le domande sono molto dirette e intenzionalmente lontane dalla tradizione analitica IRES. Cogliamo l’occasione per ringraziare Giorgio Airaudò, Claudio Chiarle e Maurizio Peverati per la cor-

tesia e la disponibilità con cui hanno risposto alla nostra provocazione.

Il resto di questo numero è dedicato ancora principalmente al tema dell'industria, declinato attraverso due settori ai poli opposti: il nuovo settore dei contenuti digitali e il comparto dell'industria "tradizionale". Segue un aggiornamento sull'importante iniziativa della Regione Piemonte volta a monitorare gli aspetti della sicurezza stradale attraverso l'istituzione di un apposito osservatorio affidato all'IRES e ancora un contributo su un settore produttivo che ha per oggetto l'annata agricola.

Si segnalano ancora due contributi originali dedicati al territorio montano e alle con-

essioni tra sviluppo economico e qualità sociale. Su quest'ultimo rilevante tema l'Istituto ha da tempo in corso un laboratorio di ricerca che ha già prodotto molto materiale. Non ultimo il sito Sisreg (www.sisreg.it) che analizza la società piemontese attraverso alcune dimensioni fondamentali del benessere individuale e collettivo. L'argomento è di grande attualità e si connette idealmente a un tema forte della prossima relazione annuale dell'Istituto che dedicherà un'attenzione specifica alla misura della qualità dello sviluppo.

Buona lettura



Fare auto in Piemonte



LE PICCOLE E MEDIE IMPRESE DELLA COMPONENTISTICA AUTO

VITTORIO FERRERO

Alcuni anni or sono l'IRES, in collaborazione con API e CNA, aveva realizzato una ricerca sulla situazione delle piccole e medie imprese piemontesi del settore automotive, all'indomani della crisi della Fiat Auto dei primi anni del 2000. L'obiettivo era quello di valutare l'impatto di quella crisi su un sistema che risultava ancora fortemente integrato a livello locale, soprattutto nell'ambito dell'impresa minore. Il lavoro aveva messo in luce alcuni elementi positivi: le imprese avevano sviluppato strategie di contrasto che indicavano una capacità reattiva e testimoniavano la vitalità del cluster produttivo.

L'occupazione aveva sostanzialmente tenuto. Era stata realizzata una diversificazione significativa all'interno dell'automotive, con la riduzione della dipendenza da Fiat a vantaggio della ricerca di nuovi sbocchi di mercato all'interno del settore, con la crescita della quota diretta ad altre Case auto e l'aumento delle esportazioni e dell'internazionalizzazione. Tuttavia, importanti erano gli elementi reattivi caratterizzati da aspetti negativi, come la diminuzione della dimensione media e innovazioni di processo anziché di prodotto. Appariva anche evidente come le dinamiche del settore avvenissero senza un rilevante ricorso a strumenti di politica industriale, tanto a livello di impresa, quanto di sistema.

A distanza di quattro anni un'altra crisi colpisce ancora più pesantemente il comparto. Ma non riguarda più esclusivamente la Fiat: è una crisi globale. Per questo si è voluto aggiornare quella ricerca per ricostruire il quadro delle stesse imprese che avevano saputo reagire con successo a quella crisi: 153 imprese hanno risposto al nostro questionario

I principali risultati di questa ricerca mettono in evidenza come il processo di selezione, che si era avvertito nei primi cinque anni del decennio in corso, sia continuato anche con il turnaround realizzato da Fiat.

Fino alla vigilia della crisi in corso le migliorate condizioni del mercato non hanno impedito che si realizzasse un'ulteriore diminuzione del numero delle PMI attive nel cluster e una diminuzione del numero di occupati. La tendenza alla diminuzione della dimensione media si conferma peraltro come un fattore critico per le prospettive, in quanto erode le basi necessarie per affrontare la competizione sotto il profilo dell'innovazione e dell'internazionalizzazione.

Il secondo aspetto di rilievo (positivo) messo in evidenza dall'indagine in oggetto riguarda la diversificazione del fatturato: in una situazione di ridimensionamento quantitativo, i contorni del cluster si accentuano, evidenziando un movimento verso la specializzazione, con la riduzione dei mercati diversificati. La ripresa di Fiat ha significato un ritorno alle forniture a Fiat, ma mantenendo gli elementi di diversificazione acquisiti negli anni passati e stabilizzando così la parte di fatturato destinata alle altre Case.

La ricerca mette in luce due fattori. Uno critico: la tendenza alla diminuzione della dimensione media. E uno positivo: la diversificazione del fatturato

Il periodo antecedente la crisi, indicato da oltre due terzi delle imprese come un periodo "senza particolari difficoltà", non pare essere stato per tutte le imprese foriero di solido riposizionamento. Si avverte, fra le imprese che hanno resistito al processo di selezione del periodo precedente, l'operare di ulteriori fattori selettivi anche nel triennio 2005-2008. Aumenta il fatturato all'esportazione in generale, e si configura per talune imprese, non solo le più grandi, una strategia non occasionale ma di lungo periodo. Ma ciò interessa principalmente le imprese appartenenti a gruppi, mentre scarse sono le iniziative produttive all'estero.

Le dinamiche innovative sono risultate alquanto contenute, prevalentemente orienta-

te al miglioramento del processo produttivo più che dei prodotti. Solo un terzo delle imprese, quelle di maggiore dimensione, ha effettuato ricerca e sviluppo e in pochi casi si è evidenziata una capacità relazionale con l'ambiente esterno finalizzato al trasferimento tecnologico.

Le indicazioni che sembrano emergere dagli andamenti rilevati antecedentemente la crisi sembrano delineare un cluster meno denso, caratterizzato da processi selettivi rilevanti, la cui proiezione esterna diviene sempre più elemento caratterizzante, al tempo stesso allentando in misura significativa le relazioni sul territorio.

La crisi si abbatte in modo repentino con una fortissima diminuzione delle commesse. La caduta della domanda rappresenta l'elemento di maggiore difficoltà delle imprese, che sovrasta l'accentuarsi degli aspetti finanziari della congiuntura in corso, come l'allungamento ulteriore dei tempi di pagamento e la stretta creditizia.

Le dinamiche innovative sono risultate alquanto contenute, prevalentemente orientate al miglioramento del processo produttivo più che dei prodotti

Alla diminuzione drammatica del fatturato consegue un altrettanto allarmante livello di saturazione degli impianti e, nella maggioranza dei casi, un crollo degli investimenti avviati o programmati per il 2010 (che rende meno pesante la stretta creditizia). Tuttavia, i dati dell'occupazione, benché in consistente diminuzione, non riflettono la caduta produttiva. Si conferma un comportamento "precauzionale" delle imprese nel ribaltare sull'occupazione i dati negativi del fatturato; stante l'atteggiamento precauzionale sull'occupazione, alla previsione di un aumento del fatturato per l'anno in corso, non corrisponde un aumento degli addetti.

Il mantenimento dell'occupazione in molti casi è ritenuto importante in un'ottica

di ripresa delle prospettive e in molti casi reso possibile dal ricorso agli ammortizzatori sociali. In alcuni casi, più preoccupanti, avviene la scelta obbligata per i costi connessi alle dimissioni di professionalità da lungo inserite nell'azienda. Il comparto automotive appare caratterizzato da alcune tendenze strutturali non facilmente contrastabili dalle imprese intervistate, anche per la loro limitata dimensione: si segnalano la perdita di fatturato per le delocalizzazioni produttive dei clienti, l'accresciuta competitività dei paesi emergenti, la contrazione della domanda per processi di reinsourcing da parte dei clienti e per l'impatto delle politiche (protezionistiche) attuate in Europa in seguito alla crisi.

La crisi si abbatte in modo repentino con una fortissima diminuzione delle commesse, la saturazione degli impianti e un crollo degli investimenti avviati o programmati per il 2010

Inoltre la crisi globale rende ancor più difficile quello che all'apparenza potrebbe essere lo sbocco naturale per la sopravvivenza di queste imprese: la diversificazione su mercati alternativi all'automotive. Il nuovo posizionamento internazionale della Fiat, anche se colto positivamente in termini di impatto sull'attività da parte delle imprese più strutturate, in quelle che sono state intervistate ingenera il timore di un ulteriore allentamento delle relazioni di fornitura a scala locale. Mentre la crisi sembra aver bloccato per una parte cospicua delle imprese intervistate ogni visione del futuro (la metà delle aziende dichiara di non avere a disposizione alcuna strategia di contrasto, oltre alla sopravvivenza nel breve periodo), dall'indagine non emergono tendenze all'aggregazione, nonostante l'evidente e riconosciuta necessità di accrescere le dimensioni verso la soglia che consentirebbe la permanenza sul mercato in prospettiva.

Strategie e reazioni di fronte alla crisi: le risposte delle imprese al questionario

Le imprese reagiscono alla situazione di crisi in modo differenziato, adattandosi in modo vario, con scelte di contenimento dei costi e di utilizzo razionale degli ammortizzatori sociali. Mancano strategie di contrasto e di fuoriuscita precise e definite. Salvo qualche eccezione, le imprese tentano di "resistere" il più possibile ai processi in atto, sfruttando le economie di prossimità e puntando a ridurre i costi, come fonte di vantaggio competitivo, non avendo generalmente le risorse per lanciare programmi che guardino al di là e oltre la crisi. Si può affermare che innovazione, concentrazione e diversificazione non sono viste come possibili vie di uscita dalla crisi: al contrario, la diminuzione della produzione e il calo della redditività hanno innescato processi inversi, incidendo negativamente sui programmi di sviluppo delle imprese.

Innovazione e investimenti

La crisi, nella maggioranza dei casi, ha interrotto i programmi di investimento in essere o bloccato quelli preventivati. L'impressione generale è che le imprese che hanno maggiormente investito (in macchinari, ma anche in innovazione e progetti di ricerca), sulla scorta dell'andamento positivo registrato nel biennio precedente, a causa dell'esposizione finanziaria, vivano oggi una situazione più critica di chi si è accontentato di "vivere alla giornata".

Questo dato, entrato a fare parte del senso comune di molte imprese, ha un effetto di forte disincentivazione agli investimenti, anche su realtà che avrebbero una certa solidità economico-finanziaria. La mancanza di prospettive credibili, inibisce ulteriormente le spinte all'innovazione.

"Del resto investire per cosa se non ci sono prospettive per il settore? Uno fa anche dei sacrifici e investe se pensa che ci possa essere uno sviluppo. Qui non è possibile nessuno sviluppo" (Torneria particolari meccanici).

È da rimarcare che, nelle parole degli intervistati, il termine innovazione è per lo più

sinonimo di innovazione di processo, in grado di garantire una maggiore produttività e una conseguente riduzione dei costi. Con qualche rara eccezione (tra i casi di “quasi eccellenza”), il sistema nel suo complesso non sembra in grado di esprimere un livello di innovazione all’altezza delle sfide in atto nel comparto. Naturalmente non mancano casi in controtendenza: imprese che prima della crisi avevano avviato progetti di ricerca e non li hanno interrotti in base a una precisa scelta, che hanno mantenuto al proprio posto il personale addetto alle attività di progettazione e ricerca, anche nei periodi di massiccio ricorso alla cassa integrazione, imprese che pensano che “solo investendo in ricerca si può uscire dalla crisi”. Aziende che puntano a un’innovazione radicale del prodotto e del suo contenuto tecnologico, che considerano prioritario specializzarsi in nicchie produttive ad alto contenuto tecnologico, per fronteggiare una concorrenza internazionale sempre più qualificata.

“Del resto investire per cosa se non ci sono prospettive per il settore? Uno fa anche dei sacrifici e investe se pensa che ci possa essere uno sviluppo. Qui non è possibile nessuno sviluppo”

“Questo è il nostro futuro, perché su tutto il resto i competitori ormai si sono affacciati da ogni parte del mondo. [...] Del resto la Cina non concorre più solo sui prodotti a basso valore aggiunto, i cinesi hanno un tasso di crescita anche manageriale molto sostenuto e ormai hanno le risorse per andare a cercare ciò che gli serve in giro per il mondo e poi imparare a produrselo” (Produzione componenti antivibranti).

L'impressione è che si tratti di casi sporadici, sui quali peraltro pesa l'incognita relativa alla durata della crisi: l'esposizione finanziaria è tale che, in mancanza di una ripresa vigorosa nel corso del 2010, potrebbe mettere

a rischio la sopravvivenza stessa di tali imprese. Il complesso processo di qualificazione e riposizionamento intrapreso da queste realtà sembra dunque segnare una battuta di arresto: oggi le imprese “virtuose” sono per lo più impegnate a “resistere” alla crisi (anche attingendo alle riserve della proprietà), sperando che la selezione in atto liberi opportunità per chi “sopravviverà alla crisi”.

“Dobbiamo resistere... penso che la crisi farà selezione e per chi ha resistito le opportunità saranno maggiori, ma intanto è durissima...” (Produzione componenti antivibranti).

Diversificazione settoriale

Se, come anticipato, le piccole e medie imprese locali hanno un mercato e un portafoglio clienti diversificato, un ulteriore processo in tale senso appare oggi problematico. L'affollamento di *competitors* (in atto da anni, ma acuito dalla crisi) in settori quali la citofonia, il valvolame, la rubinetteria, il tessile, rende difficile la penetrazione proprio in questi comparti che in passato hanno rappresentato alternative, più o meno praticabili, alle produzioni di tradizionale insediamento nel torinese. La difficoltà di riorientamento del proprio mercato, è imputabile al limitato raggio di azione delle imprese, che operano in prevalenza su scala regionale: il tessuto produttivo piemontese, colpito dalla crisi pressoché in tutte le sue articolazioni produttive, non risulta, difatti, in grado di assorbire processi di *exit* dal settore auto. Concorrono a limitare le opportunità di diversificazione le difficoltà anche soggettive e “culturali” tipiche del livello dimensionale micro.

Se da un lato la ricerca di nuovi clienti rappresenta un costo (in termini di tempo e risorse economiche dedicate) che non tutti possono affrontare, dall'altro, lavorare con committenti non conosciuti rappresenta sempre un rischio, che in questa congiuntura molti non si sentono di assumere: un solo imprevisto potrebbe far saltare l'equilibrio economico-finanziario dell'azienda, difeso con fatica e considerato il miglior risultato raggiunto nonostante la crisi.

Pur con tutti gli ostacoli sopra evidenziati, le imprese “generiche” sono quelle che maggiormente tentano di penetrare in nuovi mercati e di perseguire forme di diversificazione, seppure con limitati investimenti e ancora più limitati ritorni.

In maniera forse controintuitiva, sembra che chi si è orientato su formule di business relativamente poco complesse e/o specializzate, sia oggi meno sottoposto allo stress della crisi. Così un’impresa che ha scelto di non integrare lo stampaggio con l’attività (a maggiore valore aggiunto) di progettazione e produzione di stampi, vive una situazione relativamente migliore delle imprese che hanno operato la scelta opposta.

“Oggi abbiamo 5 ditte esterne che progettano [gli stampi] per noi, se avessimo seguito anche la progettazione ci saremmo concentrati su una sola tipologia di prodotto [...]. Siamo in grado di lavorare per tutti i settori e su numerose tipologie di prodotto e forse questo ci ha permesso di superare molti momenti di crisi” (Stampaggio materie plastiche).

Ovviamente, la mancanza di specializzazione è un’arma a doppio taglio: se le imprese meno specializzate sono più elastiche, e possono facilmente riconvertirsi a prodotti e mercati diversi *dall’automotive*, inevitabilmente incontreranno la concorrenza sui prezzi, in particolare nei settori tecnologicamente meno avanzati dell’auto.

“È vero che chi fa stampaggio di materie plastiche può lavorare per fare un’auto come per fare un cellulare, ma in pratica qui di clienti non ce ne sono. Noi costiamo troppo, questa struttura costa troppo... e allora come fai ad essere competitivo?” (Stampaggio particolari in plastica).

Viceversa, la specializzazione tecnologica rappresenta un vincolo per chi ha una competenza significativa e specifica nel settore automotive, senza avere le dimensioni e la struttura necessaria per modificare il proprio modello di business. In questo senso le “piccole imprese specializzate” danno l’impressione di trovarsi “in mezzo al guado”: non sono in grado di riqualificare le proprie formule imprenditoriali e/o di realizzare innovazioni all’altezza della sfida posta dai mutamenti del mercato auto globale, ma sono

troppo specializzate per riconvertirsi ad altri settori o produzioni.

“È vero che chi fa stampaggio di materie plastiche può lavorare per fare un’auto come per fare un cellulare, ma in pratica qui di clienti non ce ne sono. Noi costiamo troppo, questa struttura costa troppo... e allora come fai ad essere competitivo?”

“Abbiamo pensato a entrare in altri settori, ma la nostra produzione è talmente specializzata per cui comunque dobbiamo restare nell’automotive” (Produzione ricambi, particolari gruppo frenante).

Più praticabile (almeno in teoria), un’evoluzione verso una maggiore diversificazione dei clienti e dei mercati in ambito automotive, secondo processi che sono per lo più esogeni, indotti dai committenti in grado di “trascinare” le imprese verso nuovi mercati. Fino a ora vi è stata una buona capacità di risposta e adattamento del sistema delle piccole e medie imprese, che però potrebbe ridursi, se non supportata dalla capacità di “seguire” i committenti in processi di internazionalizzazione, probabilmente vitali nel prossimo futuro.

Internazionalizzazione

Le dinamiche globali all’interno del settore automotive, il crescente ruolo dei mercati e dei produttori emergenti e lo stesso posizionamento internazionale di Fiat, derivante dall’accordo con Chrysler, spingono nella direzione di una maggiore internazionalizzazione della componentistica piemontese, che presumibilmente dovrà aumentare la propria presenza internazionale. A fronte di tale bisogno/opportunità, l’impressione è che il sistema locale, nel suo complesso, non sia in grado di raccogliere la sfida. Non a caso, la maggio-

ranza delle intervistate dichiara di non avere la soglia dimensionale minima e la struttura necessaria per affrontare processi di internazionalizzazione.

“Abbiamo fatto un’indagine di mercato per decidere se spostare almeno una parte degli impianti nell’Europa dell’est, ma abbiamo capito che siamo troppo piccoli rispetto agli investimenti necessari” (Stampaggio plastica).

Per altro, tra le piccole realtà è tangibile un forte senso di frustrazione, dato dalla consapevolezza che *“per altri”* questi processi potranno comportare un rafforzamento e una crescita degli utili, mentre loro subiranno i contraccolpi della fuga di lavoro verso altre aree geografiche.

Tra le imprese un po’ più strutturate, ci sono peraltro un paio di casi che guardano con interesse alla possibilità di realizzare insediamenti e parte della produzione fuori dall’Europa. Così un’impresa di componenti – che ha avviato fin dai primi anni 2000 attività di internazionalizzazione, attraverso una *joint venture* con un’impresa cinese – considera la propria presenza internazionale uno dei pochi elementi che hanno limitato gli effetti della crisi in corso. E d’altra parte, una piccola selleria (che ha accusato la crisi con minore virulenza di altre realtà), attualmente fornitrice di secondo livello Fiat, sta cercando di aggredire il mercato indiano, considerandolo *“un merca-*

to di sicura espansione e dove una figura aziendale come la nostra manca di riferimento” (Selleria).

Casi di interesse, ma purtroppo isolati in un panorama caratterizzato da una grande incertezza sul futuro e da un senso di impotenza rispetto alle dinamiche in corso.

Aggregazione

Nonostante l’evidente (e riconosciuta) necessità di accrescere le dimensioni verso la soglia che consentirebbe di “stare” nei processi globali legati ai mutamenti del settore auto, i processi di aggregazione, variamente intesi, non sono diffusi e non sembrano essere nell’orizzonte della maggior parte delle imprese intervistate, né nella forma di concentrazione degli assetti proprietari, né in quella più *soft* di aggregazione, e cooperazione di tipo consortile. Si sono dati in passato piccoli processi di aggregazione: imprese che hanno acquisito propri fornitori per integrare il ciclo produttivo o diversificare le lavorazioni, ma non sembra che ulteriori processi siano prevedibili in tempi brevi, in mancanza di certezze per il futuro. Al contrario, almeno in due casi progetti di acquisizione sono stati congelati per assenza di liquidità. Crisi e concentrazione sono visti come elementi alternativi e incompatibili.



LE POLITICHE INDUSTRIALI A SOSTEGNO DEL SETTORE AUTOMOTIVE IN EUROPA

VALENTINA
GOGLIO

Il settore automotive europeo riveste un ruolo centrale per l'intera economia europea, essendo l'Unione il più grande produttore mondiale di veicoli a motore, con oltre 18 milioni di veicoli all'anno, raggiungendo circa un terzo della produzione di veicoli per il trasporto dei passeggeri. Importantissimo il contributo del settore in termini di occupazione, nel quale sono direttamente impiegati più di 2 milioni di lavoratori, che diventano circa 12 milioni se si considera l'intero indotto di fornitura e subfornitura. Inoltre, sebbene si tratti di un settore maturo, l'impegno in innovazione è significativo: con una spesa di circa 20 miliardi di euro si posiziona al primo posto per quanto attiene alla ricerca privata

L settore ha una forte capacità di attivazione produttiva sia nelle fasi a monte che a valle della filiera e presenta una forte connotazione internazionale: all'interno del territorio comunitario: 16 Stati membri si dividono 250 linee di produzione e ogni singolo Stato membro è in qualche misura coinvolto nella catena di fornitura.

Il settore stava attraversando un processo di ristrutturazione profondo già prima della recente crisi finanziaria ed economica. Come reazione a quest'ultima sono stati messi in atto diversi interventi governativi attraverso gli incentivi alla rottamazione. La maggior parte dei paesi europei ha infatti messo a disposizione dei consumatori incentivi monetari di importo variabile (da circa 1.000 a 2.000 euro) per l'acquisto di nuovi veicoli a ridotte emissioni ambientali, che però sono terminati a metà o fine del 2010. Questi hanno solo fatto slittare di un anno le più gravi conseguenze della crisi, come testimoniano le dinamiche sul mercato europeo in questo numero della rivista.

Il quadro prima (e al di là) della crisi era già compromesso dalla presenza di alcuni problemi strutturali, come la saturazione del mercato, l'innalzamento dei prezzi dei carburanti, l'eccesso di capacità produttiva, e condizionato da alcune importanti sfide per il futuro: una crescente sensibilità ecologista che promuove stili di vita sempre meno legati all'utilizzo dell'auto privata, una più stringente legislazione europea sulle emissioni inquinanti e la sfida delle nuove tecnologie.

Il settore stava attraversando un processo di ristrutturazione profondo già prima della recente crisi. Come reazione a quest'ultima sono stati messi in atto diversi interventi governativi attraverso gli incentivi alla rottamazione

È stata realizzata una rassegna su alcuni importanti progetti di rinnovamento sviluppati negli ultimi 5-10 anni all'interno dei diversi cluster produttivi, da parte delle agenzie di rappresentanza dei cluster automotive e dai governi locali, per sostenere la competitività del settore e per contrastare gli effetti della crisi.

Infatti, in molti paesi europei caratterizzati da un significativo sviluppo del settore automotive, le imprese della filiera, spesso con la partecipazione dei governi locali e di altri stakeholder, hanno formato dei cluster caratterizzati dalla presenza di un'agenzia o associazione con il ruolo di supervisione e coordinamento delle iniziative. Queste organizzazioni sia di natura pubblica – nate su iniziativa di un ente pubblico locale – che privata – interamente finanziate dalle imprese del settore – hanno l'obiettivo di sostenere la competitività delle imprese in vario modo: attraverso attività di lobbying sulle istituzioni, consulenza alle imprese in materia di innovazione, iniziative di trasferimento tecnologico e in generale iniziative di sviluppo e stimolo della competitività.

In Italia le esperienze in questo ambito sono state piuttosto limitate e, nonostante esistano alcuni progetti di collaborazione fra imprese ed enti locali, non vi sono iniziative dotate del livello formale e istituzionale che le caratterizza in altri paesi esteri.

In tutte le *mission* delle organizzazioni analizzate è contemplata l'idea del cambiamento e della necessità di anticiparlo. Tutti i cluster analizzati sottolineano l'importanza della creazione di reti fra soggetti diversi per elaborare strategie comuni in grado di rendere un settore maturo come l'automotive in grado di fronteggiare l'evoluzione dei mercati e della globalizzazione.

In tutte le *mission* delle organizzazioni analizzate è contemplata l'idea del cambiamento e della necessità di anticiparlo

A ciò si aggiungono anche iniziative che alcuni cluster hanno ritenuto opportuno mettere specificamente in atto in seguito alla recente crisi secondo uno schema di comportamento non uniforme: mentre alcuni sono intervenuti rapidamente combinando strumenti tradizionali come gli ammortizzatori sociali e progetti innovativi, altri sembrano aver fatto un passo indietro, affidandosi a soggetti e strumenti tradizionali di protezione sociale.

La varietà negli approcci e nell'orizzonte temporale con cui affrontare la crisi, pur con forti difficoltà nel reperimento delle informazioni, consentono di delineare una tipologia delle varie politiche messe in atto.

Come si rileva nella tabella, si tratta principalmente di progetti e programmi che hanno l'obiettivo di intervenire sui problemi strutturali del settore, ma si osservano (in rosso) le iniziative lanciate per far fronte alla recente crisi economica. Tra queste alcune sono strumenti tradizionali di protezione sociali, come lo *short-time work*, che è stato utilizzato in modo generalizzato dai paesi considerati (Austria, Germania e Francia). Per la regione au-

Tab. 1 Un quadro di sintesi

INIZIATIVE	AUSTRIA		GERMANIA				FRANCIA		UK
	STYRIA	REMANIA	SASSONIA	BAVIERA	NORDRENO- WESTFALIA	POLE MOV'EO	POLE MTA	GALLES	
Rilancio della competitività complessiva di una regione	Auto Vision e WOB AG		X						
	AMZ		X						
	Commercial Vehicle Cluster		X						
	Autoland Saxony			X					
	Pacte PME						X		
	Carta nazionale automotive						X		
	KBB	X							
Diffusione dell'innovazione e trasferimento tecnologico	Istituto ricerca tecnologia Automotive		X						
	Bayern Innovativ				X				
	Baika				X				
	Centri di Competenza			X					
	SOP			X					
	Certificazione progetti innovativi						X		
Qualificazione della forza lavoro e matching domanda e offerta	ProAct							X	
	AAS	X							
	Training karenz	X							
	ProfiSachs			X					
Politiche per l'innovazione ambientale	Model regions	X				X			
	Veicoli elettrici, ibridi				X		X		
Misure per contrastare la crisi economica	Short-time work	X	X	X	X	X	X	X	
	Work foundation	X							
	EFG	X							

X Presenza dell'iniziativa

X Iniziative prese per contrastare la crisi

X Probabile, ma non certo

striaca della Styria abbiamo avuto modo di accedere a un numero maggiore di informazioni, per cui possiamo dire che grazie alla tradizione di buon funzionamento delle relazioni industriali sembra in questo caso che siano state messe in campo le iniziative più interessanti di contrasto alla crisi, che si caratterizzano per la presenza di una buona rete di cooperazione fra attori e per la capacità di creare “sistema”, oltre che per l’attenzione alla formazione dei lavoratori.

Tuttavia è doveroso ricordare che la difficoltà nel reperimento delle informazioni può portare a sottostimare la capacità di intervento degli altri paesi considerati. Sempre in tema di iniziative a contrasto della crisi si segnala il progetto di qualificazione per i lavoratori delle imprese colpite dalla crisi “ProAct” messo in campo dal cluster automotive del Galles, e la Carta Nazionale di collaborazione per il supporto del settore automotive lanciata in Alta Normandia che si caratterizza per un elevato grado di interazione fra diversi soggetti in rappresentanza degli interessi organizzati.

In linea generale si può affermare che le regioni tedesche si sono orientate principalmente su iniziative a favore di un maggiore investimento in ricerca e trasferimento tecnologico, creando istituti di ricerca e agenzie specifiche per incentivare l’innovazione e l’interazione fra mondo accademico e industria. Inoltre, l’area della Sassonia ha investito in progetti complessi volti al rilancio della competitività dei territori, all’interno dei quali il settore automotive è stato considerato come uno di quelli trainanti la ripresa. A questo proposito sono state attivati network e si sono avviate iniziative di supporto alle imprese.

La regione austriaca della Styria ha dimostrato di avere un’attenzione particolare nei

confronti delle politiche a favore della qualificazione della forza lavoro con due progetti: uno di contrasto alla crisi e volto alla riqualificazione e riconversione dei lavoratori, l’altro di più ampio respiro che ha l’obiettivo di investire i trend futuri di domanda delle imprese in termini di competenze specifiche.

Il cluster francese di Normandia e Ile de France ha messo in campo attività volte a migliorare la competitività generale della regione, intervenendo a favore delle piccole e medie imprese e incentivando la cooperazione fra gli attori e la creazione di “sistema”. L’altro cluster qui considerato, Pole MTA sembra invece essersi concentrato maggiormente sulla ricerca e sull’innovazione ambientale.

In linea generale si può affermare che in Europa e in particolare nelle regioni tedesche ci si è orientati su iniziative a favore di un maggiore investimento in ricerca e trasferimento tecnologico rispetto all’Italia

Infine, progetti a sostegno dell’innovazione ambientale sono stati intrapresi sia dalle regioni tedesche e austriache (non solo Styria, ma anche la regione di Vienna e l’Austria settentrionale), sia dal cluster francese MTA, che hanno attivato programmi di diffusione della mobilità alternativa, puntando soprattutto sulla ricerca e la messa in produzione di nuove tecnologie di alimentazione da fonti rinnovabili o sul miglioramento delle prestazioni dei veicoli elettrici.

IL POSIZIONAMENTO DELLA FIAT NELLO SCENARIO GLOBALE DELL'AUTO

ALDO ENRIETTI

Il mercato dell'auto europeo, come peraltro nelle previsioni di fine 2009, è caratterizzato nel 2010 da una significativa diminuzione delle immatricolazioni, da una perdita concentrata in alcuni paesi, come la Germania e l'Italia, con il venir meno degli incentivi alla rottamazione. E in questo contesto certamente di difficoltà, la posizione del gruppo Fiat (con i marchi Alfa Romeo, Fiat e Lancia) appare più debole di quella dei maggiori concorrenti. Un andamento analogo lo presenta la quota di mercato in Italia

Il mercato dell'auto europeo, come peraltro nelle previsioni di fine 2009, è caratterizzato nel 2010 da:

1. Una significativa diminuzione delle immatricolazioni: nei primi dieci mesi dell'anno si registra una perdita di quasi 600.000 vetture, pari al 4,6% (tab. 1).
2. Una perdita concentrata in alcuni paesi, come la Germania e l'Italia, con il venir meno degli incentivi alla rottamazione (tab. 2).

In questo contesto certamente di difficoltà, la posizione del gruppo Fiat (con i marchi Alfa Romeo, Fiat e Lancia) appare più debole di quella dei maggiori concorrenti.

Calcolando la quota sul 2010, le performance di Fiat sono tra le peggiori dei principali gruppi presenti in Europa, con una perdita media del 17,4%, pari a quella di Toyota (tab. 3).

Le difficoltà di Fiat sono evidenziate nella figura 1: a livello europeo la quota del gruppo Fiat nel 2010 risulta la più bassa tra gli ultimi quattro anni, dopo che nel 2009 aveva fatto registrare le migliori performance.

Un andamento analogo lo presenta la quota di mercato in Italia (Fig. 2).

Una delle spiegazioni di tale performance negativa è il venir meno degli incentivi che avevano decisamente favorito il gruppo Fiat, in ragione della sua gamma specifica di prodotto, e in particolare il marchio Fiat.

Tab. 1 Andamento mensile delle immatricolazioni in Europa (2010)

GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	MAGGIO	APRILE	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE
2010												
1.219.362	1.131.921	1.885.392	1.327.195	1.316.682	1.560.533	1.213.394	838.108	1.439.269	1.222.538	1.270.216	1.204.336	15.628.946
2009												
1.100.266	1.102.214	1.692.618	1.403.735	1.417.161	1.629.931	1.443.376	930.993	1.547.052	1.408.662	1.326.692	1.216.080	16.218.780

Fonte: ACEA e ANFIA

Tab. 2 Andamento mensile delle immatricolazioni in Germania e Italia

GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	MAGGIO	APRILE	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE
2010 Germania												
181.189	194.846	294.374	259.414	249.708	289.259	237.428	200.885	259.748	256.775	262.262	230.371	2.916.259
2009 Germania												
189.385	277.740	400.965	379.626	384.578	427.111	339.976	275.219	316.166	321.120	279.725	215.564	3.807.175
Delta												
-8.196	-82.894	-106.591	-120.212	-134.870	-137.852	-102.548	-74.334	-56.418	-64.345	-17.463	14.807	-890.916
2010 Italia												
207.263	201.637	259.114	160.916	164.668	171.626	153.713	69.067	154.429	139.740	145.198	130.319	1.957.690
2009 Italia												
158.460	166.319	215.443	189.661	189.879	210.972	206.335	85.123	190.389	196.323	184.152	166.385	2.159.441
Delta												
48.803	35.318	43.671	-28.745	-25.211	-39.346	-52.622	-16.056	-35.960	-56.583	-38.954	-36.066	-201.751

Fonte: ACEA e ANFIA

Tab. 3 Europa allargata: variazione delle quote di mercato dei principali gruppi automobilistici

Vw Group	-4,9
PSA Group	-2,8
Renault Group	+4,4
GM Group	-7,6
Ford	-13,9
Fiat Group	-17,4
Bmw Group	+5,7
Daimler	-2,2
Toyota Group	-17,4

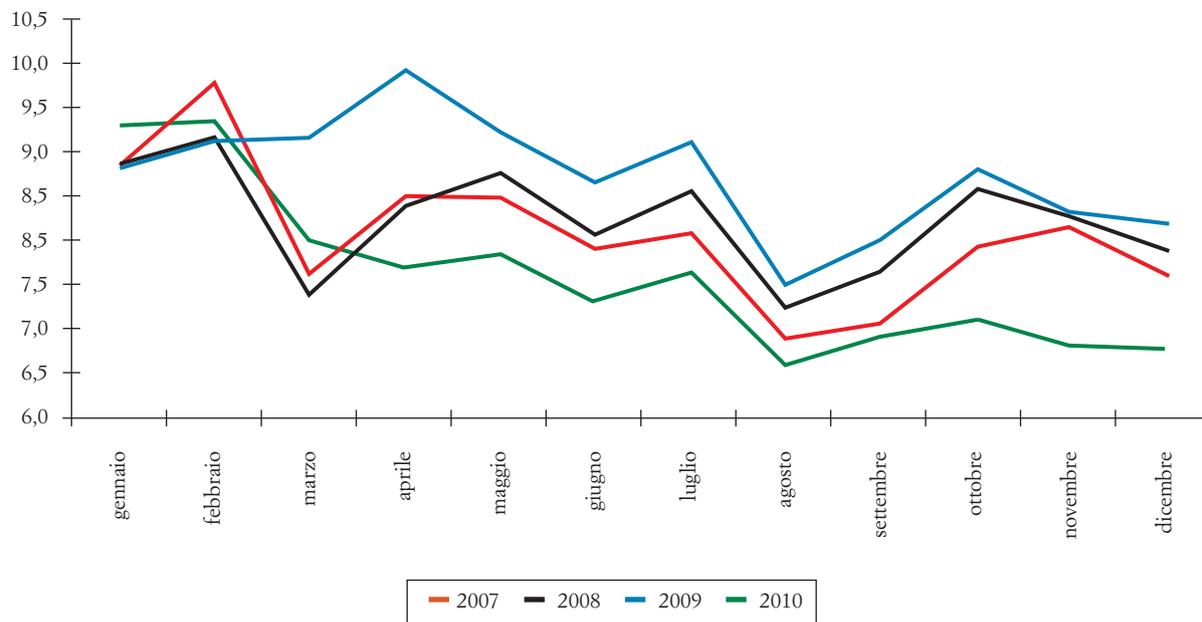
Fonte: ACEA e ANFIA

Nel 2009 si è verificato, infatti un consistente rafforzamento dei segmenti bassi del mercato, superutilitarie e utilitarie (tab. 4), dove sono presenti vetture come la Panda, la 500 e la Punto: insieme hanno fatto registrare un aumento di oltre 800.000 vetture. Rafforzamento che aveva sostenuto la crescita della quota di mercato del gruppo Fiat: non a caso,

nella top 30 europea dei primi nove mesi del 2009 (quelli in cui erano ancora attivi gli incentivi anche in Germania) la Panda fa registrare un incremento di vendite del 31%, subito sotto al 35% della Ford Fiesta.

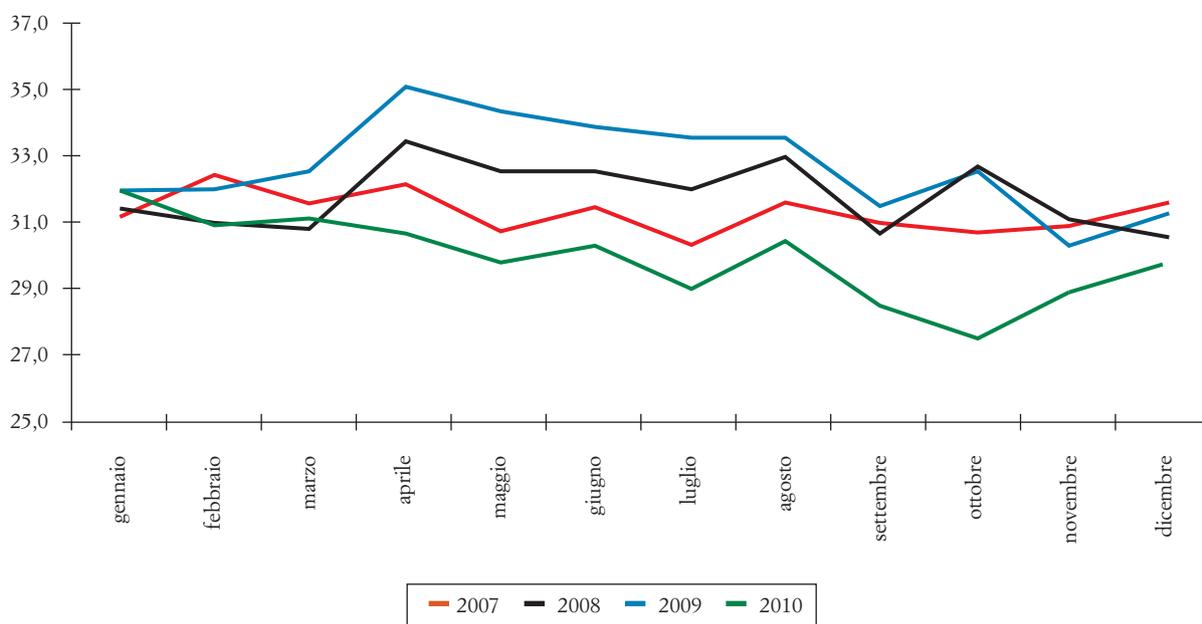
Il rafforzamento della Fiat avviene soprattutto in Italia (fig. 2) e in Germania, principale mercato di sbocco in Europa, dopo l'Italia;

Fig. 1 Andamento mensile della quota di mercato del gruppo Fiat in Europa allargata (valori percentuali)



Fonte: ACEA e ANFIA

Fig. 2 Andamento mensile della quota di mercato del gruppo Fiat in Italia (valori percentuali)



Fonte: ACEA e ANFIA

Tab. 4 Composizione per segmenti del mercato dell'Europa occidentale

	2009	QUOTA %	2008	QUOTA %	INCREMENTO %
Superutilitarie	1.886.100	13,8	1.420.000	10,5	32,8
Utilitarie	4.074.800	29,9	3.674.900	27,1	10,9
Medio inferiori	3.867.900	28,4	4.254.800	31,4	-9,1
Medie	851.600	6,2	945.200	7,0	-9,9
Medio superiori	767.100	5,6	986.400	7,3	-22,2
Superiori	280.500	2,1	339.600	2,5	-17,4
Lusso	35.700	0,3	42.100	0,3	-15,3
Sportive	185.200	1,4	205.200	1,5	-9,7
People Carriers	179.700	1,3	231.700	1,7	-22,5
Suv	1.129.600	8,3	1.104.200	8,1	2,3
Mini Bus	105.700	0,8	140.300	1,0	-24,6
Utility	246.300	1,8	200.000	1,5	23,2
Non specificato	19.100	0,1	17.300	0,1	-

Fonte: AID 1013

in Germania le vendite aumentano dell'80% rispetto al 2008, contro un incremento medio nazionale del 23%: da poco meno di 100.000 vetture a quasi 180.000, proprio a seguito dello spostamento del mercato verso i segmenti bassi.

Tale cambiamento nella composizione del mercato non si è però dimostrato strutturale, ma congiunturale. Nei primi sei mesi del 2010 le vendite nei segmenti utilitarie e superutilitarie in Germania si dimezzano, provocando una diminuzione delle vendite del gruppo Fiat del 56%.

In Italia il gruppo Fiat si trova in una situazione simile a quella riscontrata nel 2005: per i primi nove mesi del 2010 la quota scende infatti a poco meno del 28%

In Italia (fig. 2) il gruppo Fiat si trova in una situazione simile a quella riscontrata nel 2005. L'elemento più grave però è che in Europa occidentale (tab. 5) il calo del 2010 è percentualmente pari a più del doppio dell'incremento del 2009 per i marchi Fiat e Lancia.

Ma la debolezza del mercato europeo, la

sua diversa composizione per segmenti, la fine degli incentivi non hanno però investito in maniera uniforme i gruppi che più avevano guadagnato nel 2009. La tabella 5 mette a confronto le variazioni di quote dei marchi del 2010 con quelle del 2009. Alcuni marchi che avevano fatto registrare un segno positivo nel 2009 lo mantengono anche nel 2010: si tratta di Renault, Dacia, Hyundai, Kia, Nissan e Peugeot, cioè tutti marchi omogenei come gamma con quelli del gruppo Fiat, in particolare col marchio Fiat. Ma, più nello specifico, la crisi del 2009 e la politica degli incentivi alla rottamazione hanno costituito per alcuni marchi, come Dacia, Hyundai e Kia, un trampolino per farsi apprezzare in modo stabile dal mercato.

Ma la debolezza del mercato europeo, la sua diversa composizione per segmenti, la fine degli incentivi non hanno però investito in maniera uniforme i gruppi che più avevano guadagnato nel 2009

Si prenda il marchio Dacia di Renault prodotto in Romania, che rappresenta un vero ca-

so studio di un cambiamento stabile del comportamento dei consumatori europei verso l'acquisto di vetture per cui l'elemento discriminante è il prezzo: se nel 2009 Dacia aveva quasi raddoppiato le vendite rispetto al 2008 in Europa occidentale (190.000 contro 96.000) con una quota dell'1,4%, il trend non appare mutato nel 2010. Le vendite sono infatti incrementate ulteriormente del 20% per un volume di quasi 230.000 unità (più del doppio di Lancia e Alfa e pari a Volvo). Un trend analogo, ma meno accentuato lo presentano i due marchi coreani, Hyundai e Kia.

Ma performance positive non sono realizzate solo da marchi relativamente nuovi e che offrono prevalentemente modelli di basso di gamma: ad esempio, il marchio Renault au-

menta la sua quota anche nel 2010 e Volkswagen perde quanto aveva acquistato nel 2009.

In conclusione, emerge un problema di gamma per Fiat, sia nei segmenti bassi che in quelli alti

In conclusione, emerge un problema di gamma per Fiat, sia nei segmenti bassi che in quelli alti: nei primi non è riuscita a mantenere nel 2010 le buone performance del 2009 e nei secondi continua la difficoltà ad avere modelli di successo duraturo e di volumi significativi.

Tab. 5 Variazione percentuale delle quote di mercato dei principali marchi (Europa allargata)

	2008/2009	2009/2010
Volkswagen	6,6	-6,6
Audi	-7,0	1,7
Seat	-3,9	-4,7
Skoda	16,9	-3,2
Peugeot	0,5	-0,4
Citroen	3,0	-4,5
Ford	5,7	-13,3
Volvo	-9,4	12,6
Renault	0,7	3,4
Dacia	95,0	10,2
Opel/Vauxhall	-5,1	-5,5
Chevrolet	14,9	-6,4
Fiat	7,2	-18,8
Lancia	6,4	-18,2
Alfa Romeo	8,0	-0,4
Bmw	-15,3	6,5
Mini	-5,3	3,9
Toyota	-0,3	-16,5
Mercedes	-13,3	-0,1
Smart	-7,4	-14,0
Nissan	10,8	9,7
Hyundai	32,3	4,7
Suzuki	10,6	-21,7
Honda	-4,1	-13,5
Kia	8,3	4,5
Chrysler	-41,4	-26,8

LA FILIERA DELLO STILE AUTO

GIUSEPPE G. CALABRESE

Solo pochi anni fa ai produttori di carrozzeria europei era stato preventivato da molti analisti del settore automotive un futuro brillante, ma il corso degli eventi accaduti negli ultimi cinque anni, a prescindere dalla crisi economica in corso, ha palesato un'evoluzione radicalmente diversa. Tale situazione ha causato per la quasi totalità dei carrozzieri europei la cessazione dei contratti di produzione

Bertone ha smesso di produrre autovetture nel 2006, Karmann e Heuliez nel 2009, Pininfarina in questi mesi, e Valmet sta ridefinendo la strategia organizzativa. Di fatto Magna Steyr è rimasto in Europa l'unico produttore di autovetture per conto terzi su larga scala delineando una situazione particolarmente delicata. In nessun comparto economico è auspicabile, infatti, che rimanga un solo fornitore per il fatto che può assumere posizioni di mercato dominanti e il committente perdere la possibilità di scegliere tra differenti proposte commerciali.

Nei primi anni cinquanta i carrozzieri inventarono una nuova dimensione industriale per soddisfare una domanda particolare per i mercati di nicchia, e solo chi ha seguito questa evoluzione è sopravvissuto. Ora devono far fronte a una situazione completamente capovolta considerando il fatto che storicamente le caratteristiche peculiari di questo segmento produttivo sono: focalizzazione sui modelli *premium*, alta intensità di manodopera con elevata conoscenza specializzata, localizzazione prevalentemente nei paesi d'origine.

L'industria dell'auto sta cambiando e soprattutto si è modificata la struttura di potere a favore delle case automobilistiche con sensibili conseguenze sulla catena della fornitura.

Nel caso dei carrozzieri non è più possibile operare come costruttore a contratto individuale e indipendente, con volumi bassi di produzione. Questa tipologia di fornitura è sempre meno attraente per i costruttori automo-

bilistici alle prese con un elevato eccesso di capacità produttiva e in grado di gestire in modo flessibile anche le produzioni numericamente meno rilevanti.

Bertone ha smesso di produrre autovetture nel 2006, Karmann e Heuliez nel 2009, Pininfarina in questi mesi e Valmet sta ridefinendo la strategia. Magna Steyr è rimasto in Europa l'unico produttore di autovetture per conto terzi su larga scala

Nel momento in cui si scrive, Karmann si trova nella posizione di insolvenza e il curatore fallimentare sta provvedendo allo smembramento e alla vendita delle diverse unità produttive a Volkswagen, a Webasto e a Valmet, mentre Heuliez è stata smembrata in due distinte imprese: la divisione auto elettrica è stata acquistata dalle società tedesche Kohl e Con Energy (68,2%) e dalla regione di Poitou-Charentes, mentre il gruppo industriale Baelen-Gaillard è diventato l'unico proprietario delle attività dello stampaggio, della saldatura, della produzione di moduli per la scocca, dell'ingegneria, della prototipia e della modellazione fisica e virtuale.

Ma quali sono stati gli eventi che hanno scandito la recente storia dei due grandi carrozzieri italiani?

Lo sviluppo societario della Bertone è cominciato a declinare dopo la morte di Nuccio Bertone nel 1997 e in particolar modo per le successive modifiche gestionali. Più precisamente, l'azienda a conduzione familiare ha iniziato ad avere difficoltà finanziarie nel 2003, quando l'intero gruppo contava complessivamente circa 2.000 dipendenti, la maggior parte dei quali relativamente giovani e di assunzione recente.

In quel periodo erano operative tre società: Stile Bertone (il centro stile con sede nei pressi di Torino); Carrozzeria Bertone (l'attività manifatturiera con sede a Grugliasco); Bertone Glass (per la produzione di parabrez-

za di sicurezza per veicoli industriali e vetri speciali con sede nella provincia di Torino). La divisione *engineering* faceva parte della Carrozzeria Bertone e contava circa 40 dipendenti.

Nell'estate del 2009 la crisi Bertone è stata risolta dopo una lunga disputa tra i suoi proprietari. La vedova di Nuccio Bertone ha ripreso il controllo del marchio, dei brevetti e di tutto l'archivio aziendale, mentre le sue due figlie hanno dovuto dimettersi. La carrozzeria e le attività manifatturiere sono state cedute a Fiat Group Automobiles, mentre lo stile e le attività di ingegneria sono state unificate nella nuova holding Bertone Cento, per seguire lo stesso modello di *business* di Italdesign-Giugiaro, prima che questa fosse acquistata dal Gruppo Volkswagen.

Attualmente Bertone ha ridefinito la struttura organizzativa in una società in grado di fornire un servizio completo dai bozzetti di stile fino alla costruzione del prototipo e al lancio produttivo. Le divisioni dello stile e dell'ingegneria contano circa 200 dipendenti, tra ingegneri e progettisti, che possono fornire fino a 30.000 ore di ingegneria e sviluppare fino a quattro progetti completi l'anno. La presenza di un'attrezzata modelliera fisica consente ancora la produzione di veicoli unici costruiti interamente in modo artigianale.

Attualmente Bertone ha ridefinito la struttura organizzativa in una società in grado di fornire un servizio completo dai bozzetti di stile fino alla costruzione del prototipo e al lancio produttivo

La divisione stile conta circa 80 dipendenti tra cui 60 modellisti fisici e 20 disegnatori per la maggior parte giovani e italiani, mentre la divisione ingegneria conta circa 120 dipendenti. La maggior parte di essi proviene dalla fusione con il gruppo Te.Di, i cui proprietari sono diventati azionisti di minoranza. La fusione ha permesso la diversificazione nel set-

tore ferroviario, per questo motivo la divisione *engineering* sta ampiamente investendo in ergonomia e collaborando con alcune università italiane.

Per quanto riguarda le attività di ingegneria e design, il comparto automotive copre il 75% delle vendite e il restante è coperto dal trasporto ferroviario. In futuro le percentuali potranno variare in base all'evoluzione del mercato, ma l'attenzione sul settore ferroviario è in significativa crescita. Nel 2010, Bertone ha firmato un accordo con Iveco e ha ottenuto due ordini con imprese automobilistiche cinesi, con una crescita del fatturato doppia rispetto al 2009. Tutti i dipendenti sono rientrati dalla Cassa Integrazione.

Per quanto riguarda il comparto ferroviario, nel 2010, Bertone ha vinto insieme ad AnsaldoBreda e alla canadese Bombardier la gara di appalto di Trenitalia per la consegna di 50 treni ad alta velocità (Zefiro V300), che entreranno in servizio a partire dalla fine del 2012. Bertone ha curato lo stile e l'*engineering* sia della locomotiva, sia degli interni e degli esterni dei vagoni.

Nella nuova struttura organizzativa Bertone ha intrapreso un processo di diversificazione produttiva e geografica. La diversificazione produttiva è avvenuta in settori collegati al comparto automobilistico e che sono ritenuti fondamentali per il futuro dell'economia mondiale quali le tecnologie: dell'informazione e della comunicazione (ICT Division con cinque dipendenti), dello sviluppo sostenibile (otto dipendenti) e dei materiali innovativi come i vetri di sicurezza per veicoli industriali e speciali (ex Bertone Glass, 70 dipendenti). L'apertura della sede cinese a Pechino, invece, risponde alla necessità di avere una presenza diretta sul principale mercato automobilistico e nel trasporto ferroviario. Tale sede, attualmente, ha un ruolo di rappresentanza, ma è previsto che diventi un centro operativo.

Per quanto riguarda Pininfarina, invece, nell'ultimo piano industriale del 2009 è stata adottata una nuova strategia manageriale ponendo fine alle attività di carrozzeria. Sebbene la struttura organizzativa non sia ancora definitiva, le attività saranno focalizzate sullo stile e l'ingegneria, mentre l'attività manifatturiera sarà concentrata esclusivamente sulla costru-

zione di automobili elettriche. Attualmente Pininfarina ha unità produttive in Italia, Germania, Svezia, Marocco e Cina, ed è quotata alla Borsa di Milano dal 1986.

Il piano industriale è stato definito in concomitanza del salvataggio approntato dalle banche creditrici al fine di evitare il fallimento. Secondo i termini del piano finanziario, alle banche creditrici è stato accordato il controllo societario, anche se la famiglia è ancora coinvolta nella gestione dell'azienda. La vendita della quota del 50,7% detenuta da Pincar, la finanziaria della famiglia Pininfarina, è stata concordata come parte del rimborso del debito contratto con le banche alla fine del 2008. Al momento in cui si scrive, la struttura proprietà non è ancora definita, le banche sono alla ricerca di un compratore. Tra i possibili acquirenti rientrano Magna Steyr e case automobilistiche cinesi con le quali Pininfarina ha collaborato negli ultimi anni.

La grave situazione finanziaria ha comportato la drastica revisione del *core business* e in particolare la cessione dello stabilimento di Grugliasco alla De Tomaso Automobili spa. Ciononostante, Pininfarina è ancora uno dei principali centri stile dell'auto a livello mondiale ed è in grado di offrire un servizio completo dal bozzetto al prototipo finale, nonché la produzione in piccola serie. Inoltre, è particolarmente attiva nell'*industrial design* e nella progettazione di tutti i mezzi di trasporto.

Per quanto riguarda Pininfarina, invece, nell'ultimo piano industriale del 2009 è stata adottata una nuova strategia manageriale ponendo fine alle attività di carrozzeria

Il nuovo piano industriale e finanziario si basa su tre linee direttrici: un diverso posizionamento di *business* (la produzione di automobili per conto terzi, su cui la società ha basato fin dalle sue origini le sue strategie produttive è venuta meno); il consolidamento delle attività di stile e dei servizi di ingegneria;

la riduzione dei costi e la riorganizzazione del processo produttivo.

Riassumendo, anche nel caso di Pininfarina la prospettiva è quella di seguire essenzialmente il modello di *business* di Italdesign-Giugiaro, prima dell'acquisizione di Volkswagen, con l'aggiunta della produzione dei veicoli elettrici che, rispetto al motore a combustione interna, risulta essere più semplice.

Per la sopravvivenza di queste imprese un'opzione è di cambiare radicalmente il core business focalizzando l'attenzione su produzione manifatturiera, come il design e l'engineering, oppure autovetture elettriche. Questa opzione che salvaguarda l'indipendenza aziendale è stata perseguita pienamente da Bertone e Pininfarina

A tal proposito la strategia di Pininfarina nei veicoli ecologici può essere analizzata sotto una duplice prospettiva: lo sviluppo completo di veicoli ecologici dallo stile al prototipo marciante per altre case automobilistiche, aziende di servizi pubblici o enti amministrativi; lo sviluppo, la produzione e la vendita diretta di veicoli ecologici a clienti indistinti.

Il recente lancio del prototipo Nido EV (veicolo elettrico) rientra nel primo caso. Nido EV è un prototipo funzionante di una nuova famiglia di veicoli elettrici, con una produzione massima di 10.000 unità l'anno in modo che non diventi un importante concorrente per le grandi case automobilistiche in procinto di entrare in questo comparto.

Intanto il progetto Bluecar sviluppato in *joint venture* paritetica con il gruppo industriale guidato dall'imprenditore francese Vincent Bolloré rientra nella seconda linea strategica per i veicoli ecologici. Questa *joint venture* è stata costituita nel 2008 con lo scopo di progettare, sviluppare, produrre e distribuire

un'automobile elettrica con rivoluzionarie caratteristiche tecniche ed elevati standard qualitativi, ma sulla sua positiva evoluzione permangono ancora molti dubbi.

Sulla base dei casi aziendali brevemente presentati, due ipotesi sembrano emergere per la sopravvivenza di queste imprese.

La prima alternativa è quella di cambiare radicalmente il *core business* focalizzando l'attenzione su alcune attività collaterali alla produzione manifatturiera, come il design e l'*engineering*, oppure spostando la produzione sulle autovetture elettriche ed eventualmente iniziarne la commercializzazione anche tramite il proprio marchio. Questa opzione che salvaguarda l'indipendenza aziendale è stata perseguita pienamente da Bertone, da Pininfarina fino a quando non sarà definita la nuova struttura proprietaria, ma anche da Heuliez attraverso la società scorporata Mia Electric e da Valmet Automotive.

La seconda strada è quella dell'affiliazione a una casa automobilistica, come nell'impostazione di tipo giapponese, o della consolidazione come fornitore di moduli o sistemi. Tra i casi di affiliazione rientra Karmann che ha ceduto i suoi impianti a Volkswagen, a Webasto e a Valmet, e in qualche misura Italdesign-Giugiaro anche se non si può considerare un carrozziere, mentre l'attività di fornitura di sistemi permane in Magna Steyr ed è stata adottata da Heuliez attraverso la divisione manifatturiera acquistata dal gruppo Baellen-Gaillard.

La seconda strada è quella dell'affiliazione a una casa automobilistica, come nell'impostazione di tipo giapponese, o della consolidazione come fornitore di moduli o sistemi

Entrambe le strategie di *business* presentano punti di forza e di debolezza, tuttavia, se dovesse prevalere la seconda, l'interno sistema

automobilistico perderebbe gran parte della capacità creativa e innovativa che i carrozzieri europei, e in particolare quelli italiani, sono stati in grado di offrire fin dagli albori del processo di motorizzazione.

A queste due opzioni se ne sta aggiungendo una ulteriore relativa, tuttavia, a nuovi operatori che stanno acquisendo le competenze di carrozzieri per produzioni di nicchia su modelli particolari o di alta gamma, e che trova conferma anche in Europa come nel caso della casa olandese Spyker, recente acquirente di

Saab. Sono al momento dei tentativi, come nel caso di Cecomp, un modellatore fisico con elevate competenze nella prototipia e nella pre-industrializzazione con sede vicino a Torino, che ha ampliato lo stabilimento per iniziare la produzione di auto elettriche per conto di Bolloré, o degli azzardi come nel caso di De Tomaso che negli ex impianti Pininfarina a Grugliasco e Delphi a Livorno intende costruire tre modelli in alluminio basati su un'innovativa tecnologia costruttiva con una produzione massima di 9.000 vetture l'anno.



L'OSSERVATORIO SULLA FILIERA AUTOVEICOLARE

SETTORE STUDI,
STATISTICA E
DOCUMENTAZIONE
DELLA CAMERA DI
COMMERCIO DI
TORINO/STEP
RICERCHE SRL

Dal 1997 la Camera di commercio di Torino produce l'Osservatorio sulla filiera autoveicolare italiana, un rapporto nato con lo scopo di colmare un'esigenza conoscitiva e di diventare un punto di riferimento per tutti quelli che operano a vario titolo nel settore automotive. Nel corso degli anni l'analisi si è ampliata fino a comprendere tutta la filiera autoveicolare e dal 2009 l'Osservatorio è realizzato in collaborazione con l'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). La ricerca è curata da Step Ricerche srl

Il quadro internazionale

L'ultima edizione dell'Osservatorio ha analizzato un periodo, il 2009, molto difficile per il settore automotive, che dopo sei anni di crescita ha subito una pesante battuta d'arresto a causa della peggiore crisi economica degli ultimi sessant'anni. Le immatricolazioni di autoveicoli sono scese dai 62 milioni del 2007 – ultimo anno di crescita del settore – ai 57 milioni del 2009 e per la prima volta la Cina ha sorpassato gli Usa. La produzione ha accusato una flessione ancora maggiore: dopo aver raggiunto la quota record di 73 milioni di autoveicoli (2007), è calata a 61 milioni nel 2009, quasi 10 milioni di autoveicoli in meno (-13,5% rispetto al 2008).

Tuttavia la crisi non ha colpito nella stessa misura tutti i mercati: quelli delle economie mature hanno accusato delle flessioni (-21,4% le immatricolazioni negli Stati Uniti), mentre quelli dei paesi emergenti hanno continuato a crescere.

Già a partire dal 2009, è iniziata una fase di ripresa, ma il 2010 per il comparto autoveicolare può essere considerato come un periodo di transi-

zione: se nei primi dieci mesi dell'anno le vendite sono ritornate ad aumentare negli Stati Uniti (+10,5%), Giappone (+14,2%) e in Russia (+22,5%), in Europa hanno registrato una nuova contrazione (-5,2% nell'area UE più Efta), a causa della graduale conclusione degli incentivi statali e della diversa intensità di recupero dell'economia europea, che procede più lentamente che nel resto del mondo.

Il mercato italiano

Pure il mercato italiano ha seguito nel 2009 le stesse sorti dell'Europa e degli Stati Uniti: a seguito degli incentivi governativi è rimasto stabile per quanto concerne le immatricolazioni di autovetture, ma complessivamente è sceso di circa il 3% a causa della flessione delle vendite di veicoli industriali e commerciali (fra il 20% e il 40% in Italia come in Europa).

La fine degli incentivi statali e una fiducia dei consumatori ancora influenzata dagli alti livelli di disoccupazione e dall'instabilità della ripresa hanno determinato nei primi dieci mesi del 2010 un'ulteriore riduzione del 6,6% delle immatricolazioni di autoveicoli.

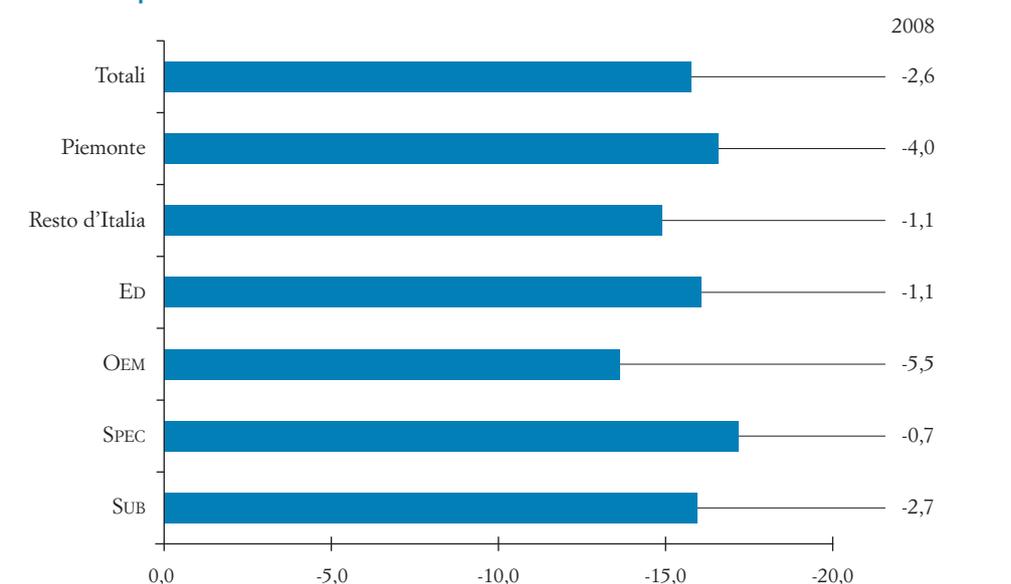
I risultati della ricerca

L'Osservatorio ha indagato un campione di 983 imprese italiane, di cui 398 con sede legale in Piemonte. Il campione è rappresentativo di un universo di circa 2.600 società di capitali (di cui circa la metà piemontesi), componenti la filiera italiana autoveicolare. La filiera nel 2009 ha prodotto un fatturato complessivo di 41,7 miliardi di euro (di cui 37,9 provenienti direttamente dal settore automotive) e ha occupato 171.000 addetti.

La crisi non ha colpito nella stessa misura tutti i mercati: quelli delle economie mature hanno accusato delle flessioni (-21,4% le immatricolazioni negli Stati Uniti), mentre quelli dei paesi emergenti hanno continuato a crescere

Le imprese con sede legale in Piemonte si confermano pesare circa la metà del cluster

Fig. 1 Variazione percentuale del fatturato totale 2009 rispetto al 2008, e confronto con la variazione registrata nel 2008 rispetto al 2007



Fonte: elaborazioni Step Ricerche su dati rilevati da interviste e bilanci

nazionale: hanno fatturato 21,3 miliardi di euro e hanno impiegato 84.000 occupati. Rispetto all'anno precedente è stata rilevata una variazione dei ricavi totali pari a -15,8% in Italia e a -16,5% per le società piemontesi.

Si è trattato di una crisi generalizzata che ha coinvolto in maniera omogenea tutti i territori e i segmenti di prodotto analizzati: si va dal -13,6% dei fornitori di moduli e sistemi al -17,1% degli specialisti.

Rispetto all'anno precedente è stata rilevata una variazione dei ricavi totali pari a -15,8% in Italia e a -16,5% per le società piemontesi

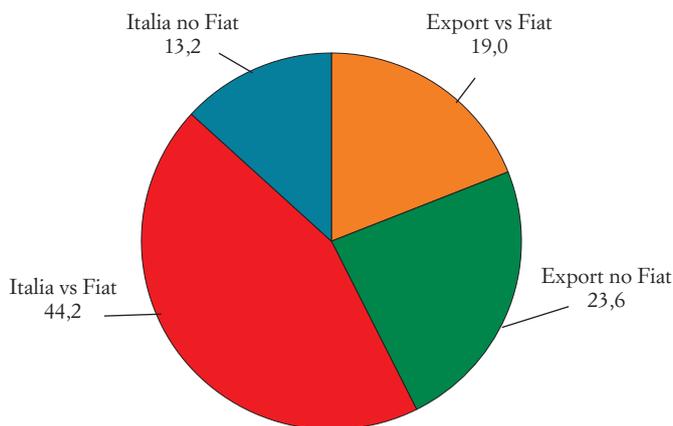
A seguito delle buone performance registrate dai marchi del Gruppo Fiat, lo scorso anno la parte di fatturato generata da Fiat è aumentata: su 100 euro di ricavi della filiera 44,2 euro (erano 34,2 nel 2008) sono dovuti a commesse nazionali verso il gruppo Fiat, 19 euro a commesse Fiat oltre confine, per un totale di 63,2 euro (erano 47,8 nel 2008). In Piemonte questo valore sale a 78,1.

Nonostante la significativa riduzione delle esportazioni manifestata dal settore automobilistico nel 2009, l'internazionalizzazione resta un fattore di sviluppo importante, tanto che circa il 63% del campione intervistato ha dichiarato di vendere all'estero prodotti e servizi. L'Europa occidentale continua a rimanere un mercato importante (citata da 66 rispondenti su 100 che hanno affermato di aver acquisito nuovi mercati negli ultimi tre anni), ma ottengono un peso sempre maggiore le nuove frontiere della produzione autoveicolare, l'Europa centrale (34), i paesi dell'area NAFTA (26) e l'Asia (56).

In un anno difficile come il 2009, le imprese della filiera automotive sono riuscite a non sacrificare la spesa in ricerca e sviluppo

La presenza delle imprese piemontesi sui mercati internazionali appare maggiore di quella del resto dell'Italia: il 69% ha mantenuto commesse estere a fronte del 58,5%. Viene anche rilevato un numero maggiore di aperture di stabilimenti piemontesi all'estero

Fig. 2 Ripartizione del fatturato 2009 per cliente finale



Fonte: elaborazioni Step Ricerche su dati rilevati da interviste e bilanci

negli ultimi tre anni: 16 unità contro 9 del resto dell'Italia.

In un anno difficile come il 2009, le imprese della filiera automotive sono riuscite a non sacrificare la spesa in ricerca e sviluppo. La quota dei ricavi destinata a questa spesa è risultata pari al 2,6%, sostanzialmente simile a quella dell'anno precedente (2,4%). È cresciuta la collaborazione fra le imprese e le università e ci sono stati segnali in questo senso anche per la collaborazione fra imprese.

Per fronteggiare la crisi oltre la metà delle imprese del campione (il 58%) ha ristrutturato o apportato innovazioni al processo produttivo, il 30% ha anche rinnovato il catalogo aziendale e il 13,4% ha proposto ai clienti prodotti innovativi non ancora presenti sul mercato. Particolarmente attivo è apparso il Piemonte, dove quasi il 70% delle imprese regionali si è impegnata in almeno una di queste azioni.

Fra le nuove opportunità commerciali, un posto importante è senza dubbio occupato dal green tech. In un solo anno le imprese attive su questo fronte sono passate dal 12% al 23% del campione: 72 in Piemonte e 150 nel resto d'Italia.

Non sono mancate le imprese che hanno saputo "battere la crisi" (l'8% ha incrementato il fatturato) o resistervi (il 16% ha ricavi 2009 in linea con il 2008). Si tratta di aziende particolarmente attive nell'ambito dell'innovazione (riduzione dei costi, aumento della produttività, miglioramento e della creazione di nuovi prodotti)

Non sono infine mancate le imprese che hanno saputo "battere la crisi" (l'8% ha incrementato il fatturato) o resistervi (il 16% ha ricavi 2009 in linea con il 2008). Si tratta di aziende particolarmente attive nell'ambito

dell'innovazione (l'80%), sia sul fronte della riduzione dei costi e dell'aumento della produttività (il 63%), sia su quello del miglioramento e della creazione di nuovi prodotti (circa il 40%). Sono imprese che si dedicano ai brevetti (l'11,6% contro il 4,9% del totale del campione). Molte di loro sono state favorite da una maggiore diversificazione del portafoglio e puntano su prodotti più green in modo più deciso della media (il 36,2% a fronte del 22,6% del totale dei rispondenti).

Dal punto di vista delle dimensioni, si nota come le grandi imprese, con un portafoglio prodotti più aggiornato, hanno perso di meno rispetto alle dimensioni inferiori.

Saranno questi gli ingredienti da cogliere per sfruttare le opportunità offerte dalla nuova fase aperta da Fiat che prevede di spendere nei prossimi 5 anni 26 miliardi per investimenti in conto capitale, a cui vanno aggiunti gli investimenti in R&S e quelli di Chrysler. Il gruppo nel suo complesso (incluso anche le attività di Chrysler) effettuerà ogni anno più di 60 miliardi di euro in acquisti. Un'opportunità che non può sfuggire alla nostra filiera.

L'accordo Fiat-Chrysler è stato dei più importanti siglati nel corso del 2009: tramite questo accordo la Fiat ha la possibilità di ritornare sul mercato nordamericano, la cui domanda di autoveicoli rappresenta ancora una considerevole quota del totale mondiale.

L'acquisizione di una quota di capitale di Chrysler rappresenta l'inizio di un percorso il cui traguardo è stato fissato nella produzione (per Chrysler e joint-venture internazionali nel complesso) di 5,5-6 milioni di autoveicoli entro il 2014, grazie alle sinergie in termini di tecnologie e mercati.

Ipotizzando il pieno successo del piano Fiat e il recupero degli altri operatori sui livelli pre-crisi entro il 2014, in Italia si arriverebbero a produrre 1,9 milioni di autoveicoli (il 36% in più rispetto al 2007). Ipotizzando prudenzialmente una realizzazione del piano Fiat solo per i tre quarti degli obiettivi relativi ai volumi produttivi, nel 2014 raggiungerebbe comunque una produzione nazionale di poco inferiore a 1,5 milioni di mezzi: valore che non si verifica più dal 2002, superiore del 18% alla media della produzione dell'ultimo decennio.

Tab. 1 Stime della produzione di autoveicoli in Italia al 2014 in base ai livelli pre-crisi e al piano Fiat Group

	PIANO FIAT GROUP AUTOMOBILES (FGA) REALIZZATO AL 100%		PIANO FIAT GROUP AUTOMOBILES (FGA) REALIZZATO AL 75%		2007	
	FGA	ALTRI	FGA	ALTRI	FGA	ALTRI
	Autovetture	1.400.000	36.622	1.050.000	36.622	874.238
Veicoli commerciali	250.000	166.557	187.500	166.557	154.332	166.557
Autocarri	–	51.114	–	51.114	–	51.114
Autobus	–	1.449	–	1.449	–	1.449
Totale	1.905.742	1.493.242	1.284.312			

Fonte: elaborazioni Step Ricerche su dati Fiat Group e ANFIA



IL FUTURO DELL'AUTO

FRANCESCO
GARIBALDO

Dalle analisi degli scenari mondiali e dal confronto con esperti internazionali emerge molto chiaramente il formarsi di trend divergenti nel mercato dell'auto a livello mondiale.

A fronte di una sovraccapacità produttiva globale i dati relativi alle immatricolazioni, dopo la crisi e le previsioni di vendite a medio termine, mostrano una forbice netta tra le aree di tradizionale insediamento e mercati leader dell'auto (America del Nord, Europa Occidentale, Giappone e Corea del Sud, ovvero la cosiddetta Triade) e i paesi emergenti:

Brasile, Russia, India e Cina (BRIC).

In una recente ricerca promossa dalla Provincia di Torino sono state realizzate 15 interviste in profondità ad altrettante imprese e con alcuni rappresentanti delle parti sociali, incontrati in qualità di testimoni privilegiati per tracciare il quadro della situazione in Piemonte

Uno sguardo d'insieme

Dalle analisi degli scenari mondiali e dal confronto con esperti internazionali emerge molto chiaramente il formarsi di trend divergenti nel mercato dell'auto a livello mondiale. A fronte di una sovraccapacità produttiva globale i dati relativi alle immatricolazioni, dopo la crisi e le previsioni di vendite a medio termine, mostrano una forbice netta tra le aree di tradizionale insediamento e mercati leader dell'auto (America del Nord, Europa Occidentale, Giappone e Corea del Sud, ovvero la cosiddetta Triade) e i paesi emergenti: Brasile, Russia, India e Cina (BRIC). Si configura un'inedita centralità di aree e paesi sino a oggi considerati periferici. La corsa al presidio dei mercati emergenti, e il conseguente insediamento di grandi OEM (Original Equipment Manufacturers) nei paesi BRIC, ha prodotto un forte trasferimento tecnologico. Altri trend concorrono a ridefinire la "geografia"

del sistema automotive globale, e in particolare le politiche di global sourcing. Nell'ambito dell'Europa a 27, prosegue una delocalizzazione delle attività upstream compreso il montaggio finale da parte dei principali produttori europei nei paesi dell'Unione a più basso costo del lavoro. Contestualmente si è avviata un'ulteriore delocalizzazione verso i paesi extra UE, con lo scopo sia di coprire il mercato UE sia i mercati locali. Queste tendenze hanno un deciso impatto in termini occupazionali nei paesi dell'Europa occidentale, oltre ad avere effetti significativi sulla filiera di fornitura. Secondo i dati relativi al 2008-2009 i costi della crisi sono scaricati in buona misura sul sistema di fornitura di primo livello.

Si configura un'inedita centralità di aree e paesi sino a oggi periferici. Nella UE 27, prosegue una delocalizzazione nei paesi a più basso costo del lavoro, in ambito sia dell'Unione che extra UE

L'eterogeneità dei modelli e dei trend di sviluppo sono il risultato di processi concomitanti: strategie di prodotto e di mercato differenti a livello di singoli OEM come di sistema paese, modifiche della domanda di mobilità e trend sociali e demografici, quali l'affermarsi di megacity, che impongono la ricerca di soluzioni specifiche, politiche pubbliche dedicate al settore e che supportano diverse opzioni di innovazione tecnologica.

Ne deriva una forte segmentazione dei mercati dell'auto, con rilevanti differenze sia tra le diverse aree del mondo sia all'interno di singole aree geografiche. In Cina e Brasile, la segmentazione del mercato determina una importante "nicchia" per prodotti di lusso e premium nella quale sono oggi presenti i maggiori OEM tedeschi.

Il mercato è segmentato anche tra aree urbane ed extraurbane, che esprimono una domanda di mobilità differente. La diffusione dell'urbanizzazione e l'emergere di grandi co-

nurbazioni, se da un lato impone una riflessione su modelli di mobilità sostenibile, dall'altro orienta le strategie dei principali OEM.

Le strategie e l'investimento su nuovi prodotti, in particolare nell'area delle nuove propulsioni, dipendono dalla presenza di specializzazioni produttive consolidate, dalla facilità di approvvigionamento di idrocarburi, dalla disponibilità di fonti energetiche, dal tipo di domanda interna, dal territorio e dalle forme di urbanizzazione.

Le strategie e l'investimento su nuovi prodotti, in particolare nuove propulsioni, dipendono dalla presenza di specializzazioni produttive consolidate, dalla facilità di approvvigionamento di idrocarburi, dalla disponibilità di fonti energetiche, dal tipo di domanda interna, dal territorio, ecc.

In virtù di tali differenze e variabili difficilmente controllabili, è problematico dire quale sarà la tecnologia dominante nel futuro. È legittimo pensare che non esista una unica via verso l'innovazione e propulsioni più ecosostenibili. La ricerca procede in direzioni differenti in ragione dei contesti locali: in Brasile, ad esempio, la ricerca è orientata sui bio-combustibili, derivanti da canna da zucchero, altrove si concentra sullo sviluppo delle propulsioni elettriche, negli Stati Uniti e in Germania si punta al miglioramento energetico e ai materiali. È ipotizzabile che nel medio periodo la produzione sarà ancora basata sul motore a combustione interna. Tuttavia, l'opzione dell'auto a trazione elettrica sembra essere destinata a uno sviluppo consistente, ancorché non maggioritario.

L'innovazione non riguarda solo la parte tecnico-progettuale e in particolare il motore elettrico, ma anche i modelli organizzativi e le competenze professionali da sviluppare. I

nuovi modelli produttivi saranno basati su una divisione del lavoro più spinta tra gli OEM e i fornitori specializzati. L'auto diventerebbe sempre di più il prodotto di un'attività congiunta di molti produttori. Il vecchio modello di fornitura a livelli appare inadeguato e i modelli di riferimento sono quelli reticolari; in questo schema le conoscenze e competenze manifatturiere e tecnologiche sono più distribuite di oggi. Ciò implica una diffusione più ampia di capacità innovative: i modelli di produzione reticolari richiedono momenti di integrazione delle operazioni che non possono essere solo sovraordinate in ruoli e funzioni specifici ma diventano parte integrante di molte attività. Infine se la capacità innovativa di un tale sistema è modellata sull'open innovation allora essa è distribuita in tutte le parti del sistema e richiede una diffusa "intelligenza riflessiva". Vi è quindi un'esigenza di forti investimenti sulle capacità professionali dei lavoratori e delle lavoratrici che non possono essere solo di tipo funzionale.

È ipotizzabile che nel medio periodo la produzione sarà ancora basata sul motore a combustione interna. Tuttavia, l'opzione dell'auto a trazione elettrica sembra essere destinata a uno sviluppo consistente

Lo sviluppo dei nuovi prodotti, come dimostra l'ultimo salone internazionale, procede speditamente e in modo diffuso, con l'eccezione della Fiat. Vengono confermate sia la ricerca su modelli elettrici, ibridi o puramente elettrici, sia la tendenza a considerare un nuovo modello di business basato sulla vendita della mobilità come servizio, invece che come prodotto.

I risultati di un'indagine a Torino

In una recente ricerca promossa dalla Provincia di Torino (<http://www.provincia.torino.it/>

speciali/2010/convegno_auto/), sono state realizzate 15 interviste in profondità ad altrettante imprese e con alcuni rappresentanti delle parti sociali, incontrati in qualità di testimoni privilegiati.

L'assottigliamento del tessuto produttivo locale e il suo parziale "sradicamento", il crescente peso della competizione internazionale e la difficoltà degli operatori minori di adeguarsi al nuovo scenario, concomitante al nuovo posizionamento internazionale di Fiat (oltre ai timori sulla sua stessa permanenza in Italia), pongono dubbi sulla capacità di tenuta complessiva del sistema automotive piemontese. È ancora presto per vedere quanto alcuni fenomeni in atto siano radicali e irreversibili. In altre parole, è lecito domandarsi se ci troviamo di fronte all'ennesimo processo di selezione o a un vero processo di ritirata del tessuto industriale locale. La scarsa integrazione tra sottosistemi che sembrano viaggiare a due velocità, se da un lato ci interroga sulla capacità di tenuta complessiva del sistema, dall'altro spinge a riflettere sul possibile ruolo dei fornitori locali di primo livello e delle medie imprese piemontesi. Dopo il ridimensionamento di Fiat e il suo parziale disinvestimento sul sistema locale di fornitura, esiste un attore collettivo, individuabile nella componentistica, in grado di fare sistema e salvaguardare l'insieme di competenze ancora presenti sul territorio?

Diversi fattori, unitamente al nuovo posizionamento internazionale di Fiat, pongono dubbi sulla capacità di tenuta complessiva del sistema automotive piemontese

In ultimo, rimane dubbia la capacità del sistema di avviare processi di parziale riconversione verso le motorizzazioni elettriche. Attualmente esistono sul territorio alcune sperimentazioni interessanti, nonché capacità e conoscenze, sviluppate tuttavia più a livello accademico e di ricerca che di industria. Un in-

vestimento verso le motorizzazioni elettriche potrebbe essere una risposta ai processi che indeboliscono il sistema produttivo locale? Allo stato attuale, mancano gli elementi per fornire una risposta adeguata. È tuttavia certo che tale processo non si potrà mettere in moto senza un sostegno deciso delle istituzioni. Ad oggi manca un disegno complessivo di investimento pubblico sul settore, che potrebbe sostenere anche il processo di riconversione produttiva. In assenza di ciò, la via dell'elettrico a Torino sembra non essere percorribile.

Lineamenti di una politica per l'auto

Le difficoltà obiettive nel definire una specifica politica industriale oggi nascono dal fatto che l'industria dell'auto è contemporaneamente il paradigma industriale per eccellenza e la rappresentazione plastica della crisi strategica di quel modello di industrializzazione. Vi è quindi un problema analitico complesso da affrontare, anche per il continuo presentarsi di veri e propri dilemmi, per uscire dall'emergenza e da interventi non coordinati, spesso contraddittori. È necessario analizzare questa situazione contraddittoria nelle principali dimensioni analitiche: la questione energetica; la programmazione territoriale e la progettazione urbanistica e la tutela del patrimonio occupazionale e industriale nella fase di transizione.

L'industria dell'auto è in una crisi strutturale derivante dalla convergenza di più tendenze.

Le principali dimensioni analitiche: la questione energetica, la progettazione urbanistica e la tutela del patrimonio occupazionale e industriale nella fase di transizione

L'industria dell'auto è in una crisi strutturale derivante dalla convergenza di più ten-

denze. La demografia ci dice che già oggi più di metà dell'umanità vive in aree urbane sempre più grandi. Ciò determina una serie di conseguenze a cascata: la prima è la congestione di tali aree dovuta a un traffico largamente dipendente dall'uso individuale dell'auto, in genere per percorsi brevi e per poco tempo.

Da molti anni il mercato registra una strutturale sovrapproduzione, particolarmente evidente in Europa

La seconda è la riduzione della capacità dell'auto di garantire una mobilità efficiente ed efficace, data la bassissima velocità media di circolazione. La terza è l'inquinamento dovuto ai motori tradizionali, inquinamento che non trova soluzioni stabili se limitata a forme più severe di regolazione del traffico, e che rinvia al problema di motorizzazioni alternative. Infine la quarta è che la ricerca di motorizzazioni alternative si scontra con la questione energetica. Da molti anni il mercato registra una strutturale sovrapproduzione, particolarmente evidente in Europa. Il mercato europeo, pur rimanendo importante, con più di un quarto dei veicoli mondiali registrati nel 2009, è un mercato maturo prevalentemente di sostituzione e la competizione si scarica sui mercati dei paesi che crescono: Brasile, Russia, India e Cina. India e Cina, in particolare, stanno sviluppando una loro industria automobilistica che sottrae quote di mercato ai prodotti occidentali, a meno che non siano là prodotti, e anzi vede per la prima volta dei tentativi di esportare prodotti in Occidente. Il continuo inseguimento tra i produttori, fatto di nuovi impianti e di nuovi modelli, determina una sovracapacità produttiva cronica, anche se distribuita in modo ineguale. La sovracapacità di cui si parla è relativa. Quando gli impianti sono stati progettati per un livello produttivo irraggiungibile e quindi vengono significativamente sottoutilizzati, allora parte dei capitali

investiti nell'auto non trovano una remunerazione sufficiente. Il concetto di remunerazione sufficiente è anch'esso relativo. Negli ultimi decenni per trovare capitali da investire in attività industriali occorreva promettere rese pari alla media degli investimenti finanziari.

In sintesi la situazione attuale porta direttamente a un gigantesco consolidamento del settore, cioè a una nuova fase di concentrazione capitalistica globale con una riduzione del numero degli attori sia negli Usa che in Europa e in Asia. Il consolidamento avviene mantenendo e ampliando un'estrema segmentazione del mercato automobilistico e con lo spostamento del suo baricentro a oriente. Nel processo non vengono premiati i prodotti occidentali di prima motorizzazione, ma soluzioni premium o nel senso del lusso o nel senso di soluzioni tecnologiche nuove, quali l'auto elettrica. In questo risiede la debolezza strategica della attuale proposta Fiat per l'Italia, schiacciata tra modelli premium come la nuova piccola dell'Audi o la Mini e quelli a basso costo come la Logan/Dacia.

Vengono premiate in prima battuta soluzioni premium o nel senso del lusso o nel senso di nuova tecnologia, quali l'auto elettrica. In questo risiede la debolezza strategica della attuale proposta Fiat per l'Italia

Nel frattempo è maturata una crisi strategica del prodotto automobile come strumento privilegiato di mobilità delle persone. Oltre alle ragioni già dette occorre considerare che l'ingresso stesso della Cina e dell'India nel mercato di massa dell'automobile, per le dimensioni della popolazione potenzialmente coinvolta, ne determina una crisi di prospettiva per ragioni che riguardano le emissioni, le risorse energetiche e la competizione tra territorio urbanizzato e territorio a uso agricolo. A parte le emissioni e l'uso delle risorse energetiche si profila il rischio che una motorizzazione di massa in Asia richieda una rete stradale

tale da consumare territorio necessario per l'uso agricolo.

La segmentazione crescente dei mercati, almeno in Occidente, è determinata dalle specifiche caratteristiche della mobilità in alcune aree. L'uso dell'auto in ambienti urbani e metropolitani ha caratteristiche molto specifiche in termini di velocità, potenza e chilometri percorsi; all'estremo opposto si hanno le esigenze di utilizzo in aree a bassa densità abitativa. Diventa possibile pensare a veicoli caratterizzati dall'ambiente operativo. Questa possibilità è alla radice del rilancio dell'elettrico, sia in generale, visto che il primo evidente ambiente operativo è quello urbano e metropolitano, ma anche attraverso una modulazione dell'offerta. Non è un caso che quasi tutte le grandi case stiano per lanciare dei veicoli elettrici specificatamente pensati per un uso urbano. L'idea è quella di auto di volume ridotto, elettriche, con l'hardware necessario per la città, e con molta "intelligenza" per integrarsi con piattaforme di mobilità e sistemi di gestione integrata del traffico. In questa prospettiva cresce la tendenza delle pubbliche autorità al rilancio di sistemi pubblici di trasporto urbano. Le mini auto rappresenterebbero un'integrazione del sistema, in special modo se si punta a un uso condiviso di mezzi non di proprietà individuale.

Diventa possibile pensare a veicoli caratterizzati dall'ambiente operativo. Questa possibilità è alla radice del rilancio dell'elettrico visto che il primo evidente ambiente operativo è quello urbano e metropolitano

Un'altra tendenza è prendere in considerazione dei modelli di business non più basati solo sulla proprietà privata individuale ma di guardare all'auto come a un servizio di mobilità urbana disponibile a tutti tramite forme di abbonamento o di acquisto di un titolo di viaggio.

Una politica industriale per l'auto in Europa deve consistere nella ricaduta organizzata di un insieme di politiche coordinate (energetiche, urbane, tecnologiche) integrate in una prospettiva ecologica e orientate a garantire la mobilità efficace ed efficiente delle persone e delle cose, a prescindere dal mezzo utilizzato. Queste politiche per la mobilità sono articolate su tempi lunghi, medi e brevi. Nei prossimi dieci anni l'industria dell'auto avrà bisogno di una lunga transizione per garantire che il riequilibrio tra i mezzi di mobilità e le loro modalità di fruizione non comporti drammatici costi sociali in termini di occupazione. La transizione deve garantire che il patrimonio di conoscenze industriali accumulato dall'industria dell'auto europea non sia disperso e possa essere utilizzato in altre attività, ad esempio la produzione di energia elettrica.

Un'altra tendenza è prendere in considerazione dei modelli di business non più basati solo sulla proprietà privata individuale ma di guardare all'auto come a un servizio pubblico o privato di mobilità urbana

Da un lato non è realistico pensare alla fine dell'auto in quanto tale. Una parte del mondo continuerà a usare l'auto, qualunque sia il sistema di propulsione, sia in specifiche aree geografiche, sia in ambienti ad alta urbanizzazione. Quello che cambierà sono le proporzioni e le destinazioni d'uso. Quando un mezzo di mobilità perde la sua centralità, accade che da strumento "universale" diventi strumento specifico e che il suo peso relativo cambi. Le auto continueranno ad essere prodotte, a maggior ragione su tempi brevi e per mercati molto segmentati rispetto alla natura della domanda.

Dall'altro, se le previsioni complessive sono corrette, allora bisogna riorientare l'industria dell'auto verso il mercato interno europeo, ridimensionando la dipendenza dall'ex-

port, principalmente in termini qualitativi. La qualità in questo caso è una diversa relazione tra valore d'uso e valore di scambio e un'integrale assunzione del problema dell'inquinamento e della congestione del traffico. Ciò ha delle implicazioni in termini di prodotti e volumi di produzione. Per quanto concerne i prodotti, sembrerebbe ragionevole pensare che l'Europa puntasse a una soluzione della mobilità nelle sue crescenti estese conurbazioni con veicoli pensati per tale ambito operativo, anche con formule di affitto, e integrati in sistemi di mobilità misti, cioè caratterizzati da un crescente ruolo di mezzi pubblici che vadano oltre quelli tradizionali. Sono possibili soluzioni con strade mobili e ascensori urbani, così come l'uso della bicicletta. Si richiedono piattaforme di mobilità integrate su larga scala territoriale.

La PA può orientare questi esiti, anche a breve termine, attraverso un mix di politiche della domanda, di offerta d'infrastrutture, di vincoli ambientali con relativi standard, di politiche energetiche e di politiche urbanistiche e di pianificazione territoriale. In questo quadro il ruolo pubblico è essenziale a fronte del fallimento del mercato. In questo caso si tratta di un mercato oligopolistico con forte potere di condizionamento sui consumatori con evidenti esternalità negative. Nel momento in cui si riconosce che vi sono questioni che il mercato non può risolvere autonomamente allora si apre uno spazio a un ruolo pubblico/istituzionale. Vari sono gli strumenti previsti, a seconda del tipo di "fallimento".

In questo quadro il ruolo pubblico è essenziale a fronte del fallimento del mercato

Nel caso in questione il pubblico ha il diritto/dovere di eliminare o quanto meno ridurre il più possibile le esternalità negative, cioè un costo sociale derivante dall'esercizio di una attività privata. Ciò richiede interventi regolativi che possono avere carattere progressivo sino al raggiungimento dello stan-

dard desiderato, ed essere accompagnati da incentivi per aiutare la transizione. Gli incentivi da soli, anche quando delineano un quadro nel quale tutti traggono un guadagno, non sono sufficienti. Portano quasi inevitabilmente al “dilemma del prigioniero”. Cioè una si-

tuazione nella quale le scelte individuali entrano in competizione, in un clima di reciproco sospetto per cui ognuno pensa che l'altro farà la scelta più “egoista” favorendo la soluzione peggiore.



CINQUE DOMANDE A GIORGIO AIRAUDO, CLAUDIO CHIARLE E MAURIZIO PEVERATI

A conclusione dei contributi di questo numero dedicati alle prospettive economico-occupazionali dell'industria dell'auto in Piemonte, la redazione di "Informaires" ha ritenuto opportuno provare a sondare l'opinione di chi vive direttamente, da un punto di vista operativo privilegiato, la crisi Fiat a Torino e a Mirafiori.

A primi di dicembre del 2010 abbiamo perciò posto cinque domande molto dirette e pur forse un po' semplificatorie che abbiamo ritenuto utili per un pubblico non specialista a Giorgio Airauda, Segretario Nazionale FIOM, Claudio Chiarle, Segretario della FIM CISL di Torino, Maurizio Peverati, Segretario generale della UILM-Piemonte, che hanno accettato la provocazione con grande cortesia e sensibilità. Ecco le loro risposte.

Giorgio Airauda

1. Il Piemonte è ancora una regione dove è possibile produrre auto?

Sì, penso di sì. Credo anche che la nostra sia una delle poche zone al mondo che ha una storia, una tradizione, un know-how di aziende, soprattutto nella fase alta: penso alla prototipazione, ai modellatori, a chi fa modelli statici, ingegnerizzazione. Siamo un territorio che può fare l'auto dalla sua ideazione, alla sua ingegnerizzazione fino alla sua produzione. Ovviamente a due condizioni. La prima è che si riesca a innovare, cioè che si inseriscano su questo reticolo di aziende, su questo sistema, investimenti e innovazioni per il futuro dell'autoveicolo e della mobilità; la seconda è che ci si apra anche dal punto di vista produttivo. Perché credo che l'esclusività delle produzioni Fiat sia stata un vantaggio per costruire questo sistema, ma oggi, in una fase in cui la Fiat si internazionalizza e si libera dai vincoli territoriali, noi non possiamo essere legati solo alla presenza del produttore Fiat.

2. *Se la Volkswagen insediasse uno stabilimento in Piemonte, Lei sarebbe favorevole o no? E perché?*

Sì assolutamente favorevole. Anzi, penso che la politica regionale e quella del territorio dovrebbero ricercare opportunità, dovrebbero “offrire” il territorio, perché finalmente siamo liberi da una vecchia marca. Le ragioni sono quelle che ho appena detto: noi siamo un territorio nel quale si può fare l’auto dall’inizio alla fine e questo è grazie a cento anni di storia ma anche alla capacità dei nostri ingegneri, dei nostri tecnici, dei nostri operai. Questa capacità di lavoro è il vero valore aggiunto, fatto da ciò che la storia del sistema industriale ha sedimentato nella conoscenza degli uomini e delle donne, che in qualche modo è stata trasferita, ma che qui si può sicuramente ricostruire.

3. *Quali segmenti della filiera possono meglio contribuire allo sviluppo dell’economia regionale?*

Noi siamo a un passaggio criticissimo. Abbiamo perso il sistema dei carrozzieri senza colpo ferire. Perché la produzione dell’auto a Torino era fatta dal produttore finale Fiat e dai carrozzieri. Un sistema a sé, che interagiva con Fiat, ma un sistema autonomo da Fiat. Il sistema dei carrozzieri o ha chiuso oppure spera in alcuni tentativi industriali, come nel caso di De Tomaso, o in alcune operazioni che rischiamo di essere come quella, di cui non conosciamo l’esito finale, che interesserà Pininfarina e ciò che resta del Centro stile. Mentre Bertone è stata semplicemente assorbita nel mondo Fiat e, a oggi, non sappiamo a che cosa verrà dedicata. Bisogna evitare che quello che è successo ai carrozzieri possa succedere alla produzione finale. Perciò Mirafiori andrebbe conservata e sviluppata e la Fiat andrebbe incalzata per evitare che Mirafiori sia l’ultimo stabilimento produttivo. Così, in qualche modo, si può dire che Mirafiori è la zattera e l’approdo.

In questo momento sono preoccupato per l’indotto e la componentistica perché la Fiat di Marchionne in tutte le trattative che hanno preceduto questa crisi e le svolte come questa, compresa l’alleanza Chrysler, ci ha sempre ripetutamente detto che non voleva farsi

carico dell’indotto. Nel senso che non era in grado di assumersene la responsabilità, perché immaginava di collocare l’acquisto dei componenti necessari alle auto Fiat fuori dall’Europa. Quindi sono molto preoccupato che questi accordi che si sono firmati a Pomiigliano e poi a Mirafiori non hanno un dettagliato piano industriale né per il prodotto finale né per i componenti che andranno nel prodotto finale. Per me è grave che non ci sia un accordo che riguardi il territorio e lo sviluppo della filiera. In sostanza, noi non sappiamo quanti componenti la Fiat acquisterà, produrrà e svilupperà in Piemonte. Ad esempio non sappiamo nulla della joint-venture Chrysler-Fiat per fare jeep e questo secondo me è la cosa più pericolosa del buco nero del piano Fabbrica Italia.

Anche l’idea dei prodotti proposti al territorio rappresenta una risposta un po’ vecchia: l’idea che a Torino si producano auto di gamma medio-alta, quando abbiamo assistito impassibili alla chiusura dei carrozzieri, e ben sapendo che la Fiat non è mai stata in grado di fare quelle auto. Un anno fa ha chiuso la linea della Thesis a Torino e ne facevano mezza al giorno – davvero mezza al giorno. Spero che legare il futuro della Fiat a Torino alla gamma medio-alta e all’interno della gamma medio-alta alla nicchia dei Suv non sia un binario morto: sarei stato rassicurato se a fianco di un modello della gamma medio-alta, e magari non di un Suv, che sembra una scelta un po’ “affrettata”, ci fosse anche un’altra tipologia di vettura, ad esempio del segmento B, magari legata a motorizzazioni che noi non abbiamo più e che andrebbero riconquistate, motorizzazioni che mettessero insieme il termico e l’elettrico, che potrebbero attirare sul territorio piemontese e torinese la filiera – totalmente assente – delle nuove batterie al litio, che sono uno degli elementi di innovazione che la Fiat sta generando con Chrysler nel Michigan, grazie al finanziamento del governo americano.

4. *La questione produttività è stata posta con forza all’ordine del giorno. Quali soluzioni sono possibili e quale potrebbe essere il loro impatto sull’economia regionale?*

Il problema della produttività di sicuro esiste, sicuramente è fortemente amplificato in

una fase in cui non ci sono prodotti e si è in cassa integrazione. Ma è molto discutibile che la produttività nel nostro millennio si debba ancora ottenere spremendo e strizzando il tempo dei lavoratori e sviluppando dei *kaizen* che vanno a saturare tutte le porosità del lavoro possibili e immaginabili, ma che si scontrano con i limiti fisiologici umani, con il rischio di far ammalare le persone, di usarle prima. Penso che i margini di produttività andrebbero recuperati sulle reti, sul sistema commerciale, sulla riduzione dei tempi di attraversamento del prodotto, sulle tecnologie. Ciò che non convince della scelta Fiat è che tutto viene recuperato sul fattore umano, e sull'idea di ridurre gli investimenti, puntando prevalentemente a monolinee: il massimo della saturazione con il minimo degli investimenti e quindi il massimo dello sfruttamento dei lavoratori. Mi sembra una linea molto vecchia: assomiglia molto a quella che mia nonna chiamava "prendere la pelle dell'asino", ed è questo che io temo.

5. *I nuovi combustibili e soprattutto l'auto elettrica promettono importanti cambiamenti nella filiera. A suo giudizio come potrebbe presentarsi il panorama tra cinque anni?*

L'auto elettrica a breve non può dare grandi risultati in termini di volumi e di occupazione anche perché manca una politica pubblica. Sarebbe importante fosse realizzata a livello europeo, ma non la si ritrova neanche a livello nazionale, né a livello territoriale. La domanda di un'automobile meno inquinante c'è da parte dei consumatori, ma non è sufficientemente sostenuta. E non la si può creare solo con gli incentivi se manca un sistema più ampio, che, una volta avviato, potrebbe essere il volano di molti posti di lavoro.

Per questo, condizione indispensabile, a breve, è la presenza in Piemonte e nella provincia di Torino della filiera delle nuove batterie, che garantiscano autonomia e usura lenta.

Credo che ci sia una "supponenza ignorante" a Torino, in quanto si pensa che quelle vetture non siano il futuro, e si continua a contare su ciò che si può ancora ottenere dal motore termico. Noi sappiamo che da gen-

naio è partito l'Euro 5, ma gli ingegneri motoristici torinesi – che sono molto bravi, tant'è che a Torino la GM ha voluto stabilire un presidio importante – ci dicono che oltre all'Euro 6 non si può andare. Siamo quindi alla fine di ciò che ci può dare il motore termico dal punto di vista dell'efficienza e del risparmio. Allora, occorrerebbe perlomeno garantire una presenza nella fase di transizione che si apre, ma la "supponenza ignorante" si deve proprio al fatto che Fiat non vuole investire a Torino e in Italia.

Pensiamo che al salone di Detroit – se è vero quanto è stato riportato dalla stampa – sono stati presentati modelli elettrici che cominciano ad avere 50-60 km di autonomia ma alcune case auto dichiarano che da qui a un anno ve ne saranno con 150-160 km, che sono valori interessanti per chi circola in un'area urbana.

Fiat è fuori da questa opportunità, perlomeno in Europa è fuori: l'unica auto elettrica che immagina di sviluppare è prevista negli Stati Uniti con la Chrysler, mentre tutti i suoi concorrenti europei (quelli a cui vorrebbe sottrarre alcune centinaia di migliaia di vetture sul mercato, per poter vendere quel milione e passa di vetture che vuole produrre in Italia e di più in Polonia) si stanno muovendo per coprire queste nicchie con la loro gamma di vetture.

Claudio Chiarle

1. *Il Piemonte è ancora una regione dove è possibile produrre auto?*

Potrei rispondere con un sì e basta, perché chi conosce e frequenta come noi sindacalisti le imprese si rende conto ogni giorno delle capacità sovente sconosciute presenti sul territorio. Ma anche recenti viaggi di sindacalisti FIM in Germania, negli Usa, in Giappone ci dicono che il nostro tessuto industriale, con la specificità della grande impresa accompagnata alla piccola impresa, ha creato condizioni tali per cui anche la crisi odierna viene affrontata con determinazione. A fianco di, purtroppo, tantissime imprese che usano ormai da 18-24 mesi, e in alcuni casi anche più, gli ammortizzatori sociali, abbiamo aziende che si muovono sul mercato sviluppando nuovi prodotti o ac-

quisendo commesse. Certo Fabbrica Italia sta ridisegnando l'indotto, sta riasegnando missioni produttive. Ma c'è molta preoccupazione nell'imprenditoria torinese. Se non parte Mirafiori, o meglio se non si rende chiaro il futuro nella sua tempistica produttiva, il pericolo è un incremento esponenziale degli ammortizzatori sociali. C'è però anche fervore tra gli imprenditori della PMI torinese e questa corsa a riposizionarsi non può che rafforzare il tessuto industriale torinese. Ci sarà anche chi soccomberà, ma la prospettiva non potrà che essere una nuova partenza in cui produrremo auto e non solo.

2. *Quali segmenti della filiera possono meglio contribuire allo sviluppo dell'economia regionale?*

Noi dobbiamo puntare a ripristinare tutta la filiera dell'auto perché è l'antidoto migliore per uscire da questa crisi, ma soprattutto essere organizzati per gestire il futuro. Bisogna lavorare molto oggi in tempi di crisi, non solo per uscirne ma per avere ben chiaro cosa fare fuori dalla crisi e nel contempo ragionare su come evitare al meglio le prossime che inevitabilmente ci troveremo di fronte.

3. *Se la Volkswagen insediasse uno stabilimento in Piemonte, Lei sarebbe favorevole o no? E perché?*

Lo auspico, uno stabilimento di un concorrente sarebbe uno stimolo per Torino, per i lavoratori, per il sindacato, per la Fiat. Finalmente vedremmo i modelli produttivi, di organizzazione del lavoro tedeschi senza mitizzarli e potremmo tutti renderci conto, compreso tutto il sindacato, che temi oggi ritenuti lesivi dei diritti sindacali sono invece abbondantemente affrontati in Germania e concordati con il sindacato tedesco, l'IG Metall. Basti ricordare l'accordo di Pforzheim del 2004. Già allora il sindacato tedesco ha raccolto la sfida della produttività e dell'occupazione in uno slogan: senza lavoro non ci sono diritti!

4. *La questione produttività è stata posta con forza all'ordine del giorno. Quali soluzioni sono possibili e quale potrebbe essere il loro impatto sull'economia regionale?*

Se noi sapremo gestire e governare le nuove

organizzazioni del lavoro che Fiat vuole introdurre, come il WCM (*World Class Manufacturing*, ndr), il sindacato aprirà grandi spazi di contrattazione aziendale. Sarà una contrattazione non necessariamente conflittuale ma partecipativa con ricadute certe sul salario aziendale che può essere legato a obiettivi. Essere più produttivi senza aumentare lo sforzo e la fatica, migliorando la postazione di lavoro e utilizzando di più gli impianti è una condizione irrinunciabile per competere, non con i paesi emergenti, ma con i nostri veri concorrenti: la Germania.

Occorre però uno sforzo culturale anche degli imprenditori i quali devono pensare non solo al profitto di oggi ma all'investimento di domani per generare profitti in un futuro consolidato. La produttività governata e contrattata è il volano per rilanciare l'economia del territorio.

5. *I nuovi combustibili e soprattutto l'auto elettrica promettono importanti cambiamenti nella filiera. A suo giudizio come potrebbe presentarsi il panorama tra cinque anni?*

Mi pare che alcuni innamoramenti su nuovi combustibili, come l'idrogeno, siano già tramontati mentre l'auto elettrica potrebbe avere un segmento molto importante di mercato che sono le flotte aziendali pubbliche e private e il trasporto pubblico. Mentre l'ibrido può fortemente affermarsi sul mercato dell'auto privata.

Credo che nei prossimi cinque anni il problema vero di Torino sia, a fronte di un mercato globale con domanda, avere Mirafiori non più in fase di crescita produttiva ma con dei volumi produttivi stabili sopra le 200mila vetture prodotte, senza dimenticare la ex Bertone. Allora vorrebbe dire che la FIM e spero tutto il sindacato ha fatto le scelte giuste: quelle di oggi. Vorrà dire che abbiamo progettato il futuro e saremo nelle condizioni di sviluppare la contrattazione in un territorio di nuovo industrialmente solido.

Maurizio Peverati

1. *Il Piemonte è ancora una regione dove è possibile produrre auto?*

Non vedo attualmente alternative. Il Piemonte (e Torino come capofila) è ancora una regione monocultura, basata sull'auto. In questo trentennio, ben poco si è fatto per modificare questo dato di fatto. Questo sarà vero ancora per molto, molto tempo poiché cambiare richiede investimenti e adeguato tempo per piani alternativi. Domanda: quando vogliamo pensarci? In attesa di questi piani alternativi, un ragionamento da fare è: quale tipo di auto Torino dovrà produrre e con quale tipo di alimentazione energetica? Il tutto sapendo che ogni innovazione partirà dopo che le istituzioni avranno garantito infrastrutture capaci di soddisfare i fabbisogni energetici legati a quelle nuove tecnologie.

2. *Quali segmenti della filiera possono meglio contribuire allo sviluppo dell'economia regionale?*

Se l'auto a Torino è ancora fondamentale non vi è dubbio che la filiera sarà determinante per l'intero progetto e per l'intera economia regionale. È poi intuitivo che a svilupparsi maggiormente possono essere tutti i prodotti ad alto valore aggiunto. Per questo la filiera ha bisogno di investire con l'aiuto delle istituzioni (abbassamento tasse sulle piccole medie imprese, agevolazioni per il credito) in ricerca, formazione e sviluppo.

3. *Se la Volkswagen insediasse uno stabilimento in Piemonte, Lei sarebbe favorevole o no? E perché?*

Non ritengo che il problema sia essere favorevoli o contrari a insediamenti di case automobilistiche diverse dalla Fiat. Le ricadute occupazionali potrebbero essere anche positive. Il problema è stabilire quante opportunità di crescita ha la Fiat in generale e quanto può produrre in Piemonte. Facciamo un esempio: essendo Fiat l'unica vera produttrice in Italia si presumerebbe che le auto vendute nel nostro Paese siano in gran parte marchiate Fiat. Ma purtroppo non è così (al contrario di Francia e Germania). Di qui si comprende la complessità del rapporto che c'è tra produzione e vendita all'interno di uno Stato. Le dinamiche sono mondiali. Non è detto, concretamente, che uno stabili-

mento Volkswagen qui tolga vendita a Fiat a livello generale. Altro discorso da tenere in conto: per sopravvivere nel mercato globalizzato le aziende hanno bisogno di aggregarsi in gruppi sempre più grandi. Non è teoria, ma è necessario per poter aggredire mercati fuori dai nostri recinti. Territori come il Piemonte come si inseriranno in queste dinamiche? Sapranno attrarre grandi investimenti? Il recente accordo da noi siglato con la Fiat è un passo avanti.

4. *La questione produttività è stata posta con forza all'ordine del giorno. Quali soluzioni sono possibili e quale potrebbe essere il loro impatto sull'economia regionale?*

La maggior produttività, non c'è dubbio, è il nodo fondamentale. Ad esempio una soluzione è l'accordo firmato con Fiat. È chiaro che l'impatto sull'economia regionale sarà estremamente positivo ma ulteriormente lo sarà se la produttività non si fermerà solo sul comparto dell'industria ma si allargherà a tutti i settori (pubblici e privati) dando la giusta crescita a questa regione.

5. *I nuovi combustibili e soprattutto l'auto elettrica promettono importanti cambiamenti nella filiera. A suo giudizio come potrebbe presentarsi il panorama tra cinque anni?*

Per il bene del nostro pianeta vorrei tanto che l'auto elettrica fosse già realtà e diffusa. Ma purtroppo non credo che nell'arco dei cinque anni si possa vedere una svolta così radicale del modello di automazione verso i nuovi combustibili. Per due ragioni di fondo: la prima, come ho già sostenuto, sono le infrastrutture inadeguate (che richiedono anche grandi investimenti economici e lunghi tempi), invece abbiamo raggiunto ritardi enormi. La seconda è legata agli interessi mondiali e a scelte che si dovranno fare a livello sovranazionale. Il petrolio è ancora fondamentale? Le economie mondiali sono legate, concretamente, ancora a questa materia prima e non possiamo tralasciarlo. Quindi sono pienamente convinto che prima o poi si potranno sviluppare alternative diverse. Occorre ricerca, investimenti, volontà, ma cinque anni sono ben pochi.



INNOVAZIONE SOCIALE E PROSPETTIVE ECONOMICHE OLTRE LA CRISI

L'organizzazione della società da vincolo a fattore propulsivo dello sviluppo

LUCIANO ABBURRÀ

Se a qualcuno venisse il dubbio che porre oggi questioni di innovazione sociale possa assumere un tono anacronistico, di fronte alle questioni di sopravvivenza poste a singoli e organizzazioni dalla crisi economica in atto, un aiuto ad andare oltre nella lettura potrebbe essere offerto da una dichiarazione del presidente della Commissione Europea riportata in un articolo dal titolo "Social Innovation to Tackle Crisis": "The financial and economic crisis makes creativity and innovation in general, and social innovation in particular, even more important to foster sustainable growth, secure jobs and boost competitiveness"¹.

Il modello di partecipazione al lavoro e l'organizzazione familiare: mutamenti e persistenze

Se si guarda alle dinamiche di una regione come il Piemonte assumendo come punto di osservazione un luogo di convergenza delle dimensioni sociali ed economica come il mercato del lavoro, si può ritenere che, nel corso dei due decenni a cavallo del secolo, siano intervenuti "molti cambiamenti, ma poca innovazione". Molte cose sono diventate diverse da com'erano prima, ma non sono emerse chiare innovazioni organizzative, istituzionali, culturali che configurino nuovi assetti capaci di valorizzare i cambiamenti sia per migliorare la qualità della vita delle persone, sia per fare dei mutamenti sociali elementi propulsivi di un nuovo ciclo dello sviluppo economico. Vediamo come e perché.

Molti cambiamenti, in primo luogo nella quantità dell'occupazione e nella proporzione di popolazione che partecipa al lavoro retribuito: tra 1997 e 2007 si contano 200.000 occupati in più e il tasso d'occupazione è salito dal 56 a 65% della popolazione 15-64 anni. Poi, ci sono stati cambiamenti nella composizione per genere dell'occupazione (le donne passano

¹ José Manuel Barroso, Presidente della Commissione Europea, parlando di fronte al World Economic Forum, riportato in EurActiv.com pubblicato mercoledì, 21 gennaio 2009.

² Come è noto, si è trattato di un periodo in cui l'espansione si è basata, nella sfera economica, sulla grande impresa e sulla produzione standardizzata di beni di consumo di massa, mentre nella sfera domestica l'organizzazione sociale si è impennata sulla famiglia nucleare composta da un maschio *breadwinner* occupato a tempo pieno e da una femmina *housewife* concentrata sulle attività di riproduzione e cura delle persone (a cominciare dal partner), oltre che di sostegno-integrazione al consumo dei beni industriali, dalla cui domanda sempre più dipendeva lo sviluppo economico.

³ Non si può dimenticare che quello che oggi appare come "il" modello generale di partecipazione al lavoro si è definito storicamente, non senza resistenze, per differenza netta da quello che era il modello prevalente in agricoltura, anche per i maschi, o in grandi settori come il commercio e l'artigianato, e persino la

dal 39 al 43% del totale), ma soprattutto nella partecipazione femminile al lavoro: le occupate crescono dal 46 a oltre il 56% di tutte le donne d'età compresa fra 15 e 64 anni. Cambia nello stesso tempo la distribuzione settoriale degli impieghi (col terziario che aumenta dal 55 al 61%); ma ancor più si modificano i livelli d'istruzione degli occupati (i diplomati-laureati passano dal 37 al 51% del totale) e la composizione per età di chi lavora: gli occupati con 40 anni e più aumentano dal 45 al 54%, invertendo le proporzioni fra le due componenti.

La partecipazione attiva al mercato del lavoro si è andata sempre più concentrando in alcune fasi della vita e in alcune fasce della popolazione: quelle centrali dell'età adulta

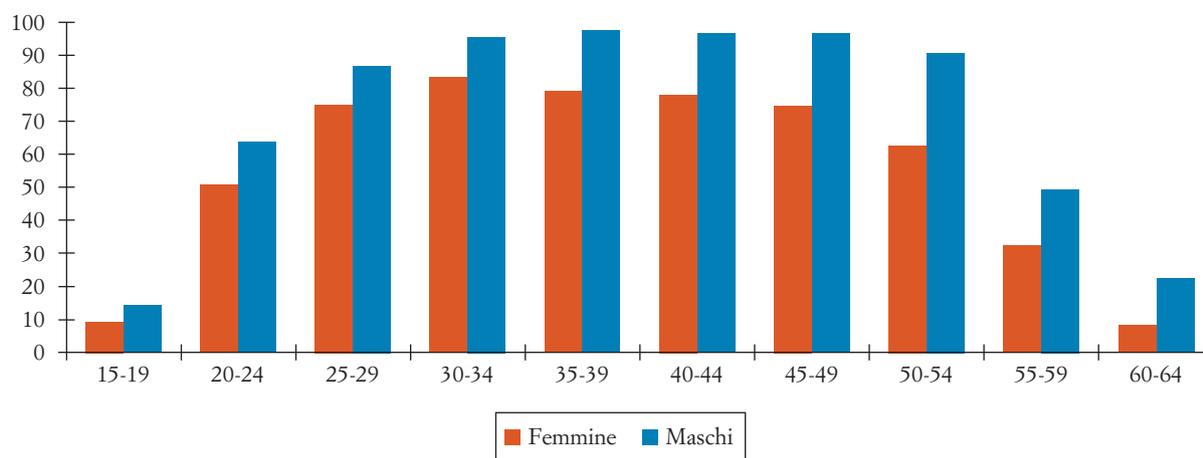
Di un'innovazione ben più scarsa, invece, sono testimoni prima di tutto le poche modificazioni che hanno interessato le condizioni organizzative della partecipazione al lavoro, nonostante i forti cambiamenti nei soggetti che ne sono diventati protagonisti. Il modello di lavoratore è rimasto fortemente conno-

tato e, anzi, si è progressivamente omologato su un'unica modalità: quella affermata come tipica per i maschi adulti nella fase espansiva dello sviluppo industriale². Ora, il lavoro a tempo pieno, regolare e continuativo, a disponibilità tendenzialmente esclusiva se non illimitata, è diventato il modello anche in settori diversi da quello strettamente industriale, entro cui ha storicamente preso forma³. Ma, mentre l'organizzazione del tempo di lavoro degli individui di entrambi i generi si omologava alle forme previste dal modello industriale classico, la partecipazione attiva al mercato del lavoro si è andata sempre più concentrando in alcune fasi della vita e in alcune fasce della popolazione: quelle centrali dell'età adulta. Si è così affiancata a una omologia-rigidità nella distribuzione dell'impiego nel tempo cronologico del giorno-mese-anno, una concentrazione della partecipazione alle attività di lavoro per il mercato in alcune età biografiche, con la quasi esclusione di altre.

A dispetto dei rilevanti cambiamenti di genere, d'età e d'istruzione nella composizione degli occupati, parziali ma efficaci indicatori della persistente uniformità nelle modalità della partecipazione al lavoro retribuito possono essere i seguenti:

- una scarsa diffusione del lavoro a tempo ridotto, con un peso del part-time che in Piemonte non raggiunge il 12% dell'occu-

Fig. 1 Tassi di attività in Piemonte, per classe d'età (2006)



Fonte: elaborazione IRES su dati ISTAT

pazione, a confronto con il 18,3% medio europeo, e anche con il 14% medio delle regioni italiane del Centro Nord;

- una limitata incidenza sul totale dell'occupazione di ogni forma di lavoro atipico; persino del lavoro a termine che, pur suscitando grande allarme sociale, in Piemonte è all'8,8% dell'occupazione dipendente, a fronte del 14,5% medio europeo e del 10,4% del Centro Nord Italia.

Si rileva una scarsa diffusione del lavoro a tempo ridotto, con un peso del part-time che in Piemonte non raggiunge il 12% dell'occupazione, a confronto con il 18,3% medio europeo

Della crescente polarizzazione della presenza sul mercato del lavoro in rapporto all'età possono essere invece indicative:

- la scarsa e calante partecipazione al lavoro dei giovani, come testimoniato dai tassi d'attività (15 punti in meno della media europea) e dagli alti tassi di disoccupazione giovanili: 17%, un dato quasi uguale alla media dei 25 paesi dell'Europa allargata, che hanno un tasso di disoccupazione ge-

nerale pari al doppio di quello del Piemonte;

- una scarsa partecipazione al lavoro in età matura, come ribadito da tassi d'occupazione 55-64 anni che non raggiungono il 30%, pur dopo alcuni provvedimenti tesi a innalzarli, a fronte di una media europea di 15 punti più elevata.

Entrambe le accentuazioni trovano ulteriore enfattizzazione se i confronti sono effettuati con regioni paragonabili di singoli paesi come Germania, Gran Bretagna, Spagna e persino Francia.

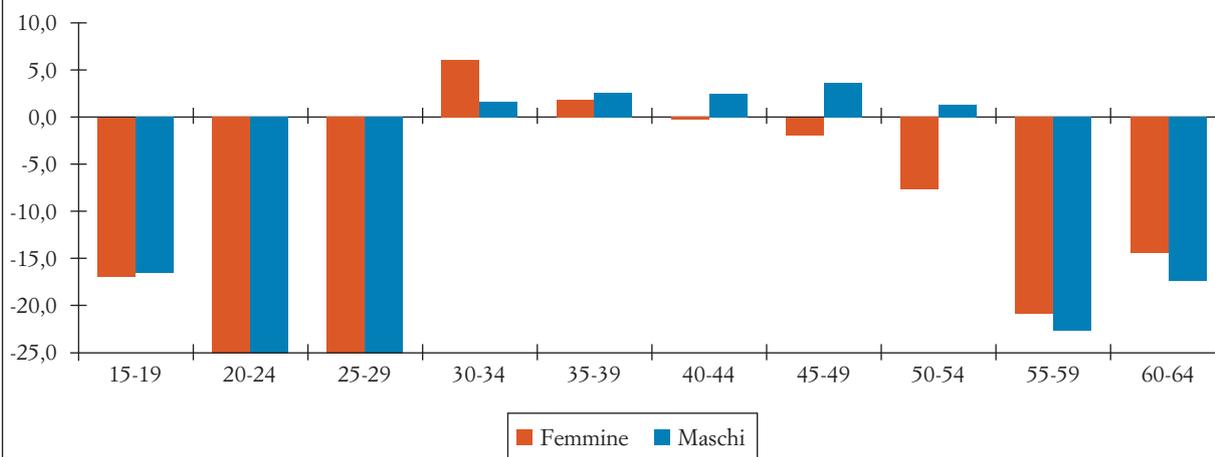
Emerge una limitata incidenza sul totale dell'occupazione di ogni forma di lavoro atipico

Di fronte a tali dati, colpisce ancor più – nei confronti internazionali – la relativa maggior partecipazione al lavoro degli uomini e delle donne adulte piemontesi, che pure dispongono di una minor varietà di forme d'impiego: in Piemonte i tassi d'attività e d'occupazione nelle classi d'età comprese fra 30 e 50 anni (30-40 per le donne) risultano superiori a quelli dei coetanei residenti nei principali paesi europei⁴.

prima manifattura, in cui spesso erano impegnati tutti i membri della famiglia, in luoghi e tempi che non escludevano alternanze o commistioni fra compiti produttivi e attività riproduttive, fra attività di lavoro e accudimento familiare.

⁴ Si vedano i molti dati riportati e analizzati in L. Abburrà, M. Durando, *Il mercato del lavoro fra modelli di partecipazione e sistemi di qualificazione*, "Ire-Scenari 2007/3, Scenari per il Piemonte del 2015", Torino, IRES, 2008.

Fig. 2 Differenze nei tassi di attività per età fra Piemonte e media europea (UE 15, 2006)



Fonte: elaborazione IRES su dati Eurostat

Da tutto quanto precede si può ricavare il giudizio secondo cui i pur rilevanti cambiamenti intervenuti nel mercato del lavoro negli scorsi decenni sono stati “contenuti” e “incanalati” entro le forme di partecipazione e di occupazione “tipiche” del modello di sviluppo industriale nella fase detta “fordista”. Con una fondamentale variazione: si è aggiunta a quella dei maschi adulti la presenza pressoché generalizzata al lavoro delle donne adulte, che il modello originario prevedeva occupate in mansioni domestiche. Si potrebbe dire che, più che trasformarsi, il modello di partecipazione al lavoro di tipo industriale si sia “deformato”, venendo a includere al proprio interno una delle fondamentali componenti sociali che ne garantivano il funzionamento dall'esterno: un cambiamento che non avrebbe potuto avere luogo senza importanti conseguenze organizzative e senza imporre costi ed esigenze di compensazione.

In Piemonte i tassi d'attività e d'occupazione nelle classi d'età comprese fra 30 e 50 anni (30-40 per le donne) risultano superiori a quelli dei coetanei residenti nei principali paesi europei

Fino a ora, però, il contrasto fra cambiamenti rilevanti e innovazioni scarse ha prodotto squilibri e attivato compensazioni soprattutto nella sfera privata, anziché in quella pubblica. Per almeno due decenni la sfera privata delle famiglie ha saputo contenere e fronteggiare le tensioni generate dai cambiamenti nei comportamenti occupazionali, accentuando alcuni caratteri di rigidità dell'organizzazione sociale. Alla tendenziale “piena” occupazione degli adulti di entrambi i generi ha fatto da contrappunto una crescente quota di popolazione d'età più matura che usciva (o restava fuori) da ogni impiego professionale ben prima di aver raggiunto un'effettiva condizione anziana. Un'ampia quota di queste generazioni mature surroga i propri figli nelle funzioni di allevamento dei nipoti, oltre a pren-

dersi cura dei genitori anziani, sopravvivenuti più spesso e più a lungo fin oltre la soglia della fragilità⁵. Allo stesso tempo, la presenza intensiva sul mercato del lavoro degli adulti di entrambi i generi trovava crescenti motivazioni in un altro processo: la sempre più generalizzata dipendenza economica dei figli, protagonisti di una scolarizzazione di massa tutta giocata in termini esclusivi e antitetici rispetto alla partecipazione al lavoro retribuito. D'altro canto, anche le forme di quest'ultimo non offrivano molte alternative, né per i genitori né per i figli: poco part-time e poche opportunità di alternanza studio-lavoro, oltre che calanti occasioni di impiego giovanile qualificante, hanno favorito una forma di scolarizzazione tanto prolungata quanto disgiunta dalla partecipazione a ogni esperienza lavorativa (e, forse anche per ciò, dalle incerte capacità di effettiva qualificazione).

I cambiamenti intervenuti nel mercato del lavoro negli scorsi decenni sono stati “contenuti” e “incanalati” entro le forme di partecipazione e di occupazione “tipiche” del modello di sviluppo industriale nella fase “fordista”

Nel complesso, da un punto di vista di sistema non si può dire che una tale forma di riorganizzazione sociale si sia rivelata inefficace, consentendo ai redditi di rimanere alti, all'occupazione di crescere e alle famiglie di tenere le posizioni su un campo competitivo in cui il gioco si faceva più difficile e la solidità della squadra condizionava fortemente il valore dei singoli.

I limiti intrinseci a una prosecuzione lineare delle tendenze recenti

Ora, però, si può ritenere che si vada profilando un limite alle capacità di tenuta di un'organizzazione sociale tutta basata sulla semplice

⁵ Su questi temi Cfr. L. Abburrà, *Relazioni tra generazioni nella quotidianità: anziani come percettori e produttori di assistenza e di welfare?*, in M.C. Belloni (a cura di), *Andare a tempo. Il caso Torino: una ricerca sui tempi della città*, Milano, Franco Angeli, 2007. Più di recente, e autorevolmente, su www.neodemos.it, M. Livi Bacci, *Il Welfare Fai-da-te e i nonni*, 8 maggio 2008, e C. Saraceno, *Ancora su nonni e nipoti*, 17 luglio 2008.

iterazione dei meccanismi in atto: e ciò principalmente a causa di due mutamenti sostanzialmente inevitabili.

Si può ritenere che si vada profilando un limite alle capacità di tenuta di un'organizzazione sociale tutta basata sulla semplice iterazione dei meccanismi in atto

Il primo proviene dalle dinamiche demografiche, che prospettano per i prossimi anni un netto e progressivo mutamento della composizione della popolazione compresa nelle età più mature, con un aumento delle fasce più anziane, più spesso bisognose di cura, rispetto a quelle meno anziane, fin qui ben più numerose e spesso fornitrici di aiuti essenziali al sostegno degli adulti, degli anziani e dei bambini. Secondo le più recenti proiezioni dell'IRES, nei prossimi anni la popolazione piemontese con più di 75 anni segnerà un aumento del 50%, mentre quella fra 64 e 75 anni resterà sostanzialmente invariata.

Il secondo mutamento riguarda la condizione professionale e lo stile di vita (insieme alla cultura e ai valori correlati) degli adulti maturi dei prossimi anni, in particolare delle donne. Numerose iniziative sono state e saranno prese per innalzarne i tassi d'attività e incentivarne il prolungamento dell'età lavorativa oltre i ristretti limiti affermatasi nelle pratiche degli scorsi decenni. Se avranno successo, come auspicano i più, tali iniziative produrranno l'effetto secondario di ridurre nettamente la disponibilità di tempo delle fasce d'età mature ma in buona salute per attività diverse dal lavoro retribuito. Non è inoltre garantito che gli orientamenti culturali prevalenti nelle generazioni che si succederanno nelle posizioni di mezzo fra gli adulti e i più anziani resteranno ugualmente altruisti e generosi quanto sono stati quelli di coloro che vi si sono trovati negli anni scorsi.

Dunque, se dopo avere assimilato a quello degli uomini il modello di partecipazione oc-

cupazionale delle donne adulte, si volesse anche omologare quello delle persone mature a quello degli adulti, chi potrebbe svolgere per tutti loro le funzioni di supplenza nella sfera delle attività di cura e di riproduzione familiare essenziali a consentire in primo luogo la partecipazione piena al mercato del lavoro, e poi la cura dei bambini e degli anziani? Sulla scorta dell'esperienza, è probabile che il pensiero di molti vada agli immigrati, anzi, alle immigrate. Ma davvero si ritiene che questa nuova forma di divisione internazionale del lavoro (domestico) possa assurgere a modello generalizzato e durare attraverso le generazioni?

I limiti di un'organizzazione sociale difensiva ma non propulsiva rispetto alle dinamiche potenziali dello sviluppo economico

Ma accanto ai limiti che riguardano la disponibilità futura di un'ampia offerta di lavoro di cura proveniente dalle famiglie – una disponibilità che ha rappresentato una componente essenziale del meccanismo di funzionamento del modello di sviluppo basato sul “cambiamento senza innovazione” – vi è un altro e non meno importante motivo di preoccupazione per le possibili conseguenze di una prosecuzione inerziale lungo lo stesso percorso di aggiustamento dell'organizzazione sociale ai cambiamenti del sistema economico.

Secondo le più recenti proiezioni dell'IRES, nei prossimi anni la popolazione piemontese con più di 75 anni segnerà un aumento del 50%, mentre quella fra 64 e 75 anni resterà sostanzialmente invariata

Come è stato ben argomentato di recente da M. Paci⁶, sulla scorta anche di studi sull'economia dei servizi che datano almeno da-

⁶ M. Paci, *Nuovi lavori, nuovo welfare*, Bologna, Il Mulino, 2005-2007.

gli anni ottanta, il costo della mancata innovazione sociale, a fronte delle rivoluzioni in atto nella sfera dell'economia, tenderà sempre più a manifestarsi anche in termini di scarsa attivazione di nuove domande e di nuove risorse per lo sviluppo di una terziarizzazione innovativa (non a caso particolarmente lenta e circoscritta in regioni a struttura economico-sociale fordista come quella piemontese). Più in particolare potrebbe essere limitata l'effettiva realizzazione delle potenzialità dinamiche e progressive della società della comunicazione e della innovazione tecnologica che la sospinge.

**Il costo della mancata
innovazione sociale tenderà
sempre più a manifestarsi anche
in termini di scarsa attivazione
di nuove domande e risorse per
lo sviluppo di una
terziarizzazione innovativa**

In che modo ciò può accadere in una regione organizzata come il Piemonte? Facendo mancare a larga parte della popolazione due risorse essenziali: la qualificazione e il tempo necessari a domandare-consumare e a domandare-produrre nuovi servizi, in particolare quelli potenzialmente collegati all'evoluzione delle tecnologie dell'info-comunicazione definita del web 2.0⁷. A fronte di nuove modalità interattive di produzione e fruizione di servizi innovativi – ad esempio nel campo dell'educazione, della salute, dell'intrattenimento, della cultura – si può ritenere che un assetto troppo "industriale" dell'organizzazione sociale possa agire da freno. Per poter partecipare come consumatori attivi al mercato dei servizi offerti dalla "rete", infatti, occorre un grado di istruzione e competenza funzionale più elevato, ma occorre in primo luogo una maggiore disponibilità di tempo sia per acquisire competenze sia per esercitarle nella fruizione delle opportunità offerte. Un modello organizzativo e funzionale così "teso", esigente e condizionante

nella conduzione della vita quotidiana, come quello che regge oggi la partecipazione al lavoro di entrambi i membri adulti delle famiglie piemontesi, opera piuttosto a scapito della loro disponibilità di tempo e della attitudine a farne un uso attivo fuori dal lavoro. I servizi nuovi, che pure a differenza dei precedenti possono essere fruiti comodamente e ovunque, come quelli vecchi tuttavia non possono essere stoccati o "messi in garage": si domandano solo se possono essere consumati⁸. Senza contare che anche molte risorse economiche dei privati, oltre che il loro tempo, nel sistema che si è andato affermando negli scorsi decenni debbono rivolgersi prioritariamente alla produzione e all'acquisto di servizi molto tradizionali, come quelli domestici e di cura delle persone (il cui svolgimento spesso occupa parte significativa del tempo "non di lavoro", o sono forniti da persone remunerate).

**A fronte di nuove modalità
interattive di produzione e
fruizione di servizi innovativi
si può ritenere che un assetto
troppo "industriale"
dell'organizzazione sociale
possa agire da freno**

Già in epoche passate di grandi mutamenti dei paradigmi tecnologico-organizzativi della produzione (segnatamente proprio in quella che ha visto l'avvento e la piena affermazione del modello di produzione e consumo fordista), rilevanti cambiamenti nell'organizzazione sociale e nei modi e stili di vita della popolazione sono risultati condizione necessaria perché le potenzialità economiche aperte dalle innovazioni nelle tecniche e nei modi della produzione potessero effettivamente essere realizzate su ampia scala. Si pensi ai mutamenti nei modi organizzativi e negli stili di vita delle popolazioni connessi con l'inurbamento o con l'affermazione generalizzata del modello di famiglia nucleare basato su una netta divisione dei compiti fra

⁷ Si veda il contributo di E. Ferro, M. Cantamessa, E. Paolucci, *Le ICT nel futuro del sistema socio-economico piemontese. Nuovi paradigmi, opportunità di sviluppo e divari digitali*, "IreScenari 2008/9, Scenari per il Piemonte del 2015", Torino, IRES, 2008.

⁸ Sul ruolo fondamentale della disponibilità di tempo per consentire lo sviluppo della domanda dei servizi erano già molto chiari, fin dagli anni ottanta, i contributi di J. Gershuny in *L'innovazione sociale. Tempo, produzione e consumi*, Messina, Rubbettino, 1993.

uomini e donne; per non dire dei cambiamenti nell'organizzazione del tempo, con una separazione netta tra quello "di lavoro" e un tempo nuovo, detto "libero", in larga parte dedicato ad attività di consumo di massa, in particolare nelle forme del weekend e delle ferie. Tali mutamenti nell'organizzazione sociale furono tutti funzionali allo sviluppo delle potenzialità produttive del sistema economico: lo sviluppo di una produzione di massa di beni industriali richiese la costruzione di un sistema di consumi (e consumatori) di massa⁹.

In analogia, si potrebbe pensare che, oggi, se si vuole stimolare e sostenere un'ampia domanda e offerta di servizi alle persone e di servizi innovativi mediati dalle tecnologie della comunicazione e dell'informazione, occorra operare per favorire un assetto sociale e organizzativo più "terziario" (cioè più vario e variabile, per differenza rispetto a quello che abbiamo conosciuto come tipicamente "industriale") e, perché no, più "femminile", rispetto a quello tipicamente "maschile" che negli scorsi decenni si è esteso anche a gran parte delle donne adulte.

Non potrebbe essere questa una nuova frontiera dell'innovazione sociale, orientata a favore della qualità della vita delle persone ma strettamente intrecciata con lo sviluppo di una nuova economia dei servizi capace di sostenere il cambiamento-rilancio del modello di sviluppo economico?

Occorre operare per favorire un assetto sociale e organizzativo più "terziario" e, perché no, più "femminile"

La ricerca di soluzioni organizzative innovative per sostenere e generalizzare modi di vivere che sono stati più spesso inventati/praticati dalle donne nei paesi più evoluti non potrebbe rappresentare anche una nuova frontiera della "parità" fra donne e uomini? Una parità aperta a nuove forme di partecipazione al lavoro retribuito e allo stesso tempo alle attività di cura e di formazione-

qualificazione lungo tutto l'arco della vita, oltre che a consumi e pratiche sociali innovative. Secondo studi e opinioni recenti, il famoso modello della "doppia presenza", anziché come una costrizione può essere vissuto anche come un adattamento positivo, un punto di equilibrio per non dover rinunciare né alla partecipazione alla sfera del lavoro né a quella della famiglia, e per non dover privilegiare in modo assoluto una delle due¹⁰. Dopo alcuni decenni spesi a perseguire una parità basata sull'omologazione della vita della donna a quella degli uomini, provare a fare il contrario non potrebbe rappresentare un'interessante inversione di prospettiva? In tal modo si potrebbero ricercare nuove soluzioni per attenuare sia le incongruenze organizzative che limitano lo sviluppo economico sia i costi personali e sociali presentati dalla versione precedente delle "Pari opportunità".

Raramente come in questo frangente storico il nesso tra sviluppo economico e qualità dell'organizzazione sociale appare come una relazione a due vie o un rapporto circolare di mutuo influenzamento

Raramente come in questo frangente storico – e in pochi luoghi con maggior chiarezza che in regioni in transizione come il Piemonte – il nesso tra sviluppo economico e qualità dell'organizzazione sociale appare come una relazione a due vie o un rapporto circolare di mutuo influenzamento. La situazione attuale è connotata dall'emergere di opportunità di sviluppo offerte da un nuovo paradigma tecnico-organizzativo basato sulle tecnologie innovative della info/comunicazione, che però vengono colte con molta lentezza. Sembra rendersi particolarmente evidente l'esigenza di un impegno nell'innovazione di alcune fondamentali strutture organizzative dell'assetto e del meccanismo sociale, perché possano assumere il ruolo di con-

⁹ Si veda ancora il contributo citato di M. Paci, e anche, in precedenza, M.J. Piore, C.F. Sabel, *The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity*, New York, Basic Books, 1984.

¹⁰ Si veda ad esempio un recente intervento di A. Thomson: *A Career Woman? No, a Mother Who Works*, "The Times", 15 luglio 2008. Oppure i più scientifici contributi della sociologa della London School of Economics Catherine Hakim, tra cui: *Models of Family in Modern Societies: Ideals and Realities*, Ashgate, 2003.

dizioni non solo permissive ma anche propulsive nei confronti della possibilità di cogliere veramente, su scala ampia e con respiro epocale, le promesse positive e progressive di un nuovo modello di sviluppo economico. Tale modello potrebbe risultare maggiormente centrato su un'effettiva "terziarizzazione", intesa come sviluppo di attività e

strutture economiche proprie di una "nuova economia dei servizi" distinta non solo merceologicamente, ma anche organizzativamente e culturalmente, dalla pur formidabile struttura dell'economia industriale. Una struttura che ha sospinto e modellato una fase secolare dello sviluppo dei paesi occidentali, ma che ora forse chiede un cambio.



L'INDUSTRIA DEI CONTENUTI DIGITALI

RICCARDO BOERO,
STEFANIA DOGLIOLI,
SILVIE OCCELLI,
VITTORIO FERRERO

Ad oggi, le strategie regionali di sostegno all'innovazione si sono articolate privilegiando nella sostanza due aspetti: a) il trasferimento delle conoscenze scientifiche e del progresso tecnico, tipicamente, dai laboratori di ricerca e dall'università al mondo delle imprese; b) la creazione di luoghi/ambienti organizzati capaci di favorire e sostenere nel tempo tale trasferimento. Le specificità intrinseche delle ICT – il fatto di creare, abilitare, movimentare e collegare le informazioni, e il fatto di essere pervasive – fanno di queste tecnologie strumenti straordinari di trasformazione: non solo dei prodotti e dei processi – a livello dei singoli agenti economici e in primo luogo delle imprese – ma anche delle funzionalità sistemiche, di quelle, cioè, che derivano dall'interazione stessa dei modi di operare dei diversi agenti (imprese, cittadini e pubblica amministrazione). Da questo punto di vista, esse configurano un certo ventaglio di possibilità per i percorsi di trasferimento scientifico tecnologico e di attivazione degli stessi nei contesti locali, consentendo al tempo stesso di tener conto delle esigenze di allineamento con i mercati globali

In questo quadro, per una regione come il Piemonte che si è incamminata verso una società della conoscenza, l'industria dei contenuti digitali rappresenta, limitatamente almeno al sistema economico-produttivo, uno dei nuovi settori economici su cui puntare e le cui sfide innovative, anche alla luce della crisi recente, si declinano rispetto a tutti gli aspetti appena menzionati. Queste sollevano una serie di questioni che toccano il trasferimento (penetrazione, appropriazione) del progresso tecnico e scientifico veicolato tramite la digitalizzazione, l'esistenza di opportuni radicamenti territoriali del tessuto produttivo che potrebbe esserne più direttamente interessato, la disponibilità di competenze tecniche adeguate

nello sviluppare e commercializzare i nuovi prodotti, le capacità finanziarie e organizzative dell'apparato produttivo esistente, l'esistenza di un contesto infrastrutturale (servizi e applicativi ICT) e regolamentativo (normativa sui diritti di autore) adeguati.

Nel fornire una ricognizione analitica del profilo del settore in Piemonte, questa ricerca si propone di fare un'istruttoria sulla situazione regionale, finalizzata anche a individuare gli approfondimenti analitici futuri che andrebbero realizzati per sostenere l'intervento pubblico.

Per il Piemonte l'industria dei contenuti digitali rappresenta uno dei nuovi settori economici su cui puntare

L'inesistenza di una definizione consolidata del settore dell'industria dei contenuti digitali ha suggerito l'opportunità di organizzare il contributo in due parti principali.

La prima presenta un'analisi sintetica per il Piemonte, fornendo una definizione del settore e utilizzando tutte le fonti statistiche secondarie oggi disponibili per la sua misurazione.

La seconda contiene un'investigazione qualitativa in ordine allo stato attuale del settore, quale percepita da alcuni soggetti, che, con ruoli diversi, sono protagonisti del processo attuale di sviluppo in Piemonte

I risultati dell'analisi quantitativa

Nel processo di sviluppo di una definizione settoriale appropriata e significativa si è ovviamente concentrata l'attenzione sui settori di produzione dei contenuti dove la digitalizzazione si sta diffondendo maggiormente o dove è prevedibile una sua rilevante diffusione. La produzione è stata dettagliata in cinque sotto settori: pubblicazione online, audio, video, videogiochi e contenuti misti.

Si è inoltre rivolta l'attenzione a monte e a valle della produzione dei contenuti digitali.

Una volta giunti a una definizione analitica del settore della produzione di contenuti digitali e della sua filiera, si è proceduto analizzando le banche dati disponibili relative alla recente situazione economica del Piemonte.

I dati a disposizione relativi alla numerosità delle imprese in regione e alla loro struttura giuridica consentono di giungere alle seguenti conclusioni:

- le dinamiche recenti non sembrano evidenziare forti criticità in termini di numerosità delle imprese causate dall'evoluzione congiunturale, ma non sono a disposizione dati che considerino la recente crisi economica;

Le dinamiche recenti non sembrano evidenziare forti criticità in termini di numerosità delle imprese

- il Piemonte sembra sufficientemente dotato di imprese che si occupano di fornire beni e servizi intermedi e strumentali alla produzione di contenuti digitali (principalmente imprese dell'ICT regionale), non mostrando particolari debolezze a monte lungo la filiera;
- basse numerosità sono presenti per quanto riguarda il numero di imprese che si occupano di distribuzione dei contenuti (ma questo dato è in forte crescita) e per alcuni sotto settori della produzione (suono, videogiochi e in minor parte anche il video);
- lo scarso numero di imprese specializzate nei videogiochi sembra suggerire una sostanziale esclusione del Piemonte dal settore più rilevante a livello globale nella produzione di contenuti digitali;
- il peso delle imprese dei contenuti digitali sul totale piemontese è limitato (circa l'1% del totale per la produzione, circa il 4% per la filiera nel suo complesso) ma in forte crescita (+12% in sei anni);
- la provincia di Torino pesa per il 60% del totale regionale;

- l'analisi sulle forme giuridiche delle imprese sembra suggerire sia la crescita delle imprese in termini dimensionali (approssimata dalla crescita delle società di capitale) sia l'ingresso di nuovi imprenditori (aumento delle imprese individuali).

Passando ai dati a disposizione sulla rilevanza occupazionale del settore, sembrano emergere i seguenti punti principali:

- il settore della produzione di contenuti digitali ha un impatto molto limitato sull'economia regionale attivando direttamente meno dell'1% dell'occupazione regionale;
- discorso analogo vale per il settore della distribuzione dei contenuti digitali, mentre le imprese ICT che producono beni e servizi strumentali che possono essere acquistati dalla filiera hanno un peso ben diverso (circa il 2,5% nel 2007);
- il sottosectore del suono è pressoché inesistente in regione, attivando meno di 100 posti di lavoro nel 2007;

Il settore della produzione di contenuti digitali ha un impatto molto limitato sull'economia regionale, attivando direttamente meno dell'1% dell'occupazione regionale

- anche i sottosectori dei videogiochi e del video hanno impatto limitato sull'occupazione regionale (rispettivamente circa 400 e 800 posti di lavoro attivati nel 2007);
- la provincia di Torino pesa per oltre i due terzi del totale regionale dal punto di vista dell'occupazione;
- le tendenze nel tempo dipingono un quadro di sostanziale tenuta o di leggera crescita per gli aggregati, con però un forte ridimensionamento per il settore delle pubblicazioni online.

Passando all'analisi dei bilanci di un campione di imprese piemontesi del settore e confrontandoli con quelli di un analogo cam-

pione a livello italiano, i dati a disposizione sembrano evidenziare i seguenti punti principali:

- le imprese dell'online publishing piemontesi mostrano un elevato livello di immobilizzazione immateriale rispetto alle analoghe imprese nazionali; vale il contrario per le imprese piemontesi di distribuzione dei contenuti digitali che sembrano meno immobilizzate dei competitor italiani, sia per quanto riguarda le immobilizzazioni materiali sia per le immateriali;
- il livello di patrimonializzazione delle imprese piemontesi è in genere buono rispetto ai diretti competitor italiani, soprattutto per le imprese di distribuzione;
- le imprese piemontesi del sottosectore online, che avevano mostrato una forte crisi della redditività nel periodo 2002-2004, raggiungono successivamente livelli positivi di reddito.

I risultati del focus group

Ciò che le testimonianze fanno emergere è sostanzialmente l'esistenza un processo in corso, per alcuni settori già in stadio avanzato soprattutto nella fase di produzione, accompagnato però da una scarsa visibilità internazionale e da problemi/opportunità legati al momento della fruizione, alle fasi di distribuzione, all'intermediazione, alla formazione e alle logiche di filiera.

Le imprese dell'online publishing piemontesi mostrano un elevato livello di immobilizzazione immateriale rispetto alle analoghe imprese nazionali

Esiste una consapevolezza diffusa, seppur espressa con argomentazioni diverse da parte dei diversi partecipanti, che in Piemonte: a) esistano delle opportunità da sviluppare; b) che queste però richiedano una visione condi-

visa sui problemi e le barriere che ne impediscono la realizzazione.

È consapevolezza diffusa che in Piemonte esistano delle opportunità da sviluppare e che queste però richiedano una visione condivisa sui problemi e le barriere che ne impediscono la realizzazione

Si sottolinea l'importanza che lo sviluppo del settore passi attraverso un rafforzamento della logica di filiera. Una strutturazione più efficace della filiera può permettere risparmi economici, maggiori opportunità di posizionamento sul mercato, un aumento dell'efficienza e lo sviluppo di alcuni nuovi mercati locali. Si sottolinea come l'eterogeneità dei sottosettori considerati richieda di considerare di volta in volta alcune peculiarità in virtù delle quali al concetto di filiera vengono associate differenti sfumature, che rimandano alla disponibilità di risorse (competenze) umane, alla capacità di gestione del processo e alla necessità di un ambiente regolativo che consenta l'interconnessione tra i diversi segmenti della filiera.

Conclusioni e prospettive

L'analisi condotta mostra una forte eterogeneità del settore in regione. Se alcuni sottosettori quali il video e l'audio sono forzatamente (a causa dell'evoluzione tecnologica) già digitalizzati, è molto più difficile capire quanta parte della pubblicazione online e dei contenuti misti si è già orientata verso la digitalizzazione.

Questo trova conferma nel fatto che, nel complesso, i dati aggregati dei settori piemontesi della filiera (soprattutto quelli relativi al valore della produzione) non rispecchiano la crescita rilevata nel mercato italiano del digitale (19,7% tra il 2006 e il 2007 e del 18,9% tra il 2007 e il 2008). I motivi potrebbero es-

sere duplici: a) le difficoltà delle imprese piemontesi a conquistare fette di questo mercato nazionale in forte crescita, e b) il ritardo delle imprese a completare il salto della digitalizzazione dei contenuti.

Si rileva peraltro che i sottosettori per i quali la regione appare più debole dal punto di vista produttivo – quelli della musica e dei videogiochi – sono quelli dove, secondo alcuni studi, la crescita dell'importanza dei contenuti digitali sarà più forte. Per contro, il sottosettore meglio rappresentato nella struttura produttiva regionale, quello dell'online publishing appare quello nel quale la crescita del mercato digitale è più debole.

Una strutturazione più efficace della filiera può permettere risparmi economici, maggiori opportunità di posizionamento sul mercato, un aumento dell'efficienza e lo sviluppo di alcuni nuovi mercati locali

Passando poi all'analisi dei punti di debolezza del settore a livello nazionale e locale, si può fare riferimento ai seguenti nodi critici. Si tratta, per quanto riguarda l'offerta di contenuti digitali, della limitatezza del mercato dovuta al dato linguistico, della circolazione bloccata dei contenuti, della difficile valorizzazione del diritto d'autore, della sottocapitalizzazione dell'industria.

Da questo punto di vista il Piemonte sembra soffrire di un problema nazionale per quanto riguarda le posizioni di monopolio e oligopolio in alcuni media (cioè la circolazione bloccata dei contenuti), per il problema linguistico e per la difficile valorizzazione del diritto d'autore (difficoltà peraltro diffuse in molti paesi europei).

Per quanto riguarda la sottocapitalizzazione, problema evidenziato a livello europeo anche in *Access to Capital for the Content Industries* (Unione Europea, 2000), le imprese piemontesi non sembrano sempre soggette a questo tipo di problema se la comparazione è

svolta rispetto a quelle analoghe italiane; tuttavia c'è il forte dubbio che ciò invece sia vero se la comparazione venisse svolta rispetto ai competitor europei e americani.

L'analisi condotta mostra una forte eterogeneità del settore in regione

Qualsiasi intervento pubblico sul settore ha comunque un prerequisito: un approfondimento volto a colmare il gap conoscitivo sulle necessità degli operatori economici del settore.

A tal fine, si propongono tre linee di approfondimento che hanno origine da tre considerazioni sulla contemporaneità e globalità del settore in oggetto.

In primo luogo, il mercato dei contenuti digitali è un mercato globale a coda lunga. Ciò significa, da un lato, la possibilità di avere numerosissime nicchie, dall'altro l'obbligo di avere pochissimi global player. In altre parole, in questo tipo di mercati è molto più facile creare una nicchia ma è molto più difficile diventare "mainstream" e soprattutto non esistono vie di mezzo.

Occorre allora capire, per ciascun sottosectore della produzione di contenuti digitali, quali possano essere le nicchie obiettivo delle imprese piemontesi e quali saranno gli ostacoli

al passaggio dalle nicchie all'essere global player.

Il mercato dei contenuti digitali è un mercato globale a coda lunga: da un lato vi sono numerosissime nicchie, dall'altro l'obbligo di avere pochissimi global player

In secondo luogo, in questi mercati i modelli di business si evolvono a una velocità paragonabile a quella della tecnologia. Ciò, per le politiche pubbliche, implica un problema in più: se in altri settori è difficile giungere all'identificazione del modello di business da supportare, in questo caso è quasi certo che, se anche si arrivasse a definirlo, questo "scadrebbe" subito dopo l'inizio dell'attuazione delle politiche. Allora è necessario approfondire lo sviluppo di strumenti di intervento pubblico che lascino agli operatori economici più informati (imprese ma anche università, ecc.) la scelta del modello di business senza però perdere il ruolo di governance regionale.

Il terzo e ultimo approfondimento consigliato riguarda non tanto gli strumenti di supporto economico diretto (di cui si è appena fatto cenno) ma piuttosto quelli di supporto alla competitività del territorio.

LE IMPRESE DEI SETTORI TRADIZIONALI DI FRONTE ALLA CRISI

VITTORIO FERRERO,
SIMONE LANDINI

Nel settembre 2010 l'IRES Piemonte e la Regione Piemonte hanno pubblicato una ricerca sulle strategie che imprese appartenenti ai settori "tradizionali" dell'economia regionale utilizzano per fare fronte alla crisi economica. In particolare, l'obiettivo del volume era quello di identificare alcuni percorsi virtuosi verificandone i fattori di successo e le politiche che ne avrebbero potuto supportare la diffusione

La crisi che ha colpito l'economia dalla fine del 2008 ha cambiato molte prospettive: diventano più difficili proprio le strategie più largamente riconosciute (innovazione di prodotto, soprattutto, maggiore contenuto immateriale, maggior ricorso a servizi, utilizzo di outsourcing, internazionalizzazione per presidiare/sviluppare mercati in espansione, crescita dimensionale secondo diverse modalità). La crisi inoltre rimette in gioco gli assetti proprietari, e nel processo di selezione le difficoltà per alcuni possono diventare opportunità di sviluppo/consolidamento per altri.

Per indagare il tema si è impostata un'indagine mirata a un campione di 600 imprese riferibili a quattro filiere: l'alimentare (incluso il settore delle macchine per l'industria alimentare), il sistema moda (incluso il comparto dei mezzi di produzione per il settore tessile-abbigliamento), le produzioni per la casa (vetro, ceramica, rubinetterie, mobili, pentolame, ecc.), i sistemi per produrre (macchine utensili, macchine speciali per l'industria, ecc.). Si tratta di comparti significativamente presenti nei diversi cluster o distretti produttivi regionali.

Le domande alle quali la ricerca ha cercato di rispondere: qual era il quadro del sistema delle PMI nei settori considerati alla vigilia della crisi (azioni intraprese e performance ottenute)? Quali sono le imprese più colpite dalla crisi? Quali sono le prospettive nell'orizzonte dei prossimi anni?

Quali sono le strategie/azioni che le imprese mettono in campo? Quali le indicazioni per le politiche industriali? L'indagine diretta si è svolta nell'inverno 2009/2010 quando iniziava a manifestarsi l'allentamento della morsa della crisi.

La crisi che ha colpito l'economia dalla fine del 2008 ha cambiato molte prospettive: diventano più difficili proprio le strategie più largamente riconosciute

L'indagine ha evidenziato una porzione del tessuto produttivo che ha avuto performance apprezzabili nel periodo antecedente la crisi, sebbene non in tutti i settori. A fronte di andamenti positivi per l'alimentare e i sistemi per produrre, i prodotti per la casa denotano una situazione nel complesso più stabile, e il tessile-abbigliamento riflette una dinamica di progressivo ridimensionamento. Una situazione confermata anche dall'analisi dei bilanci

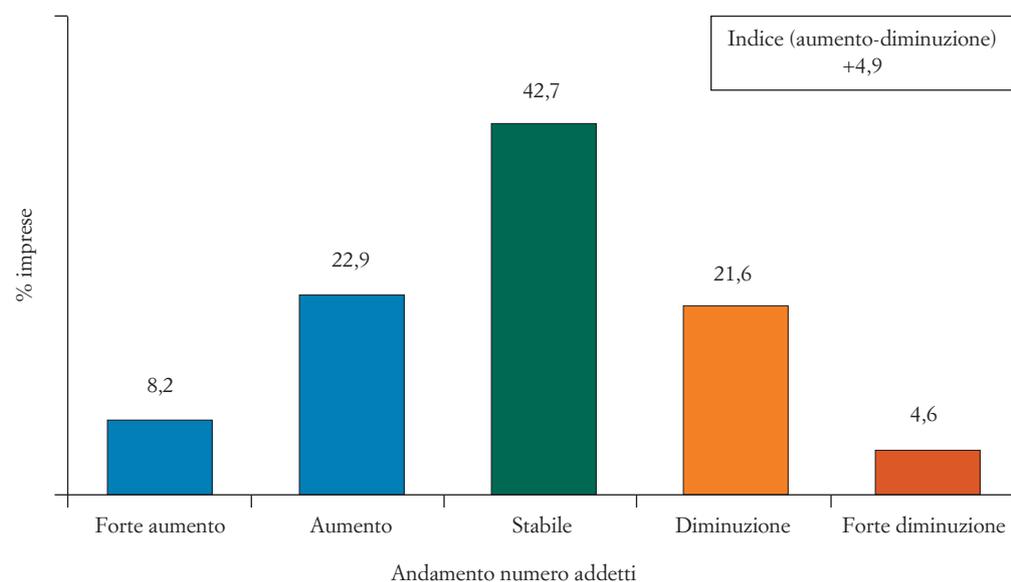
delle imprese di questi settori nel periodo 2005-2008, condotta sulla base del campione contenuto nella base dati AIDA.

Queste dinamiche si sono realizzate, tuttavia, in un contesto di selettività, che premiava le imprese più strutturate sotto il profilo occupazionale e organizzativo.

A fronte di andamenti positivi per l'alimentare e i sistemi per produrre, i prodotti per la casa denotano una situazione nel complesso più stabile, e il tessile-abbigliamento riflette una dinamica di progressivo ridimensionamento

Il panorama industriale si è caratterizzato per un apprezzabile dinamismo degli investimenti, mirati a rafforzare la qualità dei prodotti e l'organizzazione della produzione – quindi concentrati sul tradizionale punto di forza delle PMI piemontesi – mentre meno rilevante sembra il rafforzamento di altre aree

Fig. 1 Andamento dell'occupazione (valori %, 2005-2008)



Fonte: indagine IRES

aziendali che rappresentano importanti fattori di competitività. Modesta appare l'internazionalizzazione della produzione, piuttosto rilevante nel caso dell'export, ma poco diffusa per quanto riguarda l'outsourcing internazionale o gli investimenti all'estero, pur tenendo conto delle dimensioni delle imprese dell'indagine. Paiono limitate le esperienze di consolidamento strutturale delle imprese attraverso episodi di superamento del modello "familiare", con alcune eccezioni fra le imprese di dimensioni maggiori.

L'uscita dalla crisi non è ancora a portata di mano, sebbene nel 2010 per molte imprese si prospetti un netto recupero dell'attività produttiva

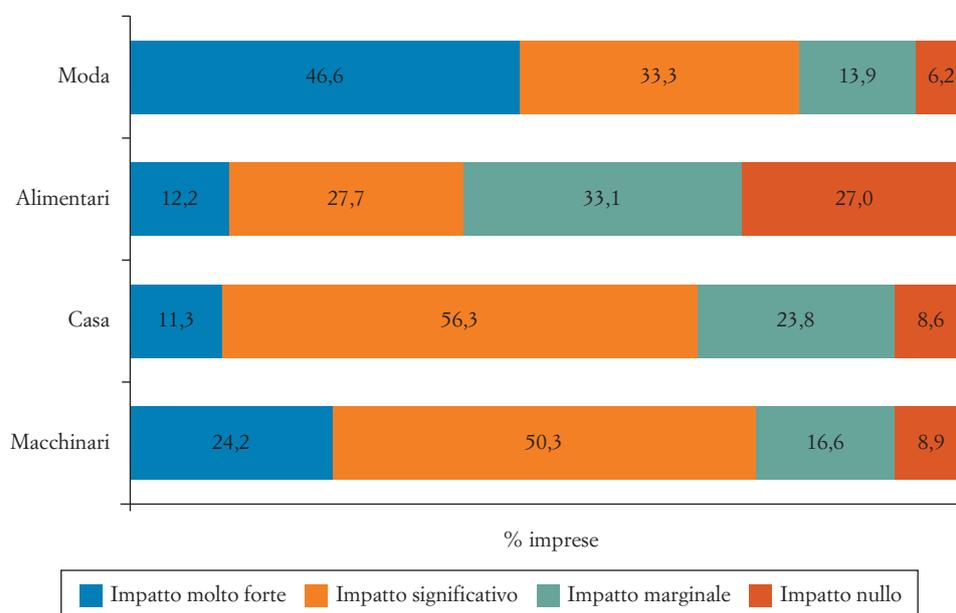
La crisi ha colpito in modo non uniforme: più di un terzo delle ditte intervistate dichiara effetti relativamente contenuti grazie alla dimensione aziendale, l'operare in determinati

settori meno esposti, più legati alla domanda finale oppure di nicchia, situazioni che più frequentemente si offrono come fattori stabilizzanti. In generale i settori più colpiti sono il tessile-abbigliamento, che già prima della crisi soffriva di un ridimensionamento strutturale, e il comparto dei sistemi per produrre, interessato dal generalizzato calo degli investimenti, che si caratterizza all'interno del ciclo economico per maggiore profondità e lunghezza rispetto agli altri beni, e dalla forte dipendenza di questo settore dai contraccolpi che si producono all'interno delle catene di fornitura.

Le performance precedenti la crisi hanno agito in senso favorevole aumentando la resistenza alle imprese. La domanda estera può inoltre essere elemento importante per l'uscita dalla crisi, come già in altri fasi recessive.

L'uscita dalla crisi non è ancora a portata di mano, sebbene nel 2010 per molte imprese si prospetti un netto recupero dell'attività produttiva. La divaricazione nelle previsioni, non solo fra i settori, ma anche all'interno dei settori e fra piccole imprese in difficoltà e medie imprese con prospettive più favorevoli, fa prevedere ulteriori, intensi processi selettivi.

Fig. 2 Impatto della crisi per filiera (valori %)



Fonte: indagine IRES

La domanda nei settori in questione è soggetta a un processo di erosione da parte soprattutto delle economie emergenti, ma vi è anche consapevolezza che con strategie opportune le produzioni locali potranno avere una prospettiva di mercato.

Solidità finanziaria e organizzativa influiranno sulla capacità di sopravvivenza e sviluppo delle imprese. Ma sembra che le strategie aziendali soffrano di una sorta di dipendenza dal passato. Ci si concentra sugli aspetti produttivi e sul livello qualitativo, elementi sui quali sinora si sono esplicitati, spesso con successo, i vantaggi competitivi. Mentre l'innovazione nell'ambito del mercato, per cogliere le opportunità della nuova dislocazione internazionale della domanda e della produzione, oppure l'ammodernamento organizzativo o nell'assetto proprietario, per consolidare la scala operativa dell'impresa, sono poco praticati, pur costituendo variabili chiave nel contesto che si va aprendo.

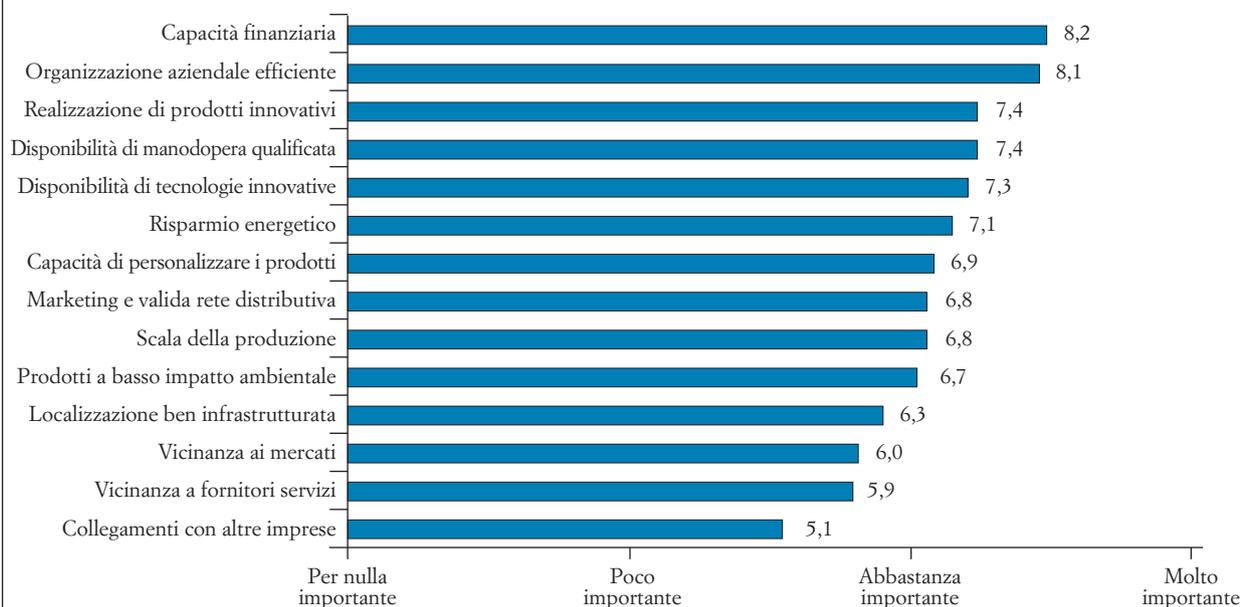
Le strategie delle imprese, anche quando non si sconti un'ulteriore caduta della domanda, sono messe in difficoltà soprattutto dall'incertezza delle prospettive, che ostacola le azioni orientate al superamento delle

difficoltà, peraltro caratterizzate da dinamismo reattivo.

Solidità finanziaria e organizzativa influiranno sulla capacità di sopravvivenza e sviluppo delle imprese

Fra le azioni che le imprese intraprendono o hanno intenzione di intraprendere in futuro prevale l'attenzione all'innovazione tecnologica di prodotto soprattutto in termini di miglioramento qualitativo. Seguono azioni nell'ambito delle vendite verso la clientela abituale ma anche con la ricerca di nuovi clienti in Italia e all'estero. Nell'ambito dell'organizzazione della produzione, si pone l'enfasi sulla riduzione dei costi (ma il raggiungimento di questo obiettivo attraverso il ricorso ad outsourcing o delocalizzazioni sembra poco considerato). Meno frequentemente viene considerata l'organizzazione complessiva dell'impresa (razionalizzazione gestionale, miglioramento del sistema informativo) intrapresa da

Fig. 3 Fattori più importanti per fronteggiare la concorrenza (importanza media, 10 = molto importante, 0 = per nulla importante)



Fonte: indagine IRES

un numero esiguo di imprese. Nell'ambito delle risorse umane le intenzioni dichiarate indicano nel complesso una situazione non del tutto critica: la riduzione di personale è indicata da una quota relativamente limitata di imprese, mentre in un numero minoritario, ma numericamente apprezzabile, di imprese si considera l'opportunità di azioni di riqualificazione del personale, di sostituzione con figure più qualificate o nuove.

Le indicazioni delle imprese insistono su due elementi cruciali: abbattimento degli oneri fiscali e sostegno al finanziamento degli investimenti e al fabbisogno finanziario, anche corrente

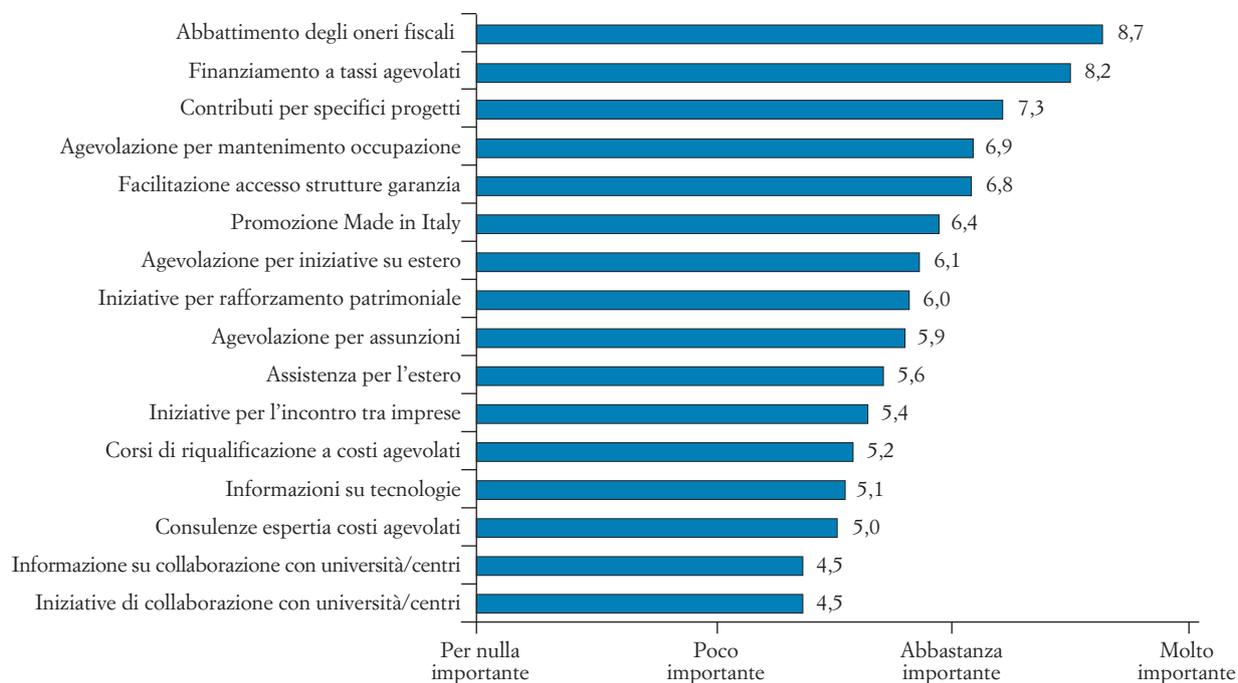
Le indicazioni sulle politiche industriali che provengono dalle imprese insistono su

due elementi cruciali in relazione al forte peggioramento dei bilanci aziendali e alle difficoltà di ricorso al credito: abbattimento degli oneri fiscali e sostegno al finanziamento degli investimenti e al fabbisogno finanziario, anche corrente.

Non irrilevante nelle indicazioni delle aziende intervistate, inoltre, l'importanza del mantenimento dell'occupazione attuale. A queste impellenze, volte a salvaguardare l'operatività dell'impresa nella fase di minimo del ciclo, si affiancano misure di sostegno a carattere più strategico, sia a livello promozionale sui mercati sia per il rafforzamento degli asset di cui l'impresa dispone (patrimonio, risorse umane, ecc.).

In conclusione, l'indagine delinea, pur in una situazione di estrema incertezza, un quadro nel complesso critico e preoccupato ma non disastroso. Nonostante le difficoltà di questa congiuntura le imprese dei settori indagati dichiarano prospettive di mantenimento dei livelli produttivi, seppur in complessivo ridimensionamento. I fattori di forza usuali, che hanno costruito il successo di queste im-

Fig. 4 Supporti più utili per superare la crisi (importanza media, 10 = molto importante, 0 = per nulla importante)



Fonte: indagine IRES

prese (produzioni di qualità, capacità di innovazione incrementale legata alle specificità del prodotto, collocazione in nicchie per valorizzare la produzione) dovranno tuttavia essere affiancati da una crescente attenzione al mer-

cato (ai nuovi mercati) e al miglioramento organizzativo, aspetti sui quali sembrano esservi debolezze non irrilevanti e sulle quali le politiche industriali, in un'ottica di prospettiva oltre la crisi, dovranno esercitare i loro sforzi.



L'INCIDENTALITÀ STRADALE AL 2008

Rapporto 2010

CENTRO DI
MONITORAGGIO
REGIONALE DELLA
SICUREZZA
STRADALE
(RICCARDO BOERO,
ATTILA GRIECO,
CHIARA MONTALDO,
SYLVIE OCCELLI,
SILVIA TARDITI)

Il 2008 è stato un anno molto positivo per il contenimento dell'incidentalità: in Piemonte, come del resto anche in Italia e in Europa, il calo delle vittime (-15%) è il più significativo di tutto il periodo 2001-2008. L'indice di esposizione al rischio di morire in un incidente stradale (espresso come morti per 100.000 abitanti), in particolare, scende a 7,5, con un calo di 1,5 rispetto al 2007. Il valore regionale dell'indice di riduzione della mortalità nella regione (59%) è addirittura migliore di quello individuato dalla traiettoria teorica (61%) prevista dall'Unione Europea (UE target) per dimezzare il numero delle vittime al 2010. Questi sono i dati più interessanti dello stato dell'incidentalità in Piemonte analizzato nell'ultimo rapporto. Il volume, di cui di seguito si riportano le considerazioni di sintesi dell'introduzione, è curato dal Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale (CMRSS), ospitato presso l'IRES Piemonte

L'edizione 2010 del rapporto è articolata in quattro parti. La prima illustra il quadro generale dell'incidentalità nella regione in rapporto alla situazione europea, nazionale e sub-regionale. La seconda si sofferma sui diversi aspetti del fenomeno dell'incidentalità, articolandone l'esposizione secondo i campi di azione previsti dal Piano regionale della sicurezza stradale: infrastrutture, uomo, veicolo, gestione e governo. Nella terza parte si consolida l'analisi del fenomeno incidentale condotta dal punto di vista delle attività di sorveglianza sanitaria. Il lavoro è frutto di una collaborazione con il Servizio sovrazonale di epidemiologia avviata con il rapporto dello scorso anno. L'ultima parte raccoglie una serie di contributi a cura degli uffici Sicurezza stradale delle province, in cui vengono descritti alcuni progetti o interventi sulla sicurezza recentemente realizzati dalle amministrazioni provinciali, ritenuti particolarmente significativi per meto-

dologia e impegno, e degni di essere condivisi a livello regionale.

L'attenzione si concentra sull'ultimo anno disponibile (2008), messo a confronto con l'anno precedente (2007), anche se per cogliere in modo più puntuale particolari aspetti del fenomeno, in alcuni casi si è ritenuto opportuno riportare l'evoluzione in serie storica. Al fine di consentire un confronto della situazione regionale con quella di altre realtà italiane ed europee, là dove pertinente, sono stati utilizzati i principali indicatori dell'incidentalità (tasso di mortalità, indici di mortalità, di lesività e di gravità). Di seguito si propone una sintesi dei principali risultati.

La situazione incidentale nelle province

Al 2008, la provincia di Cuneo presenta i valori più elevati degli indici di mortalità, gravità e lesività. La provincia di Torino (che concentra circa il 50% degli incidenti e il 40% dei morti della regione) ha valori degli indici di mortalità e gravità inferiori alla media regionale, pur avendo un indice di lesività superio-

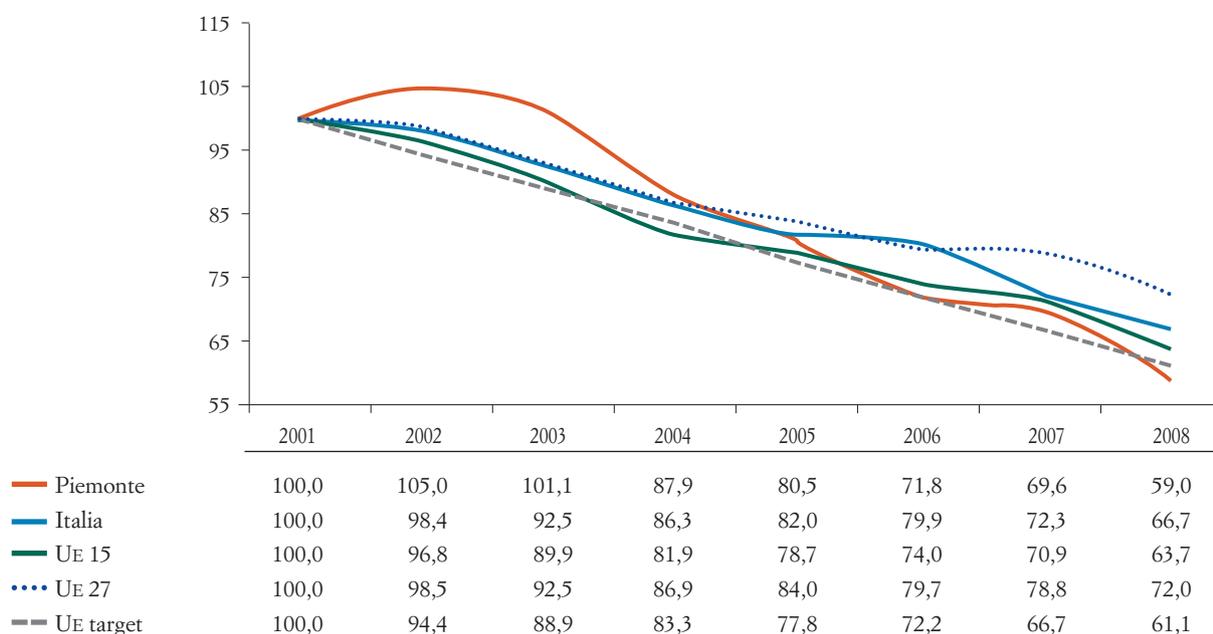
re alla media. I tassi di mortalità delle province (morti per 100.000 abitanti) sono compresi tra un minimo di 5,5 (Asti) e un massimo di 11,9 (Cuneo), che presenta pertanto un rischio circa doppio rispetto alla provincia più virtuosa.

La provincia di Cuneo presenta i valori più elevati degli indici di mortalità, gravità e lesività

Tra il 2007 e il 2008, tutte le province fanno registrare una diminuzione del numero di incidenti e di morti, ad eccezione di Novara, dove aumentano gli incidenti, ma soprattutto i morti (+29% circa). Particolarmente positivo l'andamento delle province di Asti e di Vercelli.

Se si guarda all'intero periodo 2001-2008, tutte le province, ad eccezione di Novara, presentano riduzioni del fenomeno incidentale superiori al 20%. Per quanto riguarda la riduzione del numero di morti, le variazioni più si-

Fig. 1 Andamento del numero di morti in Piemonte, in Italia e nell'Unione Europea (2001-2008, 2001 = 100)



Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT e CARE

Fig. 2 Variazione percentuale del numero di incidenti, morti e feriti nelle province (2001-2008)



Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT

gnificative si sono verificate nelle province di Asti e del V.C.O., che hanno già raggiunto il target previsto dall'Unione Europea per il 2010.

L'incidentalità rispetto alle infrastrutture

Tra il 2001 e il 2008, la riduzione degli incidenti ha interessato in misura sostanzialmente analoga sia gli ambiti urbani sia quelli extraurbani. In particolare, dopo l'aumento dei mor-

ti su strade extraurbane registrato nel 2007, nel 2008 tale valore torna ad abbassarsi (da 237 a 188 persone).

Analizzando l'incidentalità per tipo di strada (autostrade, strade statali, provinciali, comunali), nel 2008 la maglia nera del fenomeno spetta alle autostrade. I valori di tutti gli indici – incidenti, feriti e morti per 100 km – sono i più elevati tra tutti i tipi di strade, anche se un miglioramento si osserva dal punto di vista degli incidenti e dei feriti. Con riferimento ai morti, in particolare, il valore dell'in-

dice, 4,7, è quasi cinque volte quello medio regionale e in lieve peggioramento rispetto al 2007 (4,4). Particolarmente apprezzabile, nell'ultimo anno è stato il miglioramento sulle strade statali (i valori dell'indice per gli incidenti e i feriti si riducono di oltre il 40%), che nel 2007 avevano valori di incidentalità non tanto più bassi di quelli delle autostrade.

Tra il 2001 e il 2008, la riduzione degli incidenti ha interessato in misura sostanzialmente analoga sia gli ambiti urbani sia quelli extraurbani

Il valore dell'indice di mortalità, in particolare, si abbatte considerevolmente da 4,3, nel 2007 a 1,9 nel 2008. Anche per le strade provinciali, dove il fenomeno dell'incidentalità risulta relativamente più contenuto rispetto agli altri tipi di strade, i valori degli indici dell'incidentalità e dei feriti si riducono di oltre il 40% e 30% rispettivamente, valori entrambi di poco più positivi di quelli regionali. La mortalità tuttavia peggiora lievemente (1,1 nel 2008 rispetto allo 0,9 del 2007). Un dato negativo si riscontra per le strade comunali, dove l'incidentalità aumenta di circa il 14% rispetto al 2007, anche se ciò non causa vittime mortali.

Considerando il periodo 2001-2008, la diminuzione complessiva dei passeggeri morti è del 60%

Un esame dell'incidentalità/km per categoria di strade nelle province evidenzia, come già per l'anno precedente, la considerevole varietà di situazioni esistente nella regione. Nel complesso, rispetto alla propria rete viaria, l'incidentalità/km continua a risultare relativamente più contenuta nelle province di Biella e Vercelli.

Considerando la localizzazione degli incidenti, si rileva che, alle intersezioni, la maggior parte di incidenti (87%) e feriti (86%) si verifica nell'abitato; a differenza delle rilevazioni 2007, anche la percentuale dei decessi torna ad essere superiore in ambito urbano (65%). Fuori dalle intersezioni, più della metà degli incidenti e dei feriti avvengono sempre in ambito urbano, ma la mortalità è più elevata fuori dell'abitato (64%).

L'incidentalità rispetto all'uomo

Nel 2008, i conducenti che muoiono in incidenti stradali sono circa il 70% delle vittime (di questi il 90% sono di sesso maschile). Rispetto al 2007 sono diminuiti del 31%. Considerando l'intero periodo 2001-2008, la diminuzione complessiva dei passeggeri morti è del 60%, e quella dei pedoni del 37%. I pedoni feriti, al contrario, costituiscono l'unica categoria di utenti della strada che ha sempre avuto valori superiori rispetto a quelli del 2001, con una tendenza generale all'aumento progressivo (+17% dal 2001).

Le autovetture private sono la categoria di veicolo più coinvolta negli incidenti nel 2008

Quanto alla distribuzione temporale dell'incidentalità, ottobre, luglio e maggio sono, nell'ordine, i mesi in cui si rileva il maggior numero di sinistri. I livelli degli indici di mortalità e gravità indicano inoltre come luglio sia anche il mese in cui gli incidenti hanno le conseguenze più gravi; seguono agosto e marzo. La distribuzione degli incidenti per giorno della settimana evidenzia come il venerdì, il martedì e il sabato siano, nell'ordine, i giorni maggiormente critici, mentre la domenica è il giorno in cui gli eventi incidentali sono meno numerosi ma mediamente più gravi. L'indice di mortalità raggiunge il picco dalle 5:30 alle 6:30.

Nell'ultimo anno considerato il fenomeno dell'incidentalità nelle ore di punta presenta

segnali di miglioramento per quanto riguarda le quote di morti e feriti, pur restando ancora superiore al 30% del totale (31,3% i morti e 35% i feriti). In particolare, la mortalità nelle ore di punta scende quasi del 19%, a fronte del 15% della media regionale.

L'incidentalità rispetto al veicolo

Le autovetture private sono, ovviamente, la categoria di veicolo più coinvolta negli incidenti nel 2008 (costituiscono il 65% del totale dei veicoli coinvolti in incidenti). Gli indici di mortalità e di gravità presentano valori particolarmente elevati per la categoria dei mezzi pesanti e dei veicoli da lavoro; rispetto al 2007, la categoria dei mezzi pesanti ha fatto registrare un sensibile aumento degli indici.

Analizzando gli incidenti in base all'età del parco veicoli, si rileva che circa il 40% di incidenti avvenuti in Piemonte nel 2008 ha coinvolto almeno un'autovettura nuova (con meno di 5 anni), percentuale equivalente al valore registrato nel 2007. L'indice di mortalità più elevato si registra per le auto più vecchie, di età superiore ai 15 anni.

Le stime evidenziano un peso del costo sociale complessivo sostenuto dalla regione a causa degli incidenti stradali pari allo 0,87% del Pil

Come già per il 2007, gli incidenti si concentrano nelle classi di cilindrata intermedia (tra 1.000 cc e 2.000 cc), mentre i valori più elevati dell'indice di mortalità si rilevano nelle classi di bassa e di alta cilindrata.

Il peso sul totale degli eventi incidentali che hanno coinvolto la categoria degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e motociclisti) è cresciuto dal 33,9% nel 2001 al 39,6% nel 2008. Tale peso rimane invariato tra il 2007 e il 2008. Come già nel 2007, anche nel 2008 i morti fra gli utenti deboli rappresentano più del 40% dei morti totali per incidente strada-

le. La serie storica 2001-2008 per le singole categorie di utenti mostra che il numero di incidenti e di feriti per pedoni e ciclisti, e il numero di morti per i motociclisti, è aumentato rispetto al 2001. Tra il 2007 e il 2008, tutte le grandezze sono in diminuzione, ad eccezione del numero di morti fra i ciclisti, che resta stabile (23 vittime). Da segnalare l'inversione di tendenza del numero di morti fra i motociclisti (da 99 a 81 vittime).

L'incidentalità rispetto alle azioni di governo

Per il 2008, le stime effettuate a partire dai dati ISTAT evidenziano un peso del costo sociale complessivo sostenuto dalla regione a causa degli incidenti stradali pari allo 0,87% del Pil. Si tratta di un valore elevato (962 milioni di euro), comunque diminuito del 33% tra il 2001 e il 2008.

Non sorprendentemente, gli incidenti avvenuti nella provincia di Torino pesano per quasi il 50% del totale regionale del costo sociale; altre province piemontesi con elevato valore del costo sociale sono Cuneo, Alessandria e Novara.

Si rileva che le province con costo sociale più elevato sono anche quelle con maggiore spesa degli enti pubblici per viabilità e trasporti; si osserva inoltre che per tutte le province piemontesi la spesa pubblica sostenuta dai comuni della provincia è superiore a quella sostenuta dall'amministrazione provinciale.

L'incidentalità dal punto di vista delle fonti sanitarie

Gli interventi del servizio 118 per incidenti stradali confermano il trend decrescente dell'incidentalità in Piemonte (-11%). L'aliquota di accessi al pronto soccorso a seguito di incidente stradale tuttavia aumenta lievemente, passando dal 2,8% nel 2007 al 3,2% nel 2008. I casi di massima urgenza (codice rosso) sono lo 0,6% degli accessi per incidenti stradali (nel 2008 erano lo 0,8%) e il 3,8% degli accessi urgenti per tutte le cause (nel 2007 erano il 3,6%). L'esame delle schede di dimissione

ospedaliera indica che nel 2008 il costo medio dei ricoveri per incidenti stradali è di 6.211 euro, con un incremento del 6,4% rispetto al 2007, a fronte di un costo medio di tutti i ricoveri di 3.095, che rispetto al 2007 è aumentato del 3,8%.

Gli interventi del servizio 118 per incidenti stradali confermano il trend decrescente dell'incidentalità in Piemonte (-11%)

Infine, la fonte degli archivi INAIL degli infortuni sul lavoro mostra che gli infortuni stradali mortali (comprendenti anche gli incidenti in itinere) rappresentano negli ultimi anni circa il 50% degli infortuni lavorativi mortali.

Gli interventi provinciali di contrasto dell'incidentalità stradale

L'ultimo capitolo del rapporto raccoglie i contributi dei Centri di monitoraggio provinciali in merito alle loro esperienze progettuali e di monitoraggio della sicurezza stradale. Tale raccolta si propone di favorire uno scambio informativo delle esperienze, al fine di migliorare la capacità di azione di ciascun ente preposto al contrasto del fenomeno. Le esperienze descritte riflettono una varietà di approcci dovuti anche alle differenze del fenomeno dell'incidentalità nelle aree sub-regionali. In particolare, emerge come gli interventi descritti siano il risultato dell'azione congiunta di due principali strategie di azione: quella promossa dalla regione in relazione all'attuazione del primo e secondo Programma nazionale di sicurezza stradale, e quella maturata a livello locale in relazione alle attività proprie di pianificazione degli uffici provinciali.



L'AGRICOLTURA NEL 2009

STEFANO AIMONE

La Regione Piemonte e l'IRES Piemonte hanno sottoscritto una convenzione pluriennale sulla base della quale l'Istituto assicura un'ampia gamma di attività volte a supportare le diverse fasi (programmazione, attuazione e valutazione) delle politiche rurali, con particolare riferimento al PSR 2007-2013. Questo insieme di attività è stato denominato con l'acronimo PROSPERA (Progetto Supporto alle Politiche Rurali e Agroalimentari). Rientrano nel progetto interventi di consulenza alle strutture regionali responsabili delle politiche di sviluppo rurale, l'esecuzione di studi e l'implementazione dell'Osservatorio Agroalimentare del Piemonte

PROSPERA prende le mosse in occasione della redazione del PSR 2007-2013, accompagnando la Regione Piemonte in tutte le fasi della programmazione sino all'approvazione del programma, e prosegue supportandone l'attuazione.

Tra le attività previste dal progetto rientra quella di monitorare l'andamento congiunturale e l'evoluzione strutturale del settore agricolo e agroalimentare, finalizzata, in primo luogo, a fornire elementi utili alla continua verifica in itinere delle politiche di sviluppo rurale, senza trascurare le possibili ricadute più generali in termini di contributo conoscitivo rivolto a diverse tipologie di utenti (dalle organizzazioni di categoria agli enti locali, dal settore della comunicazione a quello della formazione).

L'attività dell'Osservatorio Agroalimentare del Piemonte opera in modo continuativo ed è strutturata per fornire i seguenti servizi:

- 1) realizzazione di analisi congiunturali annuali sull'andamento del settore agricolo e agroalimentare;
- 2) realizzazione di rapporti sulle principali filiere agro-industriali operanti in Piemonte;
- 3) elaborazione di studi monografici e di scenario.

Il rapporto 2009 si apre con una sintesi dello scenario in atto e della situazione economica generale, per poi approfondire l'analisi della congiuntura agricola a livello europeo, nazionale e regionale. Vengono poi segnalate le principali novità nell'ambito delle politiche rurali e si introduce, per la prima volta, il tema dei fenomeni evolutivi in atto nelle aree rurali del Piemonte, con una particolare attenzione a quelle marginali. Il documento si chiude con un richiamo alle annate precedenti per allargare lo sguardo alle tendenze di medio periodo e uno schema riassuntivo delle principali filiere agroalimentari del Piemonte.

In Piemonte, in termini generali nel 2009, si segnala il brusco calo del valore economico delle coltivazioni (-17,3%)

In Piemonte, in termini generali nel 2009, si segnala il brusco calo del valore economico delle coltivazioni (-17,3%). Questo dato, associato a quello seppur meno negativo degli allevamenti, porta il settore primario nel suo insieme a registrare un -15,9% del valore aggiunto rispetto allo scorso anno. Nello stesso tempo l'industria alimentare, secondo le stime Unioncamere, avrebbe confermato la sua minor sensibilità al ciclo generale rispetto agli altri comparti manifatturieri, mostrando un aumento seppur debole dei volumi produttivi (+0,9%).

Ritornando nell'ambito dei seminativi, si evidenzia anche una contrazione nel valore delle colture industriali (-15,3%) in controtendenza con gli andamenti nazionali, così come delle leguminose. Confrontando i dati sul valore economico delle produzioni con i dati su superfici e volumi emerge che, nonostante in questi ultimi si registri qualche segno positivo come, ad esempio la produzione di riso (+9,6%) e di uva da vino (+12,4%) oltre ad alcuni valori sostanzialmente invariati (legumi, frutta fresca, orticole), l'andamento negativo delle quotazioni di tali prodotti abbia portato (tab. 1) a una totalità di segni negativi per quanto riguarda il valore economico delle produzioni per l'anno 2009. A trascinare verso il basso questi indici sono ancora una volta i cereali, penalizzati sia dalle basse quotazioni di mercato sia da un'annata climaticamente negativa.

Si evidenzia una contrazione nel valore delle colture industriali (-15,3%)

Unica eccezione positiva, nell'ambito dei cereali, sembra essere la produzione di riso, meno sensibile alle piogge primaverili abbondanti e premiata da buone quotazioni di mercato. Tra i più penalizzati troviamo, invece, il mais (-32,5%), che ha patito più di altri l'alta instabilità del mercato, essendo maggiormente soggetta, rispetto ad altre coltivazioni, alla

Tab. 1 I principali indicatori economici del settore agricolo in Piemonte (2009, valori in migliaia di euro)

PRODOTTI	2009 (PREZZI CORRENTI)	VAR. % 2008-2009 (PREZZI CORRENTI)
Coltivazioni agricole	1.442.616	-17,3
Allevamenti zootecnici	1.365.339	-5,5
Attività dei servizi connessi	319.012	0,1
Produzione di beni e servizi dell'agricoltura	3.126.968	-10,9
Produzione della branca agricoltura	3.166.634	-10,5
Consumi intermedi (compreso SIFIM)	1.771.862	-5,8
Valore aggiunto della branca agricoltura	1.394.772	-15,9

Fonte: ISTAT

Tab. 2 Valore economico delle principali produzioni agricole in Piemonte (2009, produzione ai prezzi di base, valore ai prezzi correnti in migliaia di euro)

PRODOTTI	2009	VAR. % 2008-2009
<i>Coltivazioni agricole</i>	1.442.616	-18,3
Coltivazioni erbacee	767.170	-23,8
Cereali	511.639	-31,5
Legumi secchi	7.447	-24,3
Patate e ortaggi	212.891	1,6
Industriali	16.252	-15,3
Fiori e piante da vaso	18.941	-10,8
Foraggiere	83.201	-26,9
<i>Coltivazioni legnose</i>	592.245	-8,4
Prodotti vitivinicoli	332.002	-3,1
Frutta	202.202	-15,4
Altre legnose	58.041	-10,3
<i>Allevamenti zootecnici</i>	1.365.339	-5,9
Prodotti zootecnici alimentari	1.365.091	-5,9
Carni	974.145	-5,3
Latte	302.433	-10,8
Uova	85.293	4,7
Miele	3.220	42,6
Prodotti zootecnici non alimentari	248	-0,1

Fonte: ISTAT

conversione verso colture giudicate più redditizie al momento della semina.

Nonostante l'esordio sfavorevole della primavera, l'annata frutticola ha mantenuto un livello produttivo e qualitativo soddisfacente. Anche tale comparto, tuttavia, è stato penalizzato da quotazioni in forte riduzione per tutte le specie e da difficoltà di collocamento del prodotto, ad eccezione delle nocciole. In particolare, mele e pesche hanno sofferto un eccesso di produzione non seguito da un analogo aumento della domanda.

Nonostante l'esordio sfavorevole della primavera, l'annata frutticola ha mantenuto un livello produttivo e qualitativo soddisfacente

La vendemmia è stata favorita dal clima, ma le difficoltà di mercato hanno frenato il settore, che ha proseguito la sua fase di sta-

gnazione, penalizzata da un export in fase riflessiva, anche se i vini dolci e lo spumante registrano un buon andamento.

Secondo la rilevazione ISTAT sulle forze di lavoro, in Piemonte nel 2009 l'occupazione agricola è cresciuta del 5,8%: dato di difficile valutazione

La produzione di latte bovino in Piemonte, nonostante l'avvio del processo di aumento delle quote, è calata del 2,1%, in linea con il dato nazionale, mentre gli allevamenti si sono ridotti del 4,1%, portando così a circa 311 t/anno la produzione media aziendale. Le difficoltà di mercato sono state segnalate, oltre che dal basso prezzo del latte alla stalla, anche dalle quotazioni modeste, per quasi tutto il 2009, delle cosiddette grandi DOP. L'andamento della zootecnia bovina da carne è stato segnato dalla ridu-

zione dei consumi, con effetti negativi sulle quotazioni soprattutto nelle fasce medio-basse del mercato. Il comparto suinicolo non ha fatto registrare evidenti variazioni in termini di capi allevati (-0,1%), ma si continuano a osservare alcune criticità. Dall'altro lato le produzioni avicole invece hanno realizzato un parziale recupero dopo la crisi degli anni precedenti.

Sulla base dei dati forniti dal sistema Movimprese di Unioncamere, si conferma nel 2009 il trend di riduzione del numero di imprese agricole sia a livello regionale che nazionale. Gli andamenti recenti e la situazione

di difficoltà di quasi tutte le filiere agricole hanno accentuato questa tendenza. In Piemonte si passa da una diminuzione costante tra l'1% e il 2% annuo al -3,3% nel solo 2009, mentre su scala nazionale il calo registrato è del 2,7%. Secondo la rilevazione ISTAT sulle forze di lavoro, in Piemonte nel 2009 l'occupazione agricola è invece cresciuta del 5,8%, essenzialmente grazie all'incremento del numero di lavoratori dipendenti. Si tratta di un dato in controtendenza con l'andamento nazionale e di difficile valutazione, anche tenuto conto dell'annata critica del settore.



LA MONTAGNA: VARIETÀ E TIPOLOGIE DEI SISTEMI TERRITORIALI LOCALI

ALBERTO
CRESCIMANNO,
FIORENZO FERLAINO,
FRANCESCA SILVIA
ROTA

Dopo aver focalizzato l'attenzione sulla montagna come ambito di analisi e programmazione, ricostruendone la storia e mettendone in luce alcune principali interpretazioni e raffigurazioni, il lavoro di Alberto Crescimanno, Fiorenzo Ferlaino e Francesca Silvia Rota, svolto dall'IRES insieme al CSI (Gabriella Deandrea e Barbara Morra) per conto della Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste (Federica Zangirolami ed Elena Russo), approfondisce il tema della montagna. Si parte dalla rappresentazione dei contesti montani all'interno delle politiche italiane e si illustra così la non facile commistione di criteri statistici, amministrativi e legali nella delimitazione delle aree montane in Italia. Il valore aggiunto di questa ricostruzione è dato sia dal tentativo di "storicizzare" le diverse raffigurazioni montane, individuando i tratti salienti che, dal secondo dopoguerra in avanti, hanno caratterizzato le varie fasi dell'intervento legislativo, sia dalla volontà di offrire elementi per muovere verso un paradigma nuovo che riaffermi il carattere specifico delle "terre alte". Nella ricostruzione la montagna emerge come un caso esemplare di territorio a "geometria variabile" impossibile da racchiudere entro una definizione univoca. Alla definizione di territorio marginale, di più lontana concezione, si affiancano la definizione statistico-morfologica delle terre alte, quella amministrativa, quella legale, le diverse descrizioni funzionali, che plasmano nel loro insieme una "definizione aperta" di montagna, basata su "alcune sue caratteristiche distintive, da precisare e calibrare di volta in volta, in base alle finalità della definizione" (EIM, 2010). A queste si aggiungono, infine, alcuni segnali nuovi che possono portare a una ulteriore ridefinizione dei territori di montagna, riaffermandone peculiarità e identità profondamente mutate nel tempo

Le montagne rimangono per molti aspetti delle “*terrae incognitae*”, dove, oltre alla carenza strutturale di dati comparabili, manca un quadro interpretativo unitario attraverso cui dare coerenza ed elaborare opportune politiche. L’IRES Piemonte, insieme alla Regione Piemonte (tra cui anche rappresentati degli enti di montagna) e al CSI-Piemonte, hanno costituito un tavolo tecnico¹ che ha elaborato un particolare metodo d’indagine, attraverso cui rilevare: tipologia, intensità e articolazione spaziale dello sviluppo e delle peculiarità espresse dalle *terre alte*. L’approccio concertativo con cui è stata costruita la metodologia è di particolare interesse in quanto ha permesso di maturare una critica alle rappresentazioni della montagna (spesso nate in contesti metropolitani e industriali, tipici della pianura) e ottenere una più veritiera fotografia della stessa, che ha tenuto conto delle diverse visioni elaborate alle differenti scale. Presupposto del metodo così elaborato è la convinzione che la montagna non sia solo un territorio marginale indifferenziato, ma che al contrario contenga eccellenze a livello regionale spesso non (ri)conosciute.

Attraverso una procedura in due *step*, il modello d’indagine sviluppa una *classificazione* dei territori di montagna, secondo alcune *tipologie territoriali* prevalenti.

Nel primo passaggio, le montagne sono state scomposte nelle unità territoriali costitutive. L’unità è rappresentata dal comune amministrativo e, non esistendo un “ritaglio montano” unico nelle analisi e politiche sulla montagna, lo studio dell’IRES ha preso in considerazione l’insieme dei comuni montani che

presentano una connotazione “prevalentemente montana e completamente montana”, secondo quanto stabilito dal legislatore nazionale e regionale (dcr n. 826-6658 del 1988). Si tratta di 515 comuni *montani* su 1.206 complessivi presenti in regione.

Le montagne rimangono per molti aspetti delle “*terrae incognitae*”, dove manca un quadro interpretativo unitario attraverso cui dare coerenza ed elaborare opportune politiche

Le unità territoriali sono quindi state analizzate alla ricerca di differenze e analogie, tanto in termini di vantaggio socio-economico (o, in senso contrario, di marginalità), quanto in termini di accessibilità (o isolamento) e di qualità (o vulnerabilità) delle condizioni ecologico-paesaggistiche. La letteratura ha infatti dimostrato come, a differenza di altri contesti, in montagna le condizioni geografico-territoriali, oltre che sociali ed economiche, abbiano un peso rilevante nell’attivare e alimentare processi di sviluppo.

A differenza dei contesti di pianura, dove i divari si spiegano prevalentemente in ragione degli aspetti demografici (forza lavoro e capitale umano) e della dotazione economico-istituzionale (attività produttive, capacità innovativa, capitale sociale, ecc.), in montagna appaiono centrali anche *altri* fattori, relativi al-

¹ Al tavolo tecnico del progetto hanno partecipato responsabili e tecnici della Direzione Economia Montana e Foreste della Regione Piemonte, del CSI, dell’IRES Piemonte, dell’ARPA Piemonte, della Protezione Civile regionale. Hanno invece contribuito in modo indiretto: i ricercatori che hanno preso parte alla discussione scaturita dalla presentazione preliminare del modello alla Conferenza AISRE del 2009 (Firenze); diversi sindaci dei comuni di montagna che, in forma singola o associata, hanno in passato lamentato la scarsa sensibilità del legislatore nel riconoscere tanto i problemi contingenti quanto la centralità della montagna all’interno delle strategie di sviluppo regionale e nazionale.

Fig. 1 Schema del modello di analisi dello sviluppo dei territori di montagna

ASSE SOCIO-ECONOMICO	ASSE INFRASTRUTTURALE	ASSE AMBIENTALE
Demografia	Reti	Capitale naturale
Reddito	Nodi	Vulnerabilità
Dotazioni	Flussi	Paesaggio
Attività	Impedenza	Pressioni
<i>Tempi medio-corti</i>	<i>Tempi medi</i>	<i>Tempi medio-lunghi</i>

Fonte: elaborazione IRES

l'integrazione territoriale. L'accessibilità interna e gli aspetti "cerniera", in particolare, hanno definito nel passato la gran parte dell'economia e dell'organizzazione montana. Ma anche gli aspetti fisico-ambientali giocano un ruolo parimenti importante e inscindibile dagli altri due, in quanto serbatoi di risorse e biodiversità.

Di qui la scelta di adottare un modello analitico articolato attorno a tre *assaliti* (socio-economica, infrastrutturale, ambientale) o *attanti* principali dello sviluppo della montagna (fig. 1), a loro volta scomponibili in indici e indicatori quantificabili (fig. 2).

Attraverso una procedura in due step, il modello d'indagine sviluppa una classificazione dei territori di montagna, secondo alcune *tipologie territoriali* prevalenti

In generale, gli attanti sono elementi costituenti, tra di loro spesso in conflitto, che definiscono, con temporalità diverse, la dinamica analizzata. Nel caso qui analizzato, dei tre attanti, quello socio-economico rende ragione dei processi di attivazione e integrazione che si modificano in periodi piuttosto brevi. Individua, cioè, determinanti di tipo congiunturale. Gli altri due, infrastrutturale (o dell'accessibilità) e ambientale (o delle risorse naturali e paesaggistiche), connotano al contrario situazioni giocate su tempi medi e medio-lunghi, individuando costituenti di natura strutturale.

L'interconnessione tra gli assi è evidente e assume esiti diversi a seconda dei contesti considerati. Da un lato, buoni livelli di accessibilità e infrastrutturazione sono condizioni favorevoli allo sviluppo socio-economico, così come valori elevati di qualità ambientale possono essere sfruttati per attivare virtuosi processi di sviluppo locale. Nello stesso tempo, condizioni socio-economiche favorevoli generano ricchezza e le risorse attraverso cui finanziare azioni di infrastrutturazione e salvaguardia ambientale. Non si possono escludere casi

di interazione negativa, per cui, per esempio, elevati livelli di infrastrutturazione e sviluppo economico sono ottenuti a scapito della salvaguardia della qualità dei quadri ambientali naturali. Individuare a priori l'esito, sinergico o dirimente, dell'interazione tra gli assi non è possibile: si tratta di considerazioni che possono essere sviluppate solo attraverso un'analisi condotta caso per caso.

In base alla lista dei tre valori, gerarchicamente ordinati attraverso il calcolo di indici sintetici (indice socio-economico, indice infrastrutturale e indice ambientale), si distinguono le situazioni di vantaggio e svantaggio che si producono all'interno della montagna.

Il metodo proposto ha permesso di identificare la trama *fine* dello sviluppo in montagna

Il secondo passaggio consiste in una classificazione delle unità territoriali in funzione di una valutazione complessiva dei posizionamenti *relativi* dei tre indici sintetici. Si tratta di attribuire a ciascuna unità territoriale una connotazione specifica in funzione del fatto che registri livelli di sviluppo socio-economico, accessibilità e qualità ambientale superiori o inferiori rispetto al comportamento medio del campione. Più specificatamente, applicando lo *schema classificatorio* illustrato in figura 3, si ottiene una classificazione a otto *tipologie*.

Le tipologie individuate sono rappresentative di altrettanti tipi di sviluppo territoriale:

- 1) *Sistemi in equilibrio economico e ambientale*. Identificano sistemi territoriali sviluppati, accessibili e connotati dal punto di vista ambientale.
- 2) *Aree rurali di elevata montanità e nicchie turistiche*. Si tratta di territori sviluppati e con valori elevati di pregio ambientale, ma isolati.
- 3) *Zone paesaggistiche e di pregio ambientale*. In questo caso condizioni favorevoli di qualità ambientale e accessibilità si accompagnano a una situazione di depotenziamento socio-economico rispetto al resto della montagna piemontese.

Fig. 2 Le variabili dell'analisi

INDICATORE	STRUTTURA	FONTI PRODUTTORE	FONTI EROGATORE	ANNO
Asse I – Socio-economico				
Demografia				
Popolazione	Numero abitanti	ISTAT GeoDemo	ISTAT GeoDemo	2008
Crescita demografica 2008/1998	(Pop. 2008 - Pop. 1998) * 100 Pop. 1998	BDDE	BDDE	
Ultrasessantacinquenni	Popolazione > 64 / popolazione totale	BDDE	BDDE	2008
Reddito				
Reddito imponibile	Reddito imponibile /	Ministero dell'Interno popolazione totale	Ministero dell'Interno	2006
Gettito ICI	ICI standardizzato / (abitazioni + UL)	Osservatorio Finanza Locale – IRES	MEF	2007
Rifiuti	Rifiuti (t) prodotti annualmente/ popolazione totale	Regione Piemonte – Direzione Ambiente	BDDM	2007
Dotazioni				
Servizi alle famiglie	Presenza servizi alle famiglie	BDDM	BDDM	2007
Presenze turistiche	Presenze turistiche (alberghiere + extra alberghiere) / popolazione totale	Regione Piemonte – Direzione Turismo	BDDM	2008
Connettività	1 / distanza km dal più vicino (svincolo autostradale * 3/4 + stazione ferroviaria * 1/4)	Regione Piemonte – carta tecnica	CSI	2005
Attività				
Manifattura	UL manifattura (addetti / popolazione totale)	ISTAT	BDDM	2006
Peso del commercio	Medie-grandi strutture, n. esercizi, posti banco	Osservatorio Regionale Commercio	ORC	2008
Asse II – Infrastrutturale				
Reti				
Densità stradale II livello	km di rete strade regionali o provinciali / superficie comunale	CSI su dati Regione Piemonte – carta tecnica	CSI	2008
Densità stradale III livello	km di rete strade comunali minori / superficie comunale	CSI su dati Regione Piemonte – carta tecnica	CSI	2008
Corse trasporto pubblico	Numero medio corse annuali / popolazione * 100	CSI su dati Regione Piemonte – Piani dei trasporti	CSI	2008
Nodi				
Distanza svincoli autostradali	Distanza in km dal più vicino svincolo autostradale	CSI su dati Regione Piemonte – carta tecnica	CSI	2008
Distanza stazioni ferroviarie	Distanza in km dalla più vicina stazione ferroviaria	CSI su dati Regione Piemonte – carta tecnica	CSI	2008
Fermate trasporto pubblico	Numero fermate / km strade (II e III livello)	CSI su dati Regione Piemonte – Piani dei trasporti	CSI	2008

continua

INDICATORE	STRUTTURA	FONTI PRODUTTORE	FONTI EROGATORE	ANNO
Flussi				
Attrattività scolastica	Flussi di studenti in ingresso - uscita / (ingresso + uscita)	CSI su dati Regione Piemonte	CSI	2009
Pendolarità	Popolazione residente che si sposta giornalmente (in ingresso + in uscita) / popolazione	ISTAT – censimento 2001	ISTAT	2001
Turisti in ingresso	Turisti in ingresso (arrivi) / abitanti * 100	Regione Piemonte – Direzione Turismo	BDDM	2007
Impedenza				
Altimetria	1 / quota altimetrica al centro	ISTAT	BDDM	2008
Dispersione abitativa	Ab. (cs + na) / superficie comunale	ISTAT	BDDE	2001
Pendenza	1 / pendenza media del comune	Regione Piemonte	CSI	2008
Asse III – Ambientale				
Capitale naturale				
Biocapacità agricola	(Superficie aree agricole x rese unitarie) / popolazione	IRES su dati IPLA-ISTAT	IRES	2001
Biocapacità pascoli	(Superficie aree pascoli x rese unitarie) / popolazione	IRES su dati IPLA-ISTAT	IRES	2001
Biocapacità foreste	(Superficie aree foreste x rese unitarie) / popolazione	IRES su dati IPLA-ISTAT	IRES	2001
Vulnerabilità				
Rischio idrogeologico	Superficie aree PAI / superficie comunale	Regione Piemonte – Direzione Opere Pubbliche	Regione Piemonte	2008
Persone non in sicurezza	Numero persone non in sicurezza per 7 tipi di rischio / 1.000 abitanti	Regione Piemonte – Direzione Opere Pubbliche	Regione 2007 Piemonte	
Aree non protette	Superficie aree non protette / superficie aree protette	Regione Piemonte – Direzione Ambiente	CSI	2008
Paesaggio				
Paesaggio abiotico	Superficie totale - superficie degradata antropizzata - superficie (agricoltura, foreste, pascoli)	IPLA-ISTAT	IPLA-ISTAT	2001
Paesaggio verde	(Superficie aree pascoli + foreste) / superficie comunale	IPLA-ISTAT	IPLA-ISTAT	2001
Paesaggio antropizzato	(Superficie aree agricole) / superficie comunale	IPLA-ISTAT	IPLA-ISTAT	2001
Pressioni				
Carico ambientale	Densità usi diretti	IRES	IRES	2008
Superficie degradata	Superficie degradata	CSI su dati Regione Piemonte – Direzione Ambiente	CSI	2005
Siti contaminati	Numero siti / popolazione	ARPA	ARPA	2008

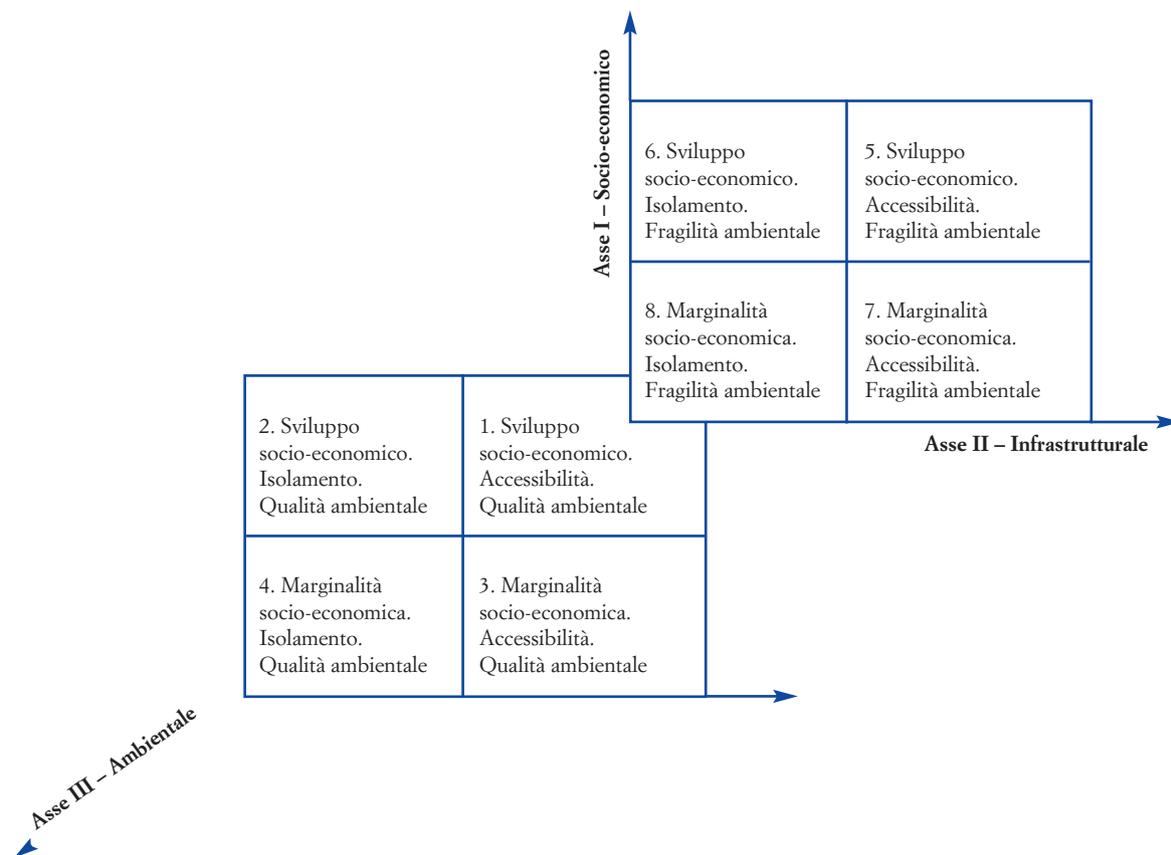
- 4) *Aree naturali interne e a bassa densità abitativa*. Elemento distintivo di questi sistemi territoriali è l'elevato valore dei quadri ambientali. Per il resto, si tratta di realtà poco accessibili e poco sviluppate.
- 5) *Città e sistemi urbani montani*. All'elevato sviluppo e accessibilità si contrappone a una situazione di fragilità delle risorse ambientali.
- 6) *Centri interstiziali e aree di riconversione produttiva*. Nonostante si tratti di contesti piuttosto isolati e svantaggiati dal punto di vista ambientale, in questi sistemi di montagna si realizzano positivi processi di sviluppo socio-economico.
- 7) *Sistemi marginali di transito*. L'elevata accessibilità è l'elemento di maggiore conno-

tazione di questi sistemi, altrimenti sottosviluppati e ambientalmente fragili.

- 8) *Sistemi marginali isolati*. Si tratta della condizione peggiore di tutte. Questa tipologia identifica territori isolati, non sufficientemente sviluppati e compromessi dal punto di vista dei quadri ambientali.

Applicato a livello di singole municipalità, questo metodo ha permesso di identificare la trama *fine* dello sviluppo in montagna e in funzione delle diverse tipologie di comuni presenti è stato possibile tratteggiare un profilo diverso e specifico di montagna, per il quale sono individuabili politiche mirate e progettualità endogene.

Fig. 3 Schema classificatorio dei sistemi territoriali montani



Fonte: Crescimanno, Ferlaino, Rota, 2010, p. 56



CONVEGNI, SEMINARI, DIBATTITI

Torino
22 marzo 2010
PRESENTAZIONE

PRESENTAZIONE "STUDI DI MUSEOLOGIA AGRARIA" N° 49 E ATTI DEI SEMINARI
"CASCINE E TERRITORIO"

Nel quadro del programma di attività di presentazioni pubbliche del Museo Regionale di Scienze naturali della Regione Piemonte, Enrico Allasino (ricercatore IRES) ha svolto una relazione dal titolo "Fenomeni migratori in Piemonte".

Torino
30 aprile 2010
SEMINARIO

DIASPORA MAROCCHINA: TRA PRESENTE E FUTURO. UN PATRIMONIO DI
ESPERIENZE E RISORSE PER LO SVILUPPO DEL MAROCCO

Enrico Allasino (ricercatore IRES) ha svolto un intervento basato sulle ricerche svolte dall'Istituto sul tema dell'integrazione straniera e in particolare sul ruolo economico dei migranti nei paesi ospiti.

Torino
17 maggio 2010
PRESENTAZIONE

ALLIEVI CON CITTADINANZA NON ITALIANA NELLE SCUOLE DEL PIEMONTE

Al Salone del Libro di Torino Enrico Allasino e Carla Nanni (ricercatori IRES) sono intervenuti alla presentazione della ricerca del MIUR e dell'Ufficio Scolastico Regionale dedicata a un aggiornamento della situazione degli allievi stranieri nelle scuole piemontesi.

Milano
8-10 giugno 2010
CONVEGNO

SESTA EDIZIONE "THE INTERNATIONAL EVENT OF MEDITERRANEAN REAL ESTATE"

L'avvento del federalismo demaniale configura scenari inediti per la valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico. I comuni guardano con favore al trasferimento dei beni dallo Stato, che rappresenta un'opportunità per sviluppare una nuova cultura di gestione del patrimonio. L'ipotesi, sempre più concreta, è che i beni da trasferire confluiscano per legge all'interno di fondi immobiliari controllati dagli enti. Il convegno ha delineato un

Torino
10 giugno 2010
 SEMINARIO

VALORE E POTENZIALITÀ DEI TERRITORI: RISORSE PER QUALE TURISMO? IL PUNTO DI VISTA DEGLI OPERATORI

Il Piemonte del turismo sembra aver vinto la sfida lanciata quattro anni fa con le Olimpiadi invernali. Nel 2009 gli arrivi totali sono stati più di 3.867.000, le presenze sono state quasi 11.594.000. Nonostante inoppugnabili punti di forza, il Piemonte e il suo capoluogo trovano ancora un relativo riscontro nelle classifiche dei vari sistemi valutativi periodicamente pubblicate, così come nelle proposte dei tour-operator. Di questi argomenti si è discusso con operatori che si confrontano con la realtà turistica dei nostri territori, nel secondo appuntamento del ciclo di incontri sul turismo organizzati dall'IRES, allo scopo di fornire possibili indicazioni di policies. L'incontro è stato introdotto da Angelo Pichierri (presidente IRES) e da una relazione dal titolo "Ricerca e governance per il turismo" a cura di Carlo Alberto Dondona (ricercatore IRES).

Aramengo
17 giugno 2010
 SEMINARIO UIL
 PIEMONTE

IL PIEMONTE IN MARE APERTO: I MOTORI DEL RILANCIO

Insieme all'Assessore al Lavoro e Welfare della Regione Piemonte Roberto Rosso, Luciano Abburrà e Vittorio Ferrero (ricercatori IRES) hanno partecipato alla 2a sessione del seminario con due comunicazioni.

Torino
6 luglio 2010
 SEMINARIO

LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO MEDITERRANEO DEL PIEMONTE

La relazione dell'IRES a cura di Stefano Aimone è stata incentrata sul tema della politica agricola comune dell'Unione Europea e del suo impatto su scala mediterranea, tenuto conto delle opportunità di integrazione economica tra i paesi dell'area.

Seneghe
 (Oristano)
19-24 luglio 2010
 CORSO DI
 FORMAZIONE

SUMMER SCHOOL DI SVILUPPO LOCALE "SEBASTIANO BRUSCO"

Nell'ambito delle attività formative della Summer School, Stefano Aimone e Stefano Cavaletto (ricercatori IRES) hanno predisposto una giornata di attività basata sulla presentazione di due relazioni tematiche ("Filiera agroalimentare corta" e "GAS e altre forme di consumo consapevole") e sull'organizzazione di un'attività di "laboratorio" intorno alle possibili politiche pubbliche utili a promuovere tali tendenze

Jönköping
(Svezia)
20 agosto 2010
CONVEGNO

50TH EUROPEAN CONGRESS OF THE REGIONAL SCIENCE ASSOCIATION
INTERNATIONAL SUSTAINABLE REGIONAL GROWTH AND DEVELOPMENT IN THE
CREATIVE KNOWLEDGE ECONOMY

Daniela Nepote (ricercatrice IRES) ha partecipato alla 10a sessione, intitolata Social Segregation, Poverty and Social Policy, presentando un paper intitolato: "Banks meet Immigrants: a new actor fostering socio-economic integration?"

Torino
9-10 settembre
2010
CONVEGNO

IV INCONTRO INTERNAZIONALE DEGLI OSSERVATORI CULTURALI. GIOVANI,
CONSUMI CULTURALI, NUOVE TECNOLOGIE E CREATIVITÀ

L'Osservatorio Culturale del Piemonte e IRES Piemonte hanno organizzato un convegno internazionale sul tema delle pratiche culturali giovanili e le nuove tecnologie, a cui hanno preso parte osservatori culturali e policy maker locali e internazionali. Per ulteriori informazioni: www.younglances.blogspot.com.

Lisbona
16 settembre
2010
SEMINARIO

POLICY MAKING IN COMPLEX ADAPTIVE SYSTEMS (ECCS'10 EUROPEAN
CONFERENCE ON COMPLEX SYSTEMS)

I progressi nel campo dell'ICT consentono importanti novità nel disegno delle politiche pubbliche. A loro volta tali trasformazioni implicano nuove architetture istituzionali e nuove forme di gestione burocratica. Oggi il policy making può essere genericamente definito come un'attività che favorisce il riallineamento tra le complessità interne ed esterne dei sistemi socioeconomici. Allora, in un contesto dinamico, l'adattamento e l'innovazione diventano prerequisiti per la sostenibilità di tali sistemi.

Lo scopo dell'incontro è stato quello di esplorare le questioni base del nuovo approccio alle politiche che la comunità scientifica dei sistemi complessi e le agenzie governative devono affrontare.

Le sessioni sono state dedicate rispettivamente a: inquadramento degli aspetti metodologici, inquadramento del contenuto del policy making, dal policy making al policy agency e, infine, all'apprendimento e all'educazione alle politiche.

Organizzatrice del seminario è stata Sylvie Occelli (ricercatrice IRES).

Aosta
20-22 settembre
2010
CONVEGNO

XXXI CONFERENZA SCIENTIFICA ANNUALE AISRE.
IDENTITÀ, QUALITÀ E COMPETITIVITÀ TERRITORIALE: SVILUPPO ECONOMICO E
COESIONE NEI TERRITORI ALPINI

La Conferenza, che si è svolta quest'anno in modo congiunto con quella dell'Associazione di Scienze Regionali di Lingua Francese (ASRDLF), è stata dedicata alla discussione e all'approfondimento delle tematiche relative all'analisi comparata delle politiche a favore della competitività territoriale, della pianificazione del territorio e dello sviluppo sostenibile, nonché a investigare il tema dell'economia delle regioni alpine e delle politiche per la montagna.

Nella sessione del convegno dedicata a "Città alpine in un territorio diversificato e percorsi di sviluppo innovativo" Alberto Crescimanno, Fiorenzo Ferlaino e Francesca S. Rota hanno presentato due relazioni sviluppate a partire dagli esiti della ricerca che l'IRES ha condotto

Aosta
21 settembre
2010
 DISCUSSIONE

tra il 2008 e il 2009 per la Regione Piemonte (Studio e definizione di nuovi indicatori per la classificazione dei comuni montani). Più specificatamente, una prima comunicazione "Il romanzo giallo della montagna italiana" si è incentrata sulla ricostruzione del lungo e complesso iter legislativo che ha portato alla delimitazione della montagna in Italia e in Piemonte; la seconda comunicazione "Lo sviluppo sostenibile delle terre alte: evidenze dal caso del Piemonte" ha proposto una riflessione critica circa il modello di sviluppo che si realizza in contesti di montagna. Inoltre Alberto Crescimanno, Fiorenzo Ferlaino e Silvia Crivello hanno presentato l'analisi, in fase di ultima revisione, sulle "borgate montane". Il lavoro di ricerca, collocato nell'ambito dell'applicazione della Misura 322, "Sviluppo e rinnovamento dei villaggi montani" del Piano di Sviluppo Rurale 2007-2013 della Regione Piemonte, si pone a conclusione di un percorso di studio di durata biennale svolto dall'IRES Piemonte a supporto della programmazione regionale e ha per oggetto l'esame del grado di vitalità dei villaggi montani della Regione sulla base dei criteri definiti dalla Misura stessa.

GLOBALIZZAZIONE, CRESCITA E SVILUPPO LOCALE

Nel quadro della 31a Conferenza scientifica annuale dell' AISRe, fra le numerose tematiche si è discusso di globalizzazione, crescita e sviluppo locale. Moderatore alla sessione per conto dell'IRES è stato Simone Landini.

Durante la sessione Vittorio Ferrero dell'IRES ha presentato i risultati di una ricerca dal titolo *Impatto della crisi e strategie per la ripresa nelle aree di specializzazione tradizionale condotta in collaborazione con Simone Landini e Rosella Barberis del CESDI s.r.l.*

Aosta
22 settembre
2010
 DISCUSSIONE

ICT: INNOVAZIONE COMPETITIVITÀ TERRITORIO

Nel quadro della 31a Conferenza scientifica annuale dell' AISRe, si è discusso dei rapporti tra ICT e sviluppo delle politiche del turismo. Relatore alla tavola rotonda per conto dell'IRES è stato Carlo Alberto Dondona.

Urbino
23-25 settembre
2010
 CONVEGNO

MDEF 2010, SIXTH INTERNATIONAL WORKSHOP "MODELLI DINAMICI IN ECONOMIA E FINANZA"

Durante la sessione del 23 settembre presieduta dal prof. Carl Chiarella, Simone Landini dell'IRES ha tenuto un talk dal titolo "Dynamics of interacting credit markets: a cobweb approach" discutendo l'impostazione del modello e alcuni risultati di un paper scritto in collaborazione con Mariacristina Uberti della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Torino e Simone Casellina della Banca d'Italia. Lo studio è rivolto alla comprensione della dinamica dei mercati dei mutui a tasso fisso e variabile.

Pavia
2 ottobre 2010
 CONVEGNO

XXII CONFERENZA SIEP / NAPOLI III CONFERENZA ESPANET ITALIA

Nel percorso di attuazione del federalismo, quantificare i fabbisogni finanziari di regioni ed enti locali, richiede anche di definire le prestazioni da fornire in risposta ai fabbisogni: i

Siena
18-19 ottobre
2010
 WORKSHOP

cosiddetti livelli essenziali. Per le funzioni di assistenza serve anche precisare i diritti sociali di riferimento. Il lavoro delinea un percorso di definizione dei LEP per l'assistenza sostenibile finanziariamente ma al contempo in grado di colmare alcune lacune delle tutele socio-assistenziale italiane; un percorso peraltro coerente con l'esperienza maturata nelle politiche sociali. Il riordino ipotizzato interviene largamente su misure statali già esistenti, senza ledere diritti acquisiti, ma semmai precisando meglio le condizioni di fruibilità. Il contributo delinea il percorso per una prima quantificazione dei fabbisogni finanziari connessi ai servizi di regioni e enti locali. Renato Cogno (ricercatore IRES) ha presentato un lavoro sui livelli essenziali di assistenza.

SPAZIO E POTERE NELL'ITALIA CONTEMPORANEA. IL CONTRIBUTO DELLE SCIENZE POLITICHE E GEOGRAFICHE

La situazione politica in Italia ha catturato, negli ultimi anni, l'attenzione dell'opinione pubblica internazionale. Essa presenta delle specificità, ma esprime anche con particolare evidenza alcune tendenze generali della politica contemporanea: la crisi delle forme tradizionali di rappresentanza, la spettacolarizzazione della politica, il rafforzamento dei regionalismi, la riorganizzazione multi-scalare dello Stato, l'evoluzione delle forme di antagonismo sociale, il cambiamento delle relazioni tra spazio e potere in un mondo post-moderno, post-nazionale, post-occidentale, post-democratico. Il workshop ha avuto l'obiettivo di rileggere queste trasformazioni con gli strumenti di elaborazione teorica e di analisi empirica messi a disposizione dalla geografia politica, dalle scienze politiche e dallo studio delle politiche pubbliche. Fiorenzo Ferlaino (ricercatore IRES) ha partecipato al workshop con una relazione dal titolo: "La geografia amministrativa di fronte alle nuove sfide della governance: spunti di riflessione sul caso italiano"

Torino
21 ottobre-16
dicembre 2010
 CICLO DI
 SEMINARI

SEMINARI DI STATISTICA

Nell'ambito delle attività del LabSimQ (LABoratory for Supporting Innovative experimentation in Methodologies (both Quantitative and Qualitative)) si è tenuto per la prima volta un ciclo di seminari metodologici volti all'analisi econometrica dei dati. Simone Landini dell'IRES ha tenuto alcuni seminari di carattere teorico/pratico sui rudimenti dell'Algebra Lineare, Teoria delle Variabili Casuali, Inferenza e sulle principali tematiche concernenti il Modello di Regressione Lineare Semplice e Multivariata. L'esperimento tentato in questa prima versione ha avuto una buona affluenza di seminaristi, in parte ricercatori dell'IRES e universitari ma anche provenienti da altri enti come il NUVAL della Regione Piemonte.

Cuneo
12 novembre
2010
 PRESENTAZIONE

PROGETTO "UN MONDO DI LAVORO" A CURA DEL TAVOLO IMMIGRAZIONE E DI "DITUTTIICOLORI".

Alla presentazione del progetto è intervenuto Enrico Allasino (ricercatore IRES) partecipando alla tavola rotonda di discussione che ha visto i contributi di esperti del lavoro e operatori sociali.

Torino
15 novembre
2010
CONVEGNO

KRISIS. OLTRE LO SVILUPPO SOSTENIBILE. QUALE EDUCAZIONE AMBIENTALE DI FRONTE ALLE SFIDE DEL FUTURO?

Organizzato da FNISM Federazione Nazionale Insegnanti. Sezione di Torino, si è tenuto un incontro dedicato ai diversi aspetti delle nuove tematiche di educazione all'ambiente. Il tema è stato affrontato attraverso molteplici approcci disciplinari e con la partecipazione di diversi relatori. Fiorenzo Ferlaino (ricercatore IRES) insieme a Giuseppe Dematteis (Politecnico di Torino) si sono confrontati sul tema "Dalla sostenibilità ambientale alla sostenibilità territoriale".

Biella
19 novembre
2010
WORKSHOP

WORKSHOP ECOMUSEI 2010

Il tema trattato dal workshop era "Gli ecomusei nelle politiche di sviluppo locale". Stefano Aimone ha presentato una relazione intitolata "Le politiche e gli strumenti dello sviluppo rurale, opportunità per gli Ecomusei?" che focalizzava l'attenzione sulla possibilità di utilizzare gli strumenti previsti dalle politiche rurali europee come elemento per integrare e potenziare le iniziative degli ecomusei.

Bologna
22 novembre
2010
PRESENTAZIONE

RAPPORTO ANNUALE 2010 SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA.
IL NORD, I NORD. GEOPOLITICA DELLA QUESTIONE SETTENTRIONALE"

Fiorenzo Ferlaino (ricercatore IRES), tra gli autori del volume, ha partecipato alla presentazione della ricerca e alla discussione che ne è seguita.

Torino
25 novembre
2010
PRESENTAZIONE

RISULTATI DELL'INDAGINE SULLE STRATEGIE FINANZIARIE DEI COMUNI
PIEMONTESI

I comuni e gli altri enti territoriali attraversano una congiuntura pesante e dai risvolti imprevedibili. La recessione economica, le tante riforme strutturali in cantiere, il peggioramento dei conti pubblici, e infine una normativa imprevedibile e vincolante relativa alle decisioni di finanza pubblica, sono le tante sollecitazioni dell'ultimo biennio.

Il governo stima che gli investimenti fissi lordi del 2010 proseguiranno il trend negativo del biennio precedente, mentre le spese finali complessive manterranno lo stesso importo del 2009, e fletteranno nel biennio seguente. Per le entrate i trasferimenti correnti rispetto al 2009 si ridurranno nel 2010 e nel 2011, mentre le entrate tributarie cresceranno lievemente solo nel 2011.

Queste sono le complesse condizioni in cui si avvia l'attuazione della l. 42/2009 sul Federalismo. L'IRES, in accordo con l'ANCI, fornisce una fotografia aggiornata sulle scelte finanziarie messe in atto nel biennio 2009 e 2010 dai comuni piemontesi attraverso un'indagine sui comportamenti adottati dagli amministratori e responsabili finanziari di un campione di comuni piemontesi.

Dalle opinioni raccolte nell'indagine, sembra emergere che il futuro riassetto del governo locale sarà modellato più dalle misure finanziarie che dalle riforme. Anche in Piemonte gli investimenti locali saranno molto contenuti, mentre, per quanto riguarda la gestione corrente, le riduzioni e le restrizioni sulle entrate condizioneranno fortemente le spese. I responsabili finanziari intervistati testimoniano che si sono ristretti moltissimo i margini

Torino
4 dicembre
2010
CONVEGNO

di manovra delle entrate, rispetto agli anni precedenti e le alienazioni patrimoniali sono già state utilizzate negli anni precedenti. Per la spesa, si prevedono diverse manovre di riduzione, per il personale, l'acquisto di beni e servizi e le utenze. Alcune riduzioni sono imposte dalla legislazione e dal taglio dei trasferimenti. I capoluoghi effettuano il maggior numero di manovre di riduzione della spesa. Le scelte e i comportamenti finanziari dei comuni risultano quindi sempre più vincolati.

Per discutere dei risultati del sondaggio l'IRES ha organizzato una giornata di presentazione e una tavola rotonda. La presentazione della ricerca è stata a cura di Cristina Bargerò (ricercatrice IRES) e Magda Zanoni (ricercatrice, esperta di bilanci pubblici). Il dibattito ha visto la partecipazione di una significativa rappresentanza di amministratori locali e della presidente ANCI Piemonte.

SUOLO: BENE COMUNE O BENE DI CONSUMO?

Il tema del consumo di suolo, bene comune e a scarsità assoluta, è da tempo all'attenzione e nelle preoccupazioni dell'opinione pubblica. Nei paesi UE, il consumo di spazio pro capite è raddoppiato nell'arco di mezzo secolo, con un'accelerazione negli ultimi 20 anni, quando a una crescita demografica del 6% ha corrisposto un incremento dell'urbanizzata del 20%. Nel nostro Paese per quanto riguarda il consumo di territorio dal 1951 a oggi si è asfaltato e cementificato oltre un terzo della superficie non urbanizzata (circa 11 milioni di ettari); in particolare, fra il 1991 e il 2001 si sono consumati più di 3 milioni di ettari di territorio agricolo, un'estensione pari a Piemonte e a Liguria messi assieme. Per discutere di questo rilevante tema la Commissione Pastorale Sociale del Lavoro ha organizzato presso la sede dell'IRES un convegno con la partecipazione di ricercatori provenienti da diversi background scientifici.

Fiorenzo Ferlaino (ricercatore IRES) ha portato un contributo conoscitivo sintetizzando alcuni dei dati meno noti e più sorprendenti relativi al consumo di suolo in Italia e in Piemonte. La relazione di Ferlaino ha posto in evidenza le relazioni tra demografia, cambiamenti della struttura familiare e stili di vita e aumento dell'armatura abitativa negli ultimi anni. Il contributo ha posto in luce gli effetti degli squilibri della rendita urbana e del variare del costo dei mezzi di trasporto sui trend di periurbanizzazione e sullo sprawl urbano che agiscono come potenti vettori nell'utilizzo massiccio di aree naturali a fini residenziali, terziari e produttivi. L'intervento di Ferlaino si è concluso con un sommario richiamo alle possibilità del disaccoppiamento tra incremento del benessere e consumo del territorio. In particolare il relatore si è soffermato su ipotesi di attivazione di nuove leve di controllo che agiscano su una più accorta programmazione dell'infrastrutturazione delle reti viarie sulla più opportuna scala territoriale delle politiche e su una maggiore armonizzazione dell'attuale frantumato contesto amministrativo.

Torino
9 dicembre
2010
SEMINARIO

LA MOTIVAZIONE NEI CONTESTI LAVORATIVI. SEMINARIO SULLA PROSPETTIVA TEORICA CULTURALE-STORICA

Maria Cristina Migliore (ricercatrice IRES) ha coordinato un seminario sui recenti sviluppi della teoria della motivazione in ambito lavorativo. In particolare il seminario ha mirato a sviluppare una discussione intorno alla domanda "Quali sono i meccanismi attraverso i quali le persone si lasciano coinvolgere nelle attività?"

Torino
13 dicembre
2010
 PRESENTAZIONE

CONSIGLIO GENERALE CONFCOOPERATIVE PIEMONTE

Luciano Abburrà (ricercatore IRES) ha partecipato al Consiglio generale pubblico presentando una relazione dal titolo "Come evolve il Welfare in Italia e nei Paesi occidentali".

Torino
14 dicembre
2010
 RELAZIONE

I FONDI STRUTTURALI A SOSTEGNO DELLA RIPRESA PER LA COMPETITIVITÀ E L'OCCUPAZIONE

Vittorio Ferrero (ricercatore IRES) ha presentato una relazione dal titolo: "Scenario della situazione di crisi in Piemonte".

Roma
14 dicembre
2010
 PRESENTAZIONE

LA FINANZA LOCALE IN ITALIA – RAPPORTO 2010

Martedì 14 dicembre è stato anticipato a Roma, presso alla Camera dei Deputati, a partire dalle ore 11, un estratto del Rapporto 2010 sulla Finanza Locale in Italia, che sarà presentato a Torino nella primavera 2011.

Il Rapporto, alla sua sesta edizione, è realizzato da cinque istituti di ricerca regionali: l'IRES (Istituto di Ricerche Economiche e Sociali per il Piemonte), l'IRPET (Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana), l'SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), l'IRER (Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia) e l'IPRES (Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali). Mette in rete diverse esperienze di studio e di ricerca sulla finanza pubblica, e monitora lo stato della finanza di comuni e province sul territorio nazionale.

L'aggiustamento richiesto dalle molteplici manovre di contrasto alla crisi e correttive dei conti pubblici, è stato attuato dagli enti locali, e il loro l'indebitamento si è dimezzato negli ultimi anni. Ma si sono avuti degli effetti collaterali negativi destinati a proseguire. I pagamenti correnti hanno avuto ancora una crescita nel 2009, mentre quelli in conto capitale, connessi agli investimenti, per il secondo anno si sono contratti in modo rilevante. Una flessione dell'investimento rilevante sia nelle province che nei comuni, più forte al Nord e poco meno al Sud, che è destinata a proseguire. Se si considera l'evoluzione nel decennio (il periodo 2001-2009), emerge un ridimensionamento della spesa reale degli enti locali, cioè valutata a euro costanti. La flessione reale della spesa è stata rilevante, nella parte corrente e soprattutto negli investimenti.

Torino
16 dicembre
2010
 PRESENTAZIONE

RAPPORTO ANNUALE SUI SETTORI INDUSTRIALI PIEMONTESI 2010

Vittorio Ferrero (ricercatore IRES) ha partecipato alla tavola rotonda "La crisi in Piemonte" che è seguita alla presentazione del Rapporto.

Carisio
21 dicembre
2010
 CONVEGNO

CONVEGNO NAZIONALE CONSORZIO DI TUTELA DOP RISO DI BARAGGIA BIELLESE E VERCELLESE

Stefano Aimone ha presentato la relazione introduttiva sul tema "Quale futuro per il Riso DOP della Baraggia Biellese e Vercellese?", propedeutica agli interventi programmatici del

Torino
 15 febbraio
 2011
 CONVEGNO

PAESAGGI URBANI IN VENDITA

L'urbanistica del Novecento ha cercato di controllare e orientare la rendita, privilegiando i luoghi della produzione e le politiche sociali (il diritto all'abitazione e ai servizi) contro la massimizzazione dell'interesse privato. Ora quest'ultimo è al centro di ogni intervento urbano. Quale è oggi la prospettiva per la città, il territorio e il paesaggio, rispetto alla cultura che piega le politiche urbane alle esigenze della rendita e contemporaneamente cerca di ridurre i controlli e la partecipazione democratica? Come può l'urbanistica sviluppare elementi funzionali ed elementi spaziali per un paesaggio urbano migliore. È possibile superare esiti storici fallimentari e proporsi come alternativa a trasformazioni recenti insoddisfacenti, ma che – almeno nella divulgazione dei media – possono apparire positive? Alla discussione su questo tema ha partecipato Fiorenzo Ferlaino (ricercatore IRES).





PUBBLICAZIONI 2009-2011

MAURIZIO MAGGI (A CURA DI)
Piemonte Economico Sociale 2009

LUCIANO ABBURRÀ, CARLA NANNI ET AL.
Osservatorio Istruzione Piemonte: rapporto 2009

IRES, REGIONE PIEMONTE
Immigrazione in Piemonte: rapporto 2009

ISAE, IRES PIEMONTE, IRPET, SRM, IRER (A CURA DI)
La finanza locale in Italia: rapporto 2009
Franco Angeli, "Università: economia"

BENEDETTA CIAMPI, FIORENZO FERLAINO, EMANUELA
GUARINO
**L'area della cooperazione transfrontaliera Italia-Francia.
Obiettivo 3, Cooperazione, Programmazione 2007-2013**
"Quaderni ricerca" n. 121

ALESSANDRA COLOMBELLI, VITTORIO FERRERO
**Situazione e prospettive della cooperazione nei comparti
della logistica, delle pulizie e del confezionamento**
"Quaderni ricerca" n. 122

CRISTINA BARGERÒ
**L'esternalizzazione dei servizi di pulizia
nei comuni piemontesi**
"Quaderni ricerca" n. 123

ALBERTO CRESCIMANNO, FIORENZO FERLAINO,
FRANCESCA SILVIA ROTA
**Classificazione della marginalità dei piccoli comuni
del Piemonte 2009**
"Contributi di ricerca" n. 235

SIMONE LANDINI
**Commercio e comuni in Piemonte. La classificazione per
tipologia di dotazione di strutture commerciali tra il
2005 e il 2008**
"Contributi di ricerca" n. 236

ANGELA RUGGLES
Stratigraphic Landscapes: Ecomuseums and Archaeology
"Contributi di ricerca" n. 239

STEFANO AIMONE
L'Agricoltura piemontese nel 2009
"Contributi di ricerca" n. 240

OSSERVATORIO SULLA FORMAZIONE PROFESSIONALE,
IRES, REGIONE PIEMONTE (A CURA DI)

**Rapporto 2010. La formazione professionale
regionale in Piemonte**

“Contributi di ricerca” n. 241

SILVIA CRIVELLO, LUCA DAVICO

Il sistema dei servizi educativi per le scuole del Piemonte

“Contributi di ricerca” n. 242

SANTINO PIAZZA, STEFANO PIPERNO

**Urban development and fiscal interdependencies in
metropolitan areas: a preliminary assessment based on
evidence from the metropolitan area of Turin**

“IRES materiali” n. 2

LUCIANO ABBURRA

**Innovazione sociale e prospettive
economiche oltre la crisi**

Fuori collana

VITTORIO FERRERO

**Le socie e le collaboratrici nelle imprese
familiari dell'artigianato**

Fuori collana

SERGIO CONTI (A CURA DI)

**Carta del territorio. La proposta del Piemonte per un
nuovo governo del territorio regionale**

Fuori collana

ALBERTO CRESCIMANNO, SILVIA CRIVELLO,
FIORENZO FERLAINO

**Il sistema di Protezione Civile:
il modello della Regione Piemonte**

Fuori collana

ALBERTO CRESCIMANNO, FIORENZO FERLAINO,
FRANCESCA SILVIA ROTA

**La montagna del Piemonte:
varietà e tipologie
dei sistemi locali**

Fuori collana





L'IRES Piemonte è un istituto di ricerca che svolge la sua attività d'indagine in campo socioeconomico e territoriale, fornendo un supporto all'azione di programmazione della Regione Piemonte e delle altre istituzioni ed enti locali piemontesi.

Costituito nel 1958 su iniziativa della Provincia e del Comune di Torino con la partecipazione di altri enti pubblici e privati, l'IRES ha visto successivamente l'adesione di tutte le Province piemontesi; dal 1991 l'Istituto è un ente strumentale della Regione Piemonte. Giuridicamente l'IRES è configurato come ente pubblico regionale dotato di autonomia funzionale e disciplinato dalla legge regionale n. 43 del 3 settembre 1991.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la relazione annuale sull'andamento socioeconomico e territoriale della regione;*
- l'osservazione, la documentazione e l'analisi delle principali grandezze socioeconomiche e territoriali del Piemonte;*
- rassegne congiunturali sull'economia regionale;*
- ricerche e analisi per il piano regionale di sviluppo;*
- ricerche di settore per conto della Regione Piemonte e di altri enti.*

39



Istituto Ricerche Economico Sociali del Piemonte
Via Nizza, 18 - 10125 Torino - Tel. 011.666.64.11

