

Lettera da Tecnocity

Periodico di economia, cultura, informazione tecnologica

1/1989

Per vincere la competizione tecnologica

Una politica per l'industria

La competizione tecnologica per conquistare posizioni sicure sui mercati più evoluti non è vinta. Anzi l'Italia rischia di trovarsi all'ultimo posto fra gli stati industrialmente sviluppati. Non a causa di carenze di talento, ma perché il Paese è in ritardo nell'adozione della normativa e degli strumenti operativi che possono sostenere lo sforzo delle imprese.

Non si tratta di concepire interventi a vantaggio di singole realtà imprenditoriali, ma di adottare con urgenza «una politica per l'industria» che consenta lo sviluppo e il potenziamento dei nuovi protagonisti del domani: i distretti tecnologici, quei bacini geo-economici dove imprese, grandi e piccole, insieme a centri di ricerca, di formazione e di servizi, formano un virtuoso sistema integrato, che possiede al proprio interno le potenzialità per affrontare le sfide dei prossimi anni, sempre che esse siano valorizzate.

Del resto è ormai noto che il confronto economico sui mercati mondiali, più che una competizione fra i singoli stati sarà una sfida fra aree-guida, fra sistemi di impresa. Si imporranno coloro che avranno dimostrato di avere non solo competenze aggiornate, ma anche efficienza e flessibilità di servizi e di strutture, in grado di aggiornare uomini, professionalità e prestazioni.

Per questa ragione l'Associazione per Tecnocity ha promosso un'azione verso il governo nazionale e regionale affinché sia avviata una politica che favorisca con determinazione «i sistemi integrati di imprese» e la nascita di strutture idonee a rispondere alle domande delle singole aree economiche. Bisogna infatti concepire e realizzare strumenti con competenze tali da poter intervenire con efficacia sulle peculiarità e necessità dei sistemi d'impresa evoluti in ogni area locale.

Nel caso di Tecnocity i settori d'intervento centrale e più urgenti riguardano la formazione (ai livelli medi ed universitari) e i servizi alle imprese (con particolare ur-

genza quelli connessi al trasferimento e diffusione delle tecnologie e quelli sulla certificazione e il controllo di qualità).

Interventi di tale calibro hanno bisogno di soggetti di adeguata statura e rappresentanza, capaci di programmi ad ampio respiro, ma anche dotati di un'imprenditorialità in grado di portare a termine, con rapidità ed efficienza, scelte lungimiranti nei vari campi di intervento, come già dimostrano di saper fare all'estero società miste, frutto della collaborazione fra enti pubblici e privati.

L'Associazione per Tecnocity ha già messo alcuni tasselli per queste costruzioni, dal «Corep — Consorzio per la Ricerca e l'Educazione permanente» alla società «Tecnation per l'Innovazione tecnologica s.p.a.». Si tratta di proseguire con nuove realizzazioni che amplino il campo di quanto già esiste e vedano un impegno ancora maggiore degli operatori locali e nazionali, in stretta collaborazione con le imprese del distretto tecnologico.

Ricerche e proposte

pag. 27

Quali politiche per l'industria in Italia e in Europa

Servizi

pag. 8-9

**I poli tecnologici di Ivrea e Novara
Idee e progetti**

Trasporti

pag. 12-15

**Piani previsti
Opere in sospenso
Programmi futuri
L'esempio straniero**



Perché è necessario passare

«Dalla politica industriale ad una politica per l'industria»

Industria, enti di ricerca, pubblici e privati, poteri nazionali e locali, devono promuovere un coordinato sforzo che consenta di passare dalla «politica industriale ad una politica per l'industria».

Le imprese, e in particolare quelle di Tecnocity, devono affrontare un confronto competitivo di dimensione sovranazionale, che non riguarda più solo le risorse delle imprese, ma quelle dell'ambiente in cui agiscono.

E non c'è più tempo da perdere: i segnali che si colgono sul versante della competitività italiana non sono positivi. Lo evidenzia l'Associazione per Tecnocity alle autorità imprenditoriali ed economiche dell'area e del Paese, dopo aver effettuato una ricerca sulle politiche industriali avviate in Europa. Sono emersi inquietanti interrogativi sulla futura qualità del sistema produttivo italiano rispetto ai maggiori concorrenti internazionali che hanno fatto dell'innovazione tecnologica la loro arma competitiva.

Secondo Marcello Pacini, Presidente dell'Associazione per Tecnocity, «alle origini del ritardo italiano vi sono diverse cause e non tutte riconducibili alla politica industriale. Fra queste la spesa per la formazione e la ricerca da sempre insufficiente e non sempre ben indirizzata. Occorre effettuare maggiori investimenti e intensificare la diffusione delle nuove tecnologie nel tessuto industriale». Diventa indispensabile agevolare l'azione dei distretti tecnologici, caratterizzati da imprese di ogni dimensione inserite in una rete stabile di rapporti di collaborazioni e scambio tra loro e con i centri di ricerca e formazione.

In queste aree esistono presupposti per la circolazione e la crescita delle nuove tecnologie a vantaggio di tutto il Paese. La cura di questi presupposti non può essere lasciata solo alle vocazioni spontanee di mercato. I fatti dimostrano che esse da sole non sono state in grado di realizzare la crescita tecnologica in termini comparabili con quelli dei paesi più avanzati.

«Purtroppo — nota Pacini — nemmeno la politica industriale fin qui seguita sembra utile a questi fini. L'esame critico degli strumenti legislativi compiuto dai ricercatori di Tecnocity mette in luce come i presupposti della politica industriale degli ultimi 30 anni risiedevano nella convinzione di poter governare il processo di svi-

luppo influenzando sulle decisioni di sviluppo delle imprese. È un tentativo che ha avuto esiti incerti anche in paesi dotati di amministrazioni pubbliche più efficienti e adeguate della nostra».

Lo spostamento della competizione internazionale su alcuni fattori strategici come la tecnologia ha indotto i governi a interventi più mirati. Si sono così avute iniziative di sostegno dell'attività di R&S ed interventi finalizzati a favorire l'impiego di specifiche tecnologie. Si sono ottenuti risultati anche soddisfacenti, ma nel caso di leggi semplici negli obbiettivi come nelle procedure.

Oggi però c'è bisogno di strumenti nuovi «che consentano di intervenire decisamente sull'ambiente in cui operano le imprese». Sono interventi che richiedono una saldatura stretta con le realtà territoriali e una differenziazione interna rispetto alle diversità industriali locali.

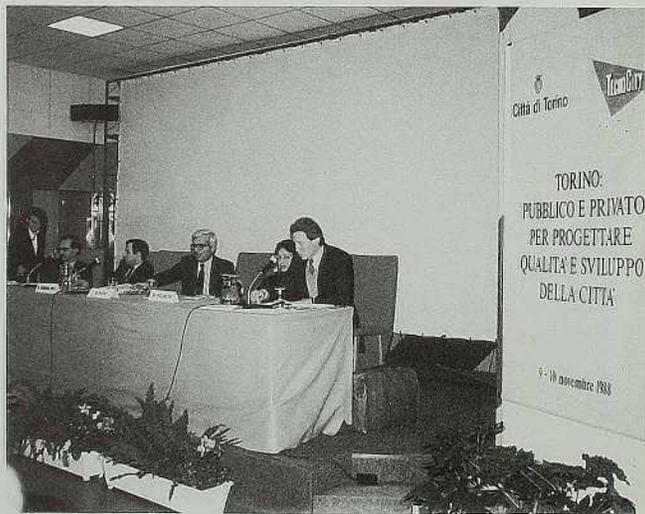
È una strada indicata già da altri paesi europei, che sta condizionando l'evoluzione della politica della Commissione Cee verso l'abbandono di strumenti di aiuto diretto alle imprese per singole tecnologie.

L'Italia farà quindi presto i conti con questa tendenza e deve darsi un nuovo orientamento per adottare una decisiva «politica per l'industria».

«Con questo termine — spiega Pacini — intendiamo una politica che non tocca le funzioni tipicamente imprenditoriali, e mira invece ad agire sulle condizioni che determinano le decisioni delle imprese, offrendo un ambiente operativo idoneo a quei tipi di funzioni produttive che si vogliono sviluppare. Il centro di tale politica è comunemente individuato nel livello tecnologico e nella capacità innovativa delle aree-sistema e delle imprese che vi operano. Queste ultime hanno bisogno di contare su numerosi fattori strategici, fra i quali: un moderno sistema formativo, un mercato del lavoro funzionale, un sistema di servizi e infrastrutture che segua i ritmi di sviluppo delle imprese».

La soddisfazione di tali esigenze crea di fatto una sorta di «barriera all'entrata» che i paesi maggiori hanno eretto nei confronti di chi, come l'Italia, deve creare strutture di nuovo tipo o recuperare grandi ritardi di efficienza.

Amministratori pubblici e privati per progettare insieme



Per non trovarsi in posizione di svantaggio

L'Italia deve valorizzare i suoi distretti tecnologici



Ancora problemi per le imprese «science based» (Foto La Stampa)

Il prodotto interno lordo che il Paese dedica alla ricerca scientifica è la metà di quello dei partner Cee

Nel Club delle nazioni tecnologiche che si spartiranno il mercato mondiale l'Italia parte in posizione di svantaggio. Lo dimostra una ricerca condotta dai professori Gros-Pietro, Odifredi, Rolfo e Vitali che, su incarico dell'Associazione per Tecnocity, hanno esaminato le principali esperienze di politica per l'industria promosse in Europa.

La ricerca ha innanzitutto esaminato l'evoluzione della politica industriale in Italia. Ha preso in esame gli investimenti e le norme a favore di ricerca, sviluppo e innovazione. Quindi gli autori hanno verificato quanto si è fatto a favore della pic-

cola media industria, confrontando i dati con le analoghe iniziative della Cee. L'indagine ha poi focalizzato la sua attenzione sulle politiche che il Regno Unito, la Francia e la Repubblica Federale Tedesca hanno varato per incentivare la ricerca e lo sviluppo tecnologico, tenendo anche presente le politiche e i progetti specifici promossi dalla Cee.

Notano i ricercatori che rispetto ad altre esperienze «l'Italia dagli anni '70 è andata contro tendenza, sviluppando essenzialmente industrie leggere, di piccole dimensioni e a bassa intensità tecnologica. Così la quota italiana nelle esportazioni mondiali di prodotti ad alta tecnologia non ha fatto che diminuire dal 1970 ad oggi».

Secondo gli esperti «l'indirizzo tecnologico della nostra industria negli anni '70 è stato coerente con uno sviluppo sostenuto principalmente dalle imprese di minore dimensione. È uno sviluppo che ha acquisito notevoli meriti, se si considera che il nostro Paese ha affrontato un decennio così turbolento con una struttura industriale iniziale assai più debole di quella degli altri paesi europei, e che nonostante questo è riuscito a riorientare più rapida-

mente la maggior parte delle proprie esportazioni, in occasione del cambiamento della redditività dei diversi mercati di sbocco. Inoltre dal punto di vista occupazionale il risultato dell'industria italiana è stato complessivamente migliore di quello dei suoi partner».

È però anche vero che oggi l'Italia è l'unico tra i grandi paesi industrializzati con un saldo commerciale passivo per il complesso delle cosiddette industrie «science based», quelle che lavorano in virtuosa collaborazione con la ricerca scientifica. Anche perché il prodotto interno lordo (Pil) che l'Italia dedica alla ricerca sia scientifica che tecnologica è circa la metà di quello investito dagli altri grandi partner Cee. Senza dimenticare che il numero delle grandi imprese italiane si è via via ristretto. Tra le prime 500 grandi aziende non americane, elencate dalla rivista Fortune per il 1987, quelle italiane sono solo 9, contro le 153 del Giappone, le 54 della Gran Bretagna, le 53 della Germania, le 41 della Francia, le 13 della pur piccola Svizzera o le 11 dell'emergente Corea del Sud.

L'Italia appare pertanto un paese dove non è assolutamente possibile sperare in un decollo senza coinvolgere nell'evoluzione tecnologica anche le piccole e medie imprese. Rappresentano infatti il 95% delle unità produttive e il 70% dell'occupazione complessiva. Patiscono però diverse difficoltà ad adeguare ai tempi la propria struttura produttiva, come hanno appunto studi promossi sia in sede parlamentare che in sede governativa.

Le indagini condotte a riguardo certificano che le imprese minori hanno pochi mezzi e sono sovente costrette a indebitarsi per lo più a breve termine e con alti costi.

Pertanto non possono sempre destinare un'adeguata mole di risorse alla ricerca e allo sviluppo tecnologico. Anche perché rivelano di avere un'insufficiente strutturazione dei livelli organizzativi, debolezza del livello manageriale e difficoltà ad avere adeguate informazioni sui mercati interni ed esterni.

Una vita per superare questi limiti è quella di valorizzare le peculiarità di "sistema" dei distretti tecnologici, con opportuni provvedimenti di politica per l'industria che incentivino la cooperazione fra le imprese, l'impiego di personale ad alta qualificazione e una virtuosa sinergia fra atenei e mondo imprenditoriale.

Un'analisi della Associazione per Tecnocity spiega

Le politiche per l'industria di Francia, Regno Unito e Germania

La tecnologia tende a divenire l'asse portante delle scelte industriali di tutti i Paesi. Gli orientamenti della Comunità europea

L'analisi condotta dalla Associazione per Tecnocity sull'evoluzione delle politiche industriali nei paesi più avanzati verifica una caduta delle risorse destinate ad operazioni di recupero e salvataggio, a favore di azioni costruttive. I governi tendono ad abbandonare l'obiettivo di assegnare programmi alle imprese, preferendo invece additare indirizzi di sviluppo su determinate traiettorie tecnologiche.

La tecnologia tende a divenire l'asse portante della politica industriale in tutti i paesi e le azioni dirette al suo sviluppo assumono carattere sistemico, vale a dire che si servono di strumenti convergenti: sgravi fiscali, supporto pubblico nella ricerca e nel sistema educativo, stimolo alla domanda di nuove tecnologie, alla loro adozione e al loro sviluppo.

Il concetto di fondo che sembra accumulare le politiche industriali dei paesi più sviluppati è quello della competizione fra sistemi-paesi: ci si rende conto che la competitività della singola impresa dipende dal contesto, e si cerca di assicurare la diffusione delle nuove tecnologie e l'allineamento degli utilizzatori su quelle più avanzate. In questa prospettiva, tutti i paesi esercitano una forte azione di stimolo per l'aggiornamento delle imprese medie e piccole, e allo stesso tempo perseguono politiche più o meno trasparenti per il rafforzamento delle rispettive strutture d'impresa.

Le tendenze Cee

All'interno della Comunità Europea queste tendenze sono in un certo senso rafforzate dalla particolare struttura dimensionale dell'industria e da quella istituzionale del contesto europeo. La struttura di-

mentale dell'industria e dei mercati del Vecchio Continente rende i singoli paesi inadeguati alla definizione di politiche industriali e di tipo programmatico, poiché nessuno di essi costituisce più un mercato autosufficiente. Le politiche di sostegno rappresentano inevitabilmente delle distorsioni della concorrenza che danneggiano alcuni nella misura che premiano gli altri. Pertanto la Comunità tende a ridurre le possibilità dei paesi membri di attuare politiche di questo tipo, mentre li spinge a concentrarsi sulla promozione della tecnologia, l'assistenza alle imprese minori e la politica industriale a livello territoriale. I ricercatori dell'Associazione per Tecnocity hanno avuto modo di rilevare come vengano ostacolate alcune delle politiche tradizionali, quali quelle di sostegno alle situazioni di difficoltà, quelle di promozione degli investimenti non limitate alle piccole imprese e quelle di intervento a diretto favore di specifiche iniziative industriali. La Cee ritiene infatti che tali politiche sarebbero distorsive della concorrenza non solo fra le imprese, ma anche fra i sistemi-paese all'interno della Comuni-

tà. Ma proprio questa valenza rende certe politiche desiderabili da parte dei singoli stati.

Si verifica così che, mentre la Comunità preme per un rapido abbandono di tutta una serie di strumenti tradizionali, tali strumenti continuano ad esistere in misura differente nei singoli Stati, i quali per di più si odonano per assicurarne la traslazione più o meno mascherata in strumenti più accettabili da parte della Comunità.

Francia, Regno Unito e Germania: politiche a confronto con quella italiana

Così il Regno Unito moltiplica gli «*schemes*» di breve durata e molto specifici, la Francia accentua l'uso di strumenti amministrativi, la Germania affianca agli strumenti a livello federale numerosi e analoghi strumenti a livello di Land. Si può dire, pertanto, che uno dei fattori comuni delle attuali politiche industriali europee è la loro scarsa trasparenza e la loro scarsa penetrabilità da parte dei non residenti. L'Italia invece costituisce un'eccezione,

Londra: la linea dei grattacieli dietro il Big Ben (Foto La Stampa)





Berlino: il quartiere Siemens (Foto La Stampa)

perché in questo campo i suoi strumenti a livello nazionale sono assai limitati di numero e da tempo noti nella loro struttura, mentre quelli a livello locale hanno rilevanza molto limitata.

Differenze

Notevoli invece le differenze fra i mezzi di politica industriale adottati dai paesi messi a confronto dalla ricerca di Tecnocity. Una prima rilevante differenza si manifesta sul piano fiscale, che rappresenta appunto uno dei campi verso i quali tendono ad essere traslate le misure a favore delle imprese non piccole. Fra di esse si possono citare la facoltà di dedurre dagli utili il cento per cento degli investimenti di beni capitali per la ricerca, come capita nel Regno Unito. Oppure si nota in Francia la facoltà di ammortizzare il 50 per cento degli immobili adibiti alla ricerca nel primo anno e il 100 per cento delle spese. Nonché spiccano in generale un complesso di norme fiscali più favorevoli per tutte le attività connesse alla ricerca, dalla brevetazione alla detassazione delle società di ricerca, al trattamento preferenziale per i profitti realizzati nelle joint-ventures. Molto più sviluppato che in Italia, secondo le rilevazioni di Tecnocity, risulta il sistema di assistenza e di consulenza alle imprese. Si articola in diverse direzioni, che vedono comunque sempre una forte presenza del sistema pubblico nella ricerca, sia nella fornitura diretta di tecnologia, che per le imprese minori avviene per lo più in forma semigratuita, sia nell'assistenza alle stesse per indirizzarle alle fonti più op-

portune. Le soluzioni organizzative appaiono diverse: mentre in Francia opera un sistema centrale a forte articolazione locale, nel Regno Unito agiscono diversi Enti. In Germania si riscontrano due livelli, quello centrale e dei grandi istituti per le ricerche a più lungo respiro e quello locale per la fornitura delle applicazioni. La consulenza tuttavia non si ferma all'assistenza tecnologica, ma abbraccia anche quella organizzativa, e molto spesso prevede per le imprese minori forme di intervento che nella maggior parte dei casi coprono oltre il 50 per cento.

Gli interventi fiscali sono tutt'altro che scomparsi e non si limitano alle pure spese di ricerca, né alle piccole imprese. Essi tuttavia prendono forme meno dirette che in passato e rientrano in schemi di intervento selezionati: sono di diversi "schemes" per l'introduzione di singole tecnologie nel Regno Unito, i programmi per l'industria aerospaziale, per la Fertigungstechnik e per la Produktik in Germania e i contratti di sviluppo in Francia.

Il terreno sul quale maggiore sembra essere il dislivello fra l'Italia e gli altri tre grandi paesi della comunità è quello degli interventi a livello locale. Mentre le nostre Regioni dispongono di scarsissimi strumenti per l'assistenza all'industria, negli altri paesi esiste una rete assai diversificata ed articolata, utile soprattutto alle imprese minori. La gamma dei servizi offerti è molto ampia e nel caso della Germania, secondo i ricercatori di Tecnocity, vi è una palese sostituzione degli strumenti locali a quelli federali per le iniziative più vicine al collocamento del prodotto.

L'evoluzione probabile

Si ha così l'impressione che l'evoluzione della politica industriale degli altri tre grandi paesi membri della Comunità avvenga secondo linee abbastanza omogenee, sia pure con lievi differenze organizzative: accentrata quella francese, articolata quella inglese, suddivisa fra tre livelli, centrale e regionale, quella tedesca. Al confronto la politica industriale italiana non appare sostanzialmente diversa, ma risulta meno ricca di strumenti, assai più debole organizzativamente, specie a livello locale e in leggero ritardo evolutivo.

Altri paesi della Comunità hanno realizzato con qualche anno di anticipo strumenti di diffusione delle tecnologie di processo simili a quelli previsti dalle leggi italiane 696/83 e 399/97, che la Comunità incomincia ora ad ostacolare. Secondo l'Associazione per Tecnocity queste difficoltà avvantaggiano di fatto i paesi che hanno già fatto largo uso di tali provvedimenti e che continuano ad operare sia grazie alla permanente operatività di leggi approvate in passato, sia in virtù della loro traslazione a livello locale.

In futuro non è quindi difficile prevedere che si farà più pressante la richiesta Comunitaria di eliminare gli interventi diretti per le imprese non piccole, e che anche per quelle saranno poste restrizioni. In quella prospettiva appare essenziale giungere al più presto a colmare l'attuale vuoto di legislazione per quanto riguarda le imprese minori e apprestare con rapidità nuovi strumenti, disegnati in funzione delle prevedibili esigenze del sistema produttivo che si va formando in questi anni.

Parigi: il museo della tecnologia a la Villette (Foto La Stampa)



I termini di una proposta

Le politiche per l'industria secondo Tecnocity

La politica per l'industria sollecitata da Tecnocity non è quella delle condizioni di favore per le imprese, con basse fiscalità e ampia libertà di azione. Anche se praticata in paesi del centro Europa, essa attirata per lo più i vertici fiscali delle holding, scatole vuote che dipendono dall'estero per i fattori della produzione. La chiave della politica per l'industria sta invece nella capacità di offrire un ambiente operativo specificatamente idoneo a quei tipi di funzioni produttive che si vogliono sviluppare. Diventa così centrale l'attenzione al distretto tecnologico, inteso come sistema organico di imprese grandi e piccole, di istituzioni scientifiche, finanziarie e commerciali. È una realtà che si alimenta di attività largamente basate sulla conoscenza e sul potenziamento del capitale umano che la promuove.

Ha bisogno di strutture adeguate per la produzione della conoscenza, ma anche del funzionamento di canali capaci di orientare le strutture di ricerca pubbliche verso i bisogni del sistema produttivo. È poi necessario sviluppare un mercato nel quale la conoscenza possa essere reperita e dove si possano recuperare i costi per produrla. Perché ciò avvenga la conoscenza

va tradotta in opportunità di impiego, attribuendole un valore aggiunto non solo di tipo scientifico.

A questo impegno si deve aggiungere quello di stimolare la domanda di servizi reali. Perché anche se esistono molte strutture pubbliche costituite per erogarli, non tutte dimostrano sempre di avere i requisiti di imprenditorialità necessari. Parimenti si deve operare al fine di disporre di un mercato del lavoro in grado di offrire figure professionali adeguate al fabbisogno. Un simile sforzo può essere chiesto anche all'industria, se il rischio che l'imprenditore affronta per produrre innovazione per tutti viene mitigato da una politica che remunererà il rischio stesso. È pertanto evidente che un'efficace politica per l'industria si salda alle politiche contigue e di essa si compone. La politica fiscale, quella finanziaria e quella della ricerca sono direttamente coinvolte in un'azione che non si preoccupa tanto di mettere occasioni di sviluppo a disposizione delle imprese, quanto di ottenere che tali occasioni siano concretamente colte. Pertanto, pur accettando che la ricerca tecnologica e la politica per l'innovazione rimangano centrali, si insiste affinché si cer-

chi di aumentarne l'efficacia riconoscendo che ogni territorio e ogni aggregato industriale possono dare risultati ottimali solo se le risorse vengono indirizzate verso attività per le quali esistono maggiori economie esterne. Ciò quindi implicherà una differenziazione territoriale degli interventi e la necessità di dotare il distretto tecnologico delle capacità di internazionalizzazione necessarie per la competizione nel campo delle tecnologie innovative. Il che rende necessario integrare l'azione delle reti di imprese, costituite di aziende piccole e medie, con le capacità tipiche delle grandi imprese.

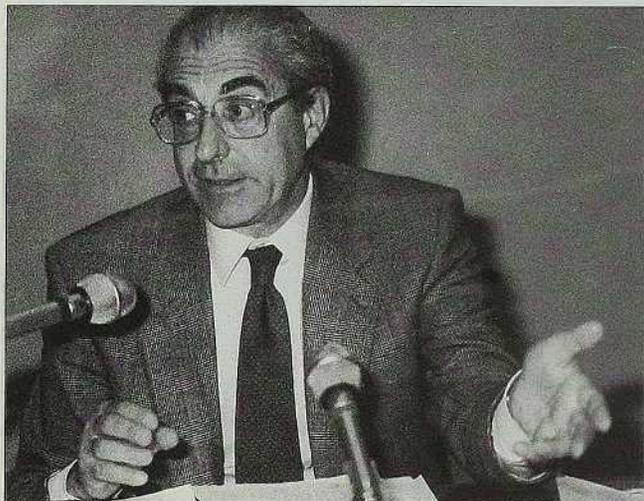
A tale scopo potrebbe essere utile l'istituzione di organismi ad hoc. In alcuni distretti tecnologici sono già nati per iniziativa spontanea. Queste strutture potrebbero diventare il punto di riferimento privilegiato all'interno del quale ciascun soggetto avrebbe la possibilità di svolgere il compito che gli è proprio. Il potere pubblico avrebbe un importante ruolo di vigilanza diretta affinché le risorse da esso erogate vengano utilizzate correttamente. Le grandi imprese invece potrebbero intervenire in tali strutture assumendo il ruolo di polo trainante, coinvolgendo e agevolando le piccole e medie aziende in quei progetti di ricerca che i piccoli imprenditori non potrebbero affrontare da soli. Le strutture nate dai distretti possono quindi essere un interlocutore che permette allo Stato di articolare una parte dei suoi strumenti a livello locale coinvolgendo direttamente le imprese che sono i naturali attori del mondo produttivo. È logico che una politica così attenta alle peculiarità delle diverse aree socio-economiche non potrà essere gestita con strumenti di natura esclusivamente pubblica. Occorreranno strutture miste, nelle quali la presenza pubblica garantisca la valenza generale degli interventi, mentre quella privata assicuri le capacità gestionali e il costante adeguamento delle azioni al mutamento dei bisogni. Per quanto concerne il contenuto delle azioni, il quadro di quanto si sta facendo negli altri paesi della Comunità è di per sé chiaro. L'accento è posto sugli incentivi all'innovazione, nella duplice forma di sostegno ai programmi innovativi e di incentivo selettivo all'allineamento delle imprese su specifiche tecnologie di grande pervasività intersettoriale, come la robotica, la telematica, i materiali, la microelettronica.

La sede del Gti a Torino



La parola al Ministro dell'Industria

«Centri come Tecnocity vanno favoriti»



Il Ministro Adolfo Battaglia

Anche il Ministro dell'Industria Adolfo Battaglia, invitato ad esprimersi sulla futura politica industriale, ammette che in Italia «dobbiamo recuperare un ritardo tecnologico. La posizione dell'Italia è particolarmente debole sulle nuove frontiere tecnologiche».

Secondo il ministro si pongono due problemi: «In primo luogo c'è quello del basso grado di concentrazione industriale, caratteristico del nostro Paese: c'è una dimensione media delle imprese che non è complessivamente sufficiente a stare sui mercati oligopolistici mondiali. C'è una difficoltà a mettere insieme risorse adeguate alla realizzazione di grandi progetti di ricerca, proprio in relazione alla frammentazione del tessuto industriale italiano». «L'altro problema — prosegue Battaglia — riguarda il divario fra Nord e Sud in termini di innovazione tecnologica. Le regioni del Nord presentano tassi di adozione dei sistemi flessibili di lavorazione pari a circa il doppio di quanto si registra nelle aree del Centro e soprattutto del Mezzogiorno».

Quindi ci sono due aspetti del problema

che è difficile separare del tutto. «Da una parte — osserva Battaglia — c'è la necessità di promuovere la ricerca di frontiera, ma anche quella di incrementare la diffusione dell'innovazione tecnologica nel tessuto industriale e in particolare, nelle piccole e medie imprese. Per quel che riguarda il primo aspetto un ruolo fondamentale spetta all'Università, che deve moltiplicare e rafforzare i legami di collaborazione con l'Industria, come consiglia l'esperienza di Tecnocity. E quindi allarmante scoprire che la quantità dei rapporti fra imprese e Università è ancora modesta. Le aziende stentano ancora a individuare nelle Università un partner importante per la soluzione dei loro problemi. E di converso l'Università stenta ancora a vedere nel know-how produttivo un filone di sviluppo interessante per le proprie linee di ricerca».

A fronte di questa realtà il ministro sostiene che una «strategia di riavvicinamento rapido di centri di ricerca pubblica ed imprese deve essere assolutamente assunta ed implementata, come base di riqualificazione del sistema produttivo e del sistema di

istruzione superiore».

Battaglia pertanto indica la strategia da seguire: «Sul piano normativo si tratta di concludere l'iter del progetto di legge istitutivo del Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica. E sulla base della nuova legge si tratta di ampliare il capitolo dell'autonomia finanziaria, organizzativa, gestionale e didattica dei singoli Atenei. Sul piano della gestione invece bisogna ridefinire gli ordinamenti didattici e i corsi di laurea per adattarli alle nuove realtà della produttività».

Al futuro Ministero della Ricerca Scientifica e dell'Università Battaglia propone di istituire: «corsi post-laurea, post-diploma, di aggiornamento e sviluppo professionale, corsi di dottorato di ricerca per addetti alle funzioni di R&S, scuole di small Business administration, formazione di formatori professionali per il sistema pubblico e per le imprese private».

Per quanto riguarda invece il problema della diffusione delle tecnologie nel tessuto industriale, che pone problemi per le imprese di piccola e media dimensione e per il Mezzogiorno, Battaglia suggerisce «una politica industriale generale, non più rivolta ai settori. Non più quella vecchia politica di erogazione, di concessione di contributi qua e là. Non più la concezione di un Ministro dell'Industria come sportello erogatore. Occorre una politica industriale che guardi ai fattori di mercato nel loro complesso; al mercato come strumento migliore possibile di allocazione delle risorse. Naturalmente, fra gli strumenti importanti che bisogna metter in movimento, centri come Tecnocity vanno favoriti. Devono diventare soggetti attivi, devono avere il collegamento con il mondo bancario. Il distretto tecnologico è certamente una realtà prevista nel disegno di legge sulle piccole e medie imprese, che prevede appunto consorzi e società per la ricerca e l'acquisizione di tecnologie, anche attraverso strumenti di incentivazione come quello fiscale, al di là del singolo contributo materiale. Da questo punto di vista, non essendoci alternativa fra politiche territoriali e politiche globali, le Regioni hanno certo il loro ruolo.

Non solo non c'è nessuna dicotomia, ma ci deve essere un'intesa attraverso un centro regionale di coordinamento con gli strumenti nazionali che operano in questo settore».

Gli impegni per il Canavese

In tutto il mondo, quando si stura una bottiglia di champagne, si libera il tappo da un castelletto in metallo realizzato in esclusiva nel Canavese. E quando si regala un bracciale o una catenina d'oro si può quasi essere certi che le "maglie" sono state ricavate da stampi «*Made in Ivrea*». Sono solo alcuni esempi della meccanica di precisione garantita da un arcipelago di piccole imprese attive attorno ai colossi Olivetti e Bull.

Si tratta di un tessuto di circa 350 aziende che danno lavoro a 27 mila persone impegnate nel settore meccanico, con particolare specializzazione nello stampo a caldo dell'acciaio e nei comparti dell'informatica.

Per favorire questa diffusione imprenditoriale l'Associazione Industriali del Canavese, presieduta da Piero Pomella, intende promuovere un'ampia serie di iniziative al fine di potenziare i propri servizi a vantaggio delle aziende che affronteranno la sfida del 1993.

I programmi a breve termine prevedono l'apertura di uno «*sportello qualità*» per fornire consulenza alle imprese e documentare il loro livello produttivo. Verrà realizzato anche un servizio informativo sulle normative da rispettare in tema di smaltimento rifiuti, scarico nelle acque ed emissione di fumi nell'atmosfera.

«*Stamo i primi in Italia a promuovere l'obiettivo della qualità sotto il particolare profilo della certificazione dei prodotti* — assicura Pomella — *Un conto è infatti ot-*

Ivrea: panorama e sede Olivetti



La sede Bull

tenere un buon progetto, un altro è saperlo documentare. Esistono precise norme internazionali che stabiliscono quali sono i procedimenti da adottare per ottenere la qualità e in che modo bisogna certificarla. Quindi se le nostre aziende non sapranno mettersi in regola potranno rischiare di venir tagliate fuori dai mercati esteri.

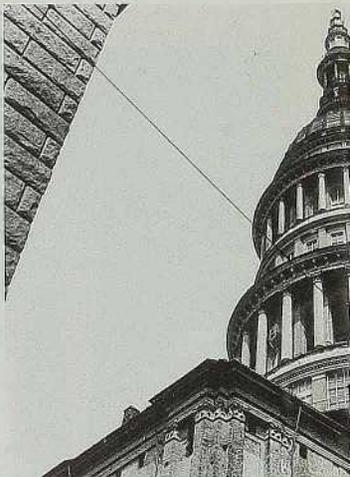
L'Associazione ha già svolto numerosi corsi per insegnare agli imprenditori che cosa significa la qualità. Ora vuole aiutarli a dotarsi di un specifico «*manuale*», una sorta di vero e proprio passaporto per i prodotti.

Piero Pomella spiega che «*si tratta di un documento che descrive in dettaglio qual è l'attività dell'impresa e in che modo viene svolta. Alcune grandi ditte lo hanno già messo a punto. Molti hanno compreso l'importanza di un documento che rappresenta un punto di controllo per l'azienda che si presenta su ampi mercati.*

Proprio per facilitare l'accesso delle piccole imprese canavesane all'esportazione l'Associazione degli Industriali del Canavese lavora per creare un'immagine di gruppo, di aziende integrate tra loro, in grado di svolgere attività di progettazione, costruzione e collaudo, assicurando forniture globali.

«*Cerchiamo di coordinare le varie attività* — sottolinea il Presidente Pomella — *attraverso l'individuazione di filoni comuni e concorrenziali. Solo così possiamo attrarre una clientela internazionale ed assicurare quelle piccole imprese che cercano di "affrancarsi" dalla subfornitura.* La maggior parte delle aziende canavesane

I poli di Ivrea Iniziativa



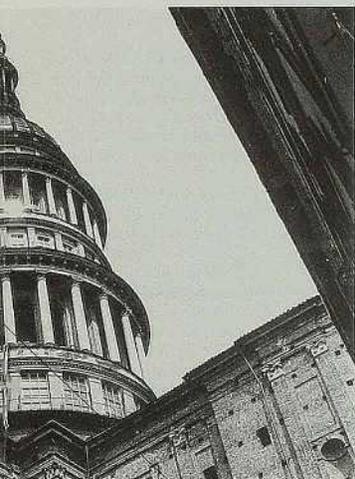
Novara: Cupola di Santa Maria

ne è nata infatti proprio come supporto all'industria informatica ed elettronica, alle quali fornisce una gamma che varia dai piccoli sottoinsiemi fino ai pezzi finiti, da montare su elaboratori e su sistemi di scrittura. Oggi però alcune imprese puntano ad una produzione autonoma, pur sempre nel comparto dell'informatica e dell'automazione.

Sono aziende che, come le altre 200 ancora legate alla grande industria, si sono dotate di sofisticate tecnologie e hanno investito in programmi di innovazione. «*La nostra zona* — dice Vario Cavagnetto, direttore dell'Associazione Industriali di Ivrea — *è stata quella che in Piemonte ha utilizzato di più il fondo per l'innovazione tecnologica previsto dalla legge 46 del 1982. Così in otto anni le piccole aziende hanno realizzato ben 30 programmi con un impegno di 69 miliardi e un contributo del Fondo per circa 31 miliardi.*

Per sostenere questo sviluppo l'Associazione ha stretto una convenzione con la cassa di Risparmio di Torino. «*Si tratta di una prefinanziamento al 13% delle istanze di agevolazione previste dalla legge 46*» precisa Roberto Ricci, responsabile dell'ufficio economico dell'Associazione.

ea e Novara e progetti



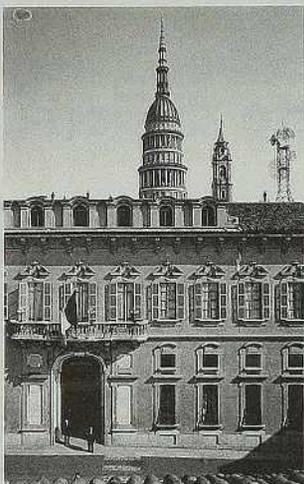
nelliana di San Gaudenzio

Nei programmi futuri dell'Unione vi è anche un servizio di consulenza sulle norme anti-inquinamento. Lo allestirà il Vicepresidente Silvano Fumero, direttore anche dell'Istituto di ricerche biomediche Antoine Marxer: «Daremo così un aiuto a quelle aziende che sono disposte a mettersi in regola per evitare inquinamenti, ma a volte non sanno come fare».

Con l'occhio alla Malpensa

Novara si propone come cerniera fra Piemonte e Lombardia, come nodo strategico che potrà trovare ulteriore sviluppo grazie all'auspicabile potenziamento delle infrastrutture aeree e ferroviarie che operano nell'area.

Una ricerca commissionata dalla Provincia di Novara, realizzata con il contributo dell'Associazione Industriali di Novara, ha definito tre obiettivi ritenuti «irrinunciabili ed urgenti»: la realizzazione del collegamento stradale Novara-Malpensa e il suo inserimento nel sistema Est di Novara; il completamento del sistema tangenziale di Novara con il tratto su Pernate e



La Banca Popolare di Novara

su Galliate; l'attuazione del collegamento ferroviario Novara Malpensa.

Sono "cantieri" di importanza strategica che i curatori della ricerca definiscono «la grande opportunità degli anni '90» per l'area, soprattutto per cogliere appieno i vantaggi derivanti dalla prevista realizzazione dell'aeroporto intercontinentale della Malpensa, e in secondo tempo della linea ad alta velocità che percorrerà la Pianura Padana.

È infatti evidente che tali presenze daranno modo al territorio novarese di esprimere tutta la sua capacità di offrire strutture ed infrastrutture di supporto. I ricercatori, con dati alla mano, dimostrano che la presenza dell'aeroporto intercontinentale potrà favorire la nascita di un indotto economico di tipo industriale e di un terziario alberghiero e congressuale oggi assente nel basso novarese. Senza dimenticare la nascita di attività direzionali di imprese multinazionali e di poli di ricerca scientifica e tecnologica, alle quali aggiungere un terziario avanzato di supporto alle attività internazionali e una domanda indotta di residenza qualificata.

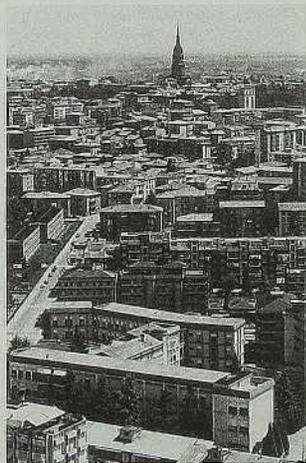
Dall'analisi sviluppata dai ricercatori il territorio novarese ha le carte in regola per poter accogliere simili insediamenti. Innanzitutto perché l'area si trova in posizione mediana fra Torino e Milano, in un luogo ritenuto strategico per le correnti di traffico provenienti dal bacino settentrionale e dirette al Mediterraneo. Vengono poi sottolineate altre peculiarità, quali la presenza di collegamenti stradali, autostradali e ferroviari, l'esistenza del parco na-

turale del Ticino e una buona disponibilità di territorio.

In questo contesto assumono fondamentale rilevanza, secondo i ricercatori, il progettato collegamento stradale Milano-Malpensa e l'ipotizzato collegamento ferroviario rapido Milano-Torino tramite treni ad alta velocità. Parte integrante di questa seconda componente diventa il collegamento ferroviario tra Novara e Malpensa, ipotizzato in Novara la localizzazione di una stazione di interscambio con la linea ad alta velocità. La definizione di un modello teorico di riferimento di così grande scala, come quello promosso dalla Provincia di Novara, comporta certo il rischio di essere valutato come un disegno "futuribile" e quindi potenzialmente "irrealizzabile", non tanto per le caratteristiche della dimensione economica del progetto, quanto per quelle della dimensione spazio temporale. Se ne rendono conto gli stessi ricercatori che spiegano come «in questo caso il modello non rappresenta che l'insieme di tanti piccoli fatti ciascuno facilmente controllabile, che insieme formano un grande disegno territoriale, attuabile a condizione che si sappiano mettere in moto iniziative capaci di innescare il processo di realizzazione».

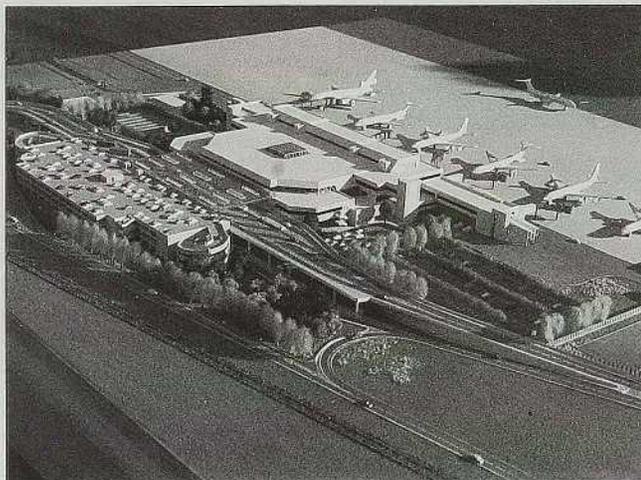
Viene così sottolineata la necessità di impegnarsi in un simile progetto tramite il «coordinamento di un unico soggetto attuatore a livello sovracomunale». La ricerca lo identifica nella Provincia di Novara stessa, «adeguatamente assistita da una struttura tecnico operativa e su mandato dei Comuni interessati, riuniti in un Comitato di Promozione».

Novara: panorama



Progetti per l'immediato futuro

Iniziativa Sagat per l'aeroporto di Torino



Il nuovo scalo aereo di Caselle a Torino

Porte aperte alla Sagat per nuovi azionisti privati. La società che gestisce l'aeroporto di Caselle chiede agli ambienti dell'imprenditoria di appoggiare nei fatti la filosofia di apertura e concorrenzialità che vuol caratterizzare il rinnovamento dello scalo. L'invito è rivolto dall'amministratore delegato Mario Parenti, impegnato a realizzare il progetto che prevede la creazione di nuove strutture: «Non chiediamo sovvenzioni a fondo perduto — assicura — vogliamo attrarre capitali e garantire una loro remunerazione. Il nostro aeroporto è un polo di attività indotte, che crea ricchezza, valore aggiunto. Faremo fra breve uno studio per documentarlo».

Il complesso degli investimenti ritenuti indispensabili dalla società per rendere il nodo di comunicazione dell'area torinese competitivo ed europeo ammonta a 140 miliardi, per la maggior parte sostenuti dalla Sagat, che ha acceso un mutuo di 15 miliardi con la B.E.I. La sola nuova aerostazione passeggeri costa 52 miliardi e 996 milioni, revisione prezzi esclusa. Lo Stato ha contribuito con uno stanziamento di 24 miliardi. «Troppo pochi — dice Parenti — Se ci riferiamo alle cifre, si po-

trebbe pensare che Caselle abbia un ruolo marginale per Roma. Oltre al recente finanziamento, abbiamo avuto dal governo centrale 11 miliardi, una decina di anni fa, poi più nulla». Sensibile invece alle esigenze dello scalo è stato però il Comune, che ha contribuito con 16 miliardi e 960 milioni.

«Dei politici locali non possiamo lamentarci — prosegue l'amministratore delegato — peraltro la pubblica amministrazione locale coincide con i nostri azionisti. Oltre al Comune, che ha quasi il 51 per cento del pacchetto azionario, vi sono Provincia e Regione, che detengono un altro 25 per cento. Il resto è Fiat, Unione Industriale, Camere di Commercio, Banche ed Alitalia».

Il piano di ristrutturazione è ampio. Prevede la costruzione di un parcheggio multipiano per 3000 autovetture, già avviato, che sarà pronto l'anno prossimo a poca distanza dalla nuova aerostazione. Questa sarà situata poco più indietro rispetto alla vecchia, che in seguito verrà abbattuta per fare spazio al parcheggio degli aerei. La nuova struttura dovrebbe entrare in servizio nel 1993, per servire circa 3 mi-

lioni e mezzo di passeggeri l'anno. Alcune installazioni sono già in attività, come la centrale elettrica, quella termica, la torre di controllo, la nuova palazzina per gli uffici, l'hangar e la radioassistenza ILS, utile ad operare anche con precarie condizioni atmosferiche.

Ulteriori ampliamenti sono in cantiere per far fronte a richieste di mercato, con costi a parte. «Abbiamo in progetto la costruzione di un hangar e di piazzali per l'Eurofly — ricorda Parenti — e stiamo calcolando in questi giorni gli investimenti necessari. Si sa che nuove attività ne portano. Per esempio, l'Alibù pare essere interessata a Torino. Se questa società sceglierà il nostro scalo dovremo essere pronti con le strutture necessarie».

Caselle punta inoltre a potenziare i servizi a favore degli uomini di affari, che oggi rappresentano già il 75 per cento degli utenti. «In vista del 1993 — afferma Parenti — le compagnie aeree abbattano i prezzi per conquistare altre fette di mercato, ma l'utenza d'affari richiede anche puntualità e tempestività. L'aumento degli aero-taxi lo dimostra e noi dobbiamo essere in grado di assecondare la clientela, qualificando le particolari caratteristiche dello scalo».

La «deregulation» del 1994, che prevede la liberalizzazione delle tratte e delle tariffe, non aumenterà solo la concorrenza fra le compagnie aeree, ma anche fra gli scali. «Ben venga possibilità di praticare tariffe di assistenza senza un regime di monopolio — dice Parenti — perchè la nostra scelta di differenziarsi nelle prestazioni ci consentirà di attrarre nuove compagnie e di diventare un'alternativa molto valida a Milano».

La vicinanza con lo scalo della Malpensa «diventerà un vantaggio» nota l'amministratore delegato, «perchè il polo milanese ora è intasato. Il traffico cresce e dovrà essere decentrato. L'utenza in eccesso verrà "dirottata" su di noi». Vi sono però ancora problemi burocratici da risolvere, quali quelli che derivano dalla congestione e dal mancato adeguamento organizzativo dei vari enti attivi negli scali aeroportuali. Parenti lamenta «un'incredibile quantità di dipendenze, del ministero degli Interni, della Sanità, delle Finanze. Tutti hanno ruoli ben precisi, ma manca un'autorità che li coordini per raggiungere un unico fine: il servizio dell'utenza».

I pareri delle compagnie aeree straniere

Giudizi buoni per Caselle ma pochi voli in più

Non è certo una «provincia dell'impero», anzi qualcuno lo definisce «un'oasi di tranquillità» nel caos degli aeroporti italiani, però per parlare di Caselle con le grandi compagnie aeree estere che operano da Torino si deve per forza passare per Roma e Milano.

Qui direttori delle relazioni esterne, dopo un «breve aggiornamento» con i capi-scalo sulla situazione locale, forniscono cifre, dati, orari dei voli, insistendo nel precisare che si tratta di collegamenti importanti, che permettono di raggiungere altrove coincidenze con le principali linee del mondo.

Tutti si premurano di sottolineare che i rapporti con la società di gestione dello scalo di Caselle sono «ottimi, basati sulla massima collaborazione» e che i «servizi risultano soddisfacenti». Certo, alcuni problemi ci sono «riguardano le tariffe di assistenza e la mancanza della possibilità per le compagnie di entrare nella gestione di alcuni servizi a stretto contatto con la clientela», ma le compagnie aeree ammettono che questi problemi sono comuni a tutti gli aeroporti italiani e che dipendono da una legislazione che dovrà essere adeguata soprattutto in vista delle scadenze

europee del 1993.

Più in là del «buon giudizio» le compagnie non si compromettono. Tuttavia i loro piani a medio termine non prevedono per il momento incrementi per lo scalo torinese. Puntano verso altri parti del Nord Italia e verso il Sud. Come ha fatto la Lufthansa, che ha da poco predisposto un potenziamento della rete in queste direzioni. «Si tratta di un rafforzamento su Milano, Venezia, Trieste e il Sud», conferma Giulio Catolfi, responsabile delle pubbliche relazioni della compagnia tedesca. «Un altro collegamento — prosegue — è previsto per Bologna. Ma non è corretto dire che non ci sono progetti su Torino. Non sono immediati. Preferiamo ampliare i voli regionali con apparecchi a turboelica. Per Caselle c'è la tendenza a migliorare le nostre "capacità" di volo».

Nessun potenziamento in vista nemmeno per la British Airways; la compagnia ha già intensificato lo scorso anno la sua presenza in Piemonte triplicando la frequenza dei suoi voli. «Siamo passati da 4 a 12 partenze settimanali — precisa da Roma Carlo Feola, responsabile delle relazioni esterne della compagnia — e per ora le consideriamo soddisfacenti. Volevamo allegge-

rare il traffico su Milano e così abbiamo soddisfatto anche l'utenza torinese. E poi solo Milano e Roma hanno più di un volo al giorno».

Qualche rafforzamento è invece nei piani dell'Air France. Cristina Mascia, dell'ufficio stampa centrale della compagnia spiega che «si vuole arrivare a due voli quotidiani e potenziare la capacità degli aerei, perché nell'88 abbiamo registrato un incremento dei passeggeri pari all'11,5 per cento rispetto l'anno precedente».

Il traffico merci di Torino invece per la compagnia francese rappresenta ancora solo il 10 per cento di quello di tutta l'Italia.

Sulla gestione dei servizi a Caselle le compagnie non approfondiscono i commenti. Sottolineano il monopolio esistente, destinato a cadere in seguito alla creazione del mercato unico europeo, ma concordano sulla necessità di un miglioramento e di un potenziamento delle strutture necessarie per affrontare il «boom» che l'aviazione civile dice di registrare. «È logico che di fronte all'aumento della domanda l'aeroporto adegui le proprie attrezzature, ma il regime di monopolio deve cadere — insiste Giulio Catolfi della Lufthansa — devono essere comuni le strutture di fondo, ma il rapporto con la clientela deve essere gestito direttamente dalle varie compagnie, con "punti" all'interno dello scalo». Così i servizi diventerebbero concorrenziali con la società di gestione dell'aeroporto. «Con vantaggio per l'utenza soprattutto per il check-in — aggiunge il capo-scalo a Caselle dell'Air France — ora quando ci sono sette-otto voli a breve distanza di tempo si formano lunghe code. Si potrebbe evitare aumentando il personale e migliorandone la formazione. In compenso altri servizi a Caselle sono molto efficienti, come quello della consegna dei bagagli. In cinque o massimo sei minuti il passeggero rientra in possesso delle valigie. In altri scali si aspetta anche più di mezz'ora». Qualche problema nell'assicurare la perfetta regolarità dei servizi viene segnalato nelle ore in cui il traffico è più intenso. «Tra le 10 e le 11 e le 17,30 e le 18,30 — ricorda Cristina Mascia dell'Air France — si raggiunge il "punto di saturazione", ma riteniamo che Caselle, con la realizzazione dei lavori previsti dal piano di ristrutturazione, dovrebbe riuscire a diventare uno scalo alquanto concorrenziale».

I futuri ponti d'imbarco a Caselle



A colloquio con i tecnici del Compartimento

Perché il nodo ferroviario torinese marca ancora il passo

«Responsabilità collettive, dello Stato, dell'Ente Ferrovie e degli enti locali»

I lavori di potenziamento del nodo ferroviario di Torino marcano il passo. I cantieri che dovrebbero realizzare il passante lungo l'asse nord-sud della città sono chiusi per mancanza di finanziamenti. Così si interrompe anche il piano regolatore generale dei trasporti su rotaia di cui il passante è la prima fase funzionale a Torino. Di chi sono le responsabilità? La gestione del "nodo che scotta" è passata da poco nelle mani dell'ingegner Antonio Laganà, nuovo direttore compartimentale delle Ferrovie, impegnato a dare corso al programma di ristrutturazione di Schimberni, che prevede un potenziamento del traffico merci e un miglioramento della qualità del servizio viaggiatori, ma con minori impe-

gni per ampliamenti e ristrutturazioni delle linee.

A nome di Laganà accetta di parlarne Edoardo Gorzegno, dirigente coordinatore degli interventi per il nodo di Torino. «Siamo ad un punto critico — spiega — in quanto il decreto legge del 25 marzo scorso ha sospeso tutti i finanziamenti previsti fino all'approvazione, da parte dei ministri del Tesoro e dei Trasporti, di un piano in cui l'Ente ferrovie enuncia le sue priorità. E non è detto che fra queste ci sia il passante torinese», che consentirebbe di migliorare il traffico a Porta Nuova. La stazione, secondo i progetti del piano regolatore generale (PRG), dovrà subire importanti trasformazioni, che non possono essere avviate se non si crea un altro punto di smistamento. «Si parla tanto del passante — continua Gorzegno — ma ci sono tanti altri lavori ipotizzati e molto importanti, che richiedono il superamento di difficoltà tecniche notevoli».

Di fronte a questa situazione di stallo «è difficile dire di chi sia la colpa, perché la responsabilità è collettiva, dello Stato, dell'Ente ferrovie e anche degli enti locali. Nel recente passato infatti il Comune ci ha fre-

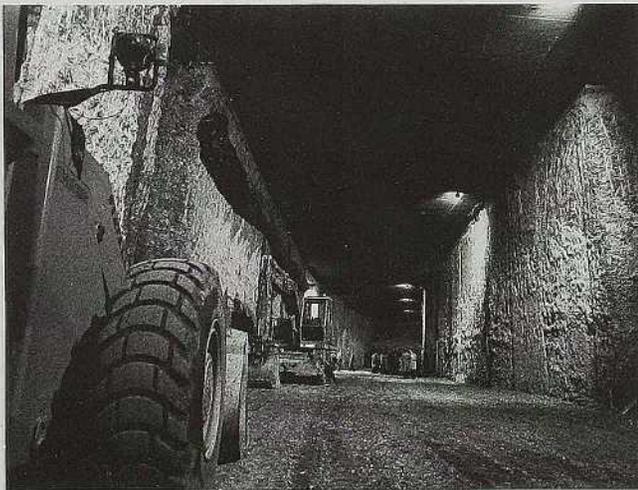
quato moltissimo. Nel 1984 ad esempio ha chiesto di progettare all'altezza del passante una fermata, la cosiddetta "fermata Zappata", una nuova stazione. Noi ci siamo fermati e abbiamo dato corso alla domanda. Non appena siamo stati pronti il Comune ha cambiato idea e noi abbiamo dovuto adeguare i progetti. E in queste settimane si parla di una nuova delibera per ripristinare di nuovo la fermata, ritenuta di nuovo utile perché dovrebbe servire alcuni insediamenti universitari che il piano regolatore della città sistema nell'area». Non sono le sole modifiche che il Comune ha chiesto.

«Anche nel tratto Porta Susa-corso Principe Oddone — prosegue Gorzegno — dove avevamo previsto di quadruplicare i binari esistenti, c'è stato un alternarsi di richieste».

Nel 1987 gli amministratori civici hanno pensato di far passare accanto alla ferrovia la linea 3 di metropolitana leggera e noi abbiamo lavorato per agevolare il progetto. Poi nel luglio del 1988 hanno presentato un piano per abbassare in quel tratto tutta la ferrovia e creare "una spina centrale", sempre in base al progetto urbanistico della città. Si può ben comprendere perché sia ancora in sospeso un lavoro che poteva almeno essere già iniziato».

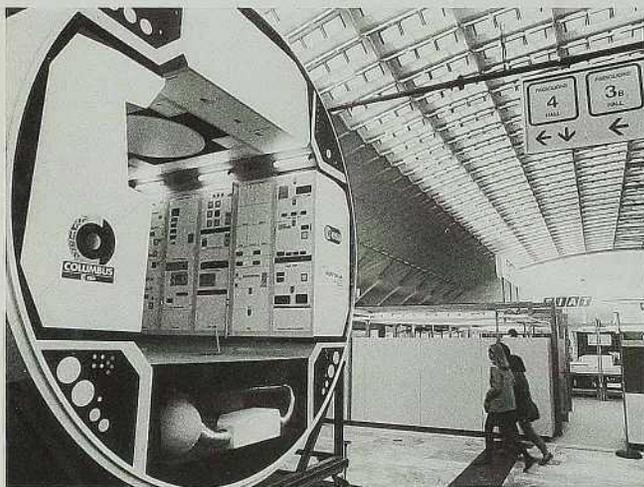
Sia chiaro che non si discute della bontà dei progetti, ma di metodi. Anche se avessimo avuto più dei 360 miliardi stanziati dallo Stato non saremo arrivati in tempo». Alcune realizzazioni però sono già terminate. È finito il nuovo ponte a quattro binari dello scalo del Lingotto. «Qui — spiega Gorzegno — ora fermano già 163 treni al giorno e potrebbe accoglierne fino a 300, con quelli in arrivo a Milano». È operativo anche lo scalo Torino-Orbassano, iniziato negli anni '70, entrato in funzione nel mese di aprile. È il più grande e moderno d'Europa e si avvale di un sistema di smistamento informatizzato che consente un notevole risparmio dei costi. È proprio la filosofia del risparmio che Schimberni pare voler imporre. «Gli obiettivi — ricorda Gorzegno — sono aumentare i ricavi e diminuire i costi. Ogni potenziamento lo Stato deve pagarselo con investimenti. Così per sbloccare il passante non resta che sperare che intervengano in aiuto altri ministeri, quale ad esempio quello delle aree metropolitane».

Galleggianti del passante ferroviario incompiuto (Foto La Stampa)



I temi di due convegni dell'Associazione per Tecnocity

Strategie per i trasporti e il mercato tecnologico internazionale



Salone delle Nuove Tecnologie a Torino

Per approfondire i problemi e verificare opportunità ed esperienze imprenditoriali

Trasporti efficienti e competitività tecnologica saranno la formula indispensabile per non perdere terreno sul mercato del domani. Il completamento degli "anelli mancanti" che su strada e su rotaia ancora limitano le capacità di comunicazione internazionale dell'Italia è inscindibile dal potenziamento della qualità tecnologica del made in Italy. Perché è inaccettabile che alcuni prodotti italiani, ottimi per qualità e contenuto tecnologico, diventino più cari e quindi meno appetibili all'estero a causa di ritardi ed oneri aggiuntivi dovuti alle carenze del sistema dei trasporti italiani.

Tutti ormai lo sanno, perché già da alcuni anni gli ambienti più qualificati dell'im-

prenditoria richiamano l'attenzione su questi problemi, che ora diventano più urgenti che mai. Bisogna prendere rapide decisioni, capire il perché dei ritardi, rimuovere gli ostacoli burocratici, definire gli eventuali "colli di bottiglia" che hanno rallentato una mirata strategia di interventi. E non è facile, perché sia a livello locale che in vertici amministrativi superiori le autorità coinvolte in questo genere di affari sono diverse. Hanno competenze che a volte si intrecciano in una babele di procedure e legami, fino al punto di consentire a ciascun operatore di scaricare su terzi, anche in buona fede, la causa delle proprie manchevolezze.

Per questo motivo è necessario fare il punto sulla situazione. L'Associazione per Tecnocity pertanto ha deciso di convocare due convegni ad hoc. Il primo, previsto il 18 settembre, sarà organizzato insieme alla Federpiemonte. Si discuterà su "Piemonte ed Europa", con particolare attenzione alle «strategie dei trasporti negli anni '90».

Il secondo appuntamento, voluto anche da Unione Industriale di Torino e Centro Estero delle Camere di Commercio, il 28

settembre, dilaterà il dibattito per prendere in esame «il mercato tecnologico internazionale», per approfondire le «opportunità e le esperienze imprenditoriali» in materia di scambi di tecnologia con le maggiori aree economiche del mondo.

Al convegno sui trasporti saranno presenti Marcello Pacini, Presidente dell'Associazione per Tecnocity, Vittorio Beltrami, Presidente della Giunta regionale e Umberto Agnelli che, in qualità di Presidente del Gruppo Infrastrutture della Round Table, aprirà i lavori con una relazione introduttiva su «Il sistema dei trasporti e l'integrazione europea».

L'incontro proseguirà poi in due sezioni. La prima illustrerà la situazione generale dei trasporti nello scacchiere europeo. Interverranno K. Van Miert, commissario della Cee per i trasporti, M. Cavagnaro, direttore del Sistema alta velocità delle Ferrovie dello Stato italiane, M. Pellegrin, Direttore Studi Pianificazione e Ricerca delle ferrovie Francesi (SnCF), Abel Matutes, commissario Cee per la Spagna, F. Zandano, direttore Istituto Bancario San Paolo per quanto concerne il finanziamento delle grandi infrastrutture.

Quindi si passerà ad esaminare la realtà dei trasporti con particolare attenzione ai problemi dei collegamenti fra Piemonte ed Europa. Ne discuteranno A. Mosconi, Amministratore delegato Impresit, A. Mignone, assessore regionale ai Trasporti, P. Dumas, Vice Presidente del consiglio regionale Rhône-Alpes, A. Laganà, Direttore Compartimentale delle Ferrovie a Torino e Luigi Abete, Vice Presidente della Confindustria.

Il convegno sul mercato tecnologico verrà invece introdotto da Giuseppe Pichetto e da Marcello Pacini. I lavori saranno organizzati in quattro sezioni, dedicate rispettivamente al mercato tecnologico in Europa, nel Nord-America, in Unione Sovietica e in Giappone. Le relazioni introduttive ad ogni sezione saranno tenute da Giuseppe Sena, Guido Jacobacci, Antonio Antonioli e Franco Sartorio. Nell'occasione, alla presenza dei rappresentanti dei maggiori broker tecnologici del mondo, verrà presentata la società «Tecnation, per l'innovazione tecnologica Spa», promossa dall'Associazione per Tecnocity per favorire la diffusione e l'applicazione di nuove tecnologie e di servizi avanzati nelle aziende.

Dinanzi al rischio di paralisi della viabilità

Le esperienze d'oltralpe per riformare i trasporti urbani

Tramite società miste finalizzate alla creazione di efficienti strutture «un modello di collaborazione da imitare»

Il traffico urbano rischia ormai la paralisi in molte località. Le città italiane, nelle quali la maggior parte degli spostamenti avvengono con mezzi privati, sono sempre più soffocate da ingorghi ed intasamenti, con pesanti conseguenze, non solo per il normale svolgimento delle attività quotidiane ma, quel che è più allarmante, per la qualità della vita nel suo insieme. Il fattore principale della crisi della mobilità è rappresentato senza dubbio da uno sviluppo economico rapido e spesso disordinato che ha portato come conseguenza immediata un consumo notevole di risorse, in termini di spazio e di investimenti non sufficientemente finalizzati e per di più non rigenerati. Si è così ottenuto un accumulo di diseconomie esterne ed un arretramento strutturale, accompagnati da una carenza cronica di finanziamenti. La soluzione del problema non è semplice, ma può essere ricercata ripensando ad una generale ridefinizione dei trasporti urbani, che potenzino la viabilità pubblica con strutture in grado di soddisfare la domanda di qualità degli utenti.

All'estero alcune esperienze insegnano la strada da percorrere. Basti pensare alle iniziative d'oltralpe, dove industria privata e pubblica amministrazione sono riuscite a creare esemplari sinergie mediante l'istituzione di società a carattere pubblico e privato, finalizzate alla realizzazione e alla gestione di efficienti infrastrutture di trasporto urbano. Gli esempi di Tolosa e di Lilla, dotate di metropolitane leggere ad automatismo integrale, sono eloquenti. L'esperienza di Tolosa è poi particolarmente significativa anche per l'originalità del sistema di concessione, che riguarda,

oltre alla progettazione e realizzazione della linea di metropolitana, anche la gestione dell'intera rete di trasporto pubblico "Metro + Bus".

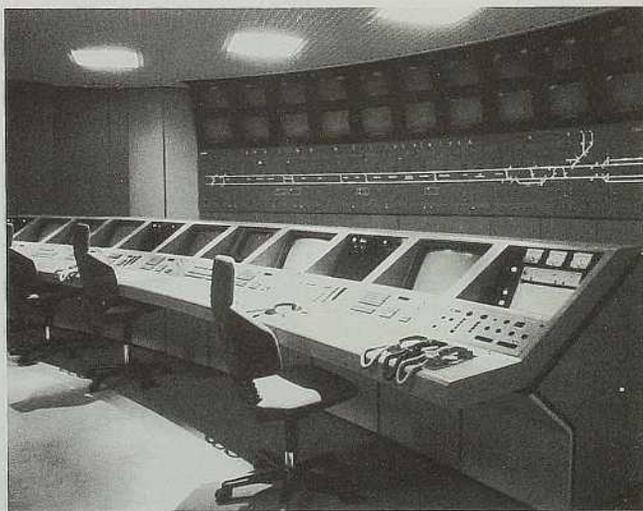
La società concessionaria è a maggioranza pubblica con il 51 per cento alla Cassa Depositi e Prestiti e si è assunta il rischio dei costi e dei tempi di realizzazione. Per quanto invece riguarda la gestione, l'autorità pubblica assume il rischio legato alla tariffa, mentre il concessionario accetta il rischio legato ai costi di esercizio e al traffico attratto dal sistema.

«È un modello di collaborazione da imitare», sostiene Antonio Mosconi, Amministratore delegato della Fiatimpresit e presidente della Transfima, la società creata da Fiat Engineering e Matra Transport per realizzare anche in Italia linee di metropolitana leggera ad automatismo integrale. La ricetta francese è dunque attuabile anche da noi? Secondo Mosconi «ormai il raggiungimento di valide soluzioni di raccordo fra il momento istituzionale e l'imprenditorialità è essenziale per canalizzare le risorse laddove si avvertono i bisogni reali».

Esistono però dei passi da fare per rendere operative queste sinergie. Secondo Mosconi «è innanzitutto necessario introdurre procedure innovative negli affidamenti degli incarichi; consolidare la prassi di collaborazione e formazione di società miste pubblico-private ed infine si deve tentare di trasformare in flussi finanziari i benefici portati dai progetti realizzati in comune».

«Sono convinto — prosegue Mosconi — che queste linee di azione siano la via obbligata per cominciare seriamente a risolvere i problemi della città e progettare lo sviluppo a livelli di funzionalità e viabilità di tipo europeo. Anche perché ci rendiamo conto che l'intervento dello Stato, pur essendo indispensabile per innescare il recupero dell'arretrato infrastrutturale accumulato, non sarà sufficiente. Non potrà certo coprire il cento per cento delle necessità. Diventa pertanto fondamentale avviare uno sforzo di innovazione che consenta di realizzare concrete condizioni per coinvolgere quelle risorse private capaci di garantire un effetto moltiplicatore dei finanziamenti».

Sala di controllo di un metrò francese (Foto La Stampa)



Una formula di collaborazione esemplare

Pubblico e privato per il metrò di Tolosa



Le vetture del metrò Val di Lille (Foto: La Stampa)

Per la prima volta una città francese concede la realizzazione e la gestione della totalità del suo sistema di trasporti

La Formula realizzata a Tolosa per realizzare un metrò ad automatismo integrato, tramite la collaborazione fra ente pubblico ed iniziativa privata, è degna di particolare attenzione perché, per la prima volta nella storia dell'amministrazione pubblica, una città francese concede la realizzazione e la gestione della totalità del suo sistema di trasporto, cercando di conciliare i principi del servizio pubblico con quelli della gestione e del finanziamento privato.

Ne è derivato un accordo che Patrick Vandervoerde, direttore dell'Agenzia Urbaniistica del circondario di Tolosa, ha voluto

comunicare a titolo di esempio all'Associazione per Tecnocity.

Lo schema generale dell'impresa

Secondo gli accordi, l'Autorità pubblica di Tolosa, rappresentata dalla Smtc, ha affidato la realizzazione del metrò urbano ad una società concessionaria a carattere misto, creata apposta, con la partecipazione azionaria dell'ente pubblico, della Matra Transport, dalle organizzazioni finanziarie locali e della società Samvat. Dalla società concessionaria dipende la «Enterprise BTP», incaricata di curare tutti i lavori di edilizia civile necessari al metrò. La Matra ha invece ricevuto il compito di realizzare il sistema ferroviario e i mezzi della metropolitana, mentre la Samvat ha il dovere di gestire tutto il sistema integrato di Metropolitana e di Bus, valendosi dell'assistenza tecnica affidata per contratto alla Matra Transport.

Le garanzie dell'Ente pubblico.

L'accordo ha garantito all'autorità pubblica il potere di decidere la politica dei trasporti e di verificarne l'attuazione. La società concessionaria invece assume la responsabilità di realizzare l'opera, di ricer-

care i finanziamenti tramite mutuo, di coordinare il sistema bus-metrò e l'interfaccia che ne deve curare la gestione.

In questo modo l'autorità pubblica si garantisce contro tutti i rischi che comportano imprese di questo tipo, quali potenziali ritardi di realizzazione o scostamenti nei costi di sfruttamento e di manutenzione.

Come appare evidente la collettività non perde il controllo sull'operazione, perché mantiene il diritto di fissare le tariffe e di determinare il livello dei servizi.

Inoltre lo sfruttamento di tutto il sistema di trasporto urbano è assicurato alla gestione della Semvat, una società in cui gli enti locali detengono la maggioranza del pacchetto azionario. Senza dimenticare che gli accordi prevedono, ad opere compiute, la possibilità di avviare una procedura di riscatto della concessione, per rimettere eventualmente il tutto in mano pubblica, secondo precise condizioni in grado di salvaguardare ulteriormente l'Autorità civica.

Gli impegni della concessionaria.

Secondo quanto è previsto dal contratto, la società concessionaria si impegna a realizzare il metrò per un costo forfettario, salvo per quanto concerne le acquisizioni fondiarie e i rischi eccezionali ed imprevedibili.

È anche a carico della società l'impegno di compiere l'opera con un ritardo fissato in termini forfettari.

L'Autorità pubblica non ha invece potere di opporsi alle caratteristiche dell'opera o alle condizioni di realizzazione, se non nel caso di mancanza di conformità dei capitolati o di eventuale rinegoziazione del contratto.

La società concessionaria si assume anche la responsabilità dello sfruttamento della rete di trasporto tramite la società Semvat, alla quale però contribuisce con fondo forfettario l'ente pubblico, secondo particolari condizioni. Il finanziamento degli investimenti iniziali è ancora a carico della società concessionaria. Gli investimenti ulteriori sono finanziati tramite gli ammortamenti. Invece gli investimenti di beni nuovi sono finanziati in funzione del traffico e sono a carico sia della società concessionaria che dall'ente pubblico.

Il tutto è regolato da clausole che bilanciano nel tempo i rischi assunti dai rispettivi partner.

Per studenti ed esperti

La scuola di astronomia «Zagar»

Un centro dove studenti e appassionati possono imparare l'astronomia e le scienze spaziali, un punto d'incontro fra la ricerca di enti e istituti specializzati e la tecnologia delle imprese, una «fucina» in cui si promuovono studi e pubblicazioni sulle stelle e i pianeti. La scuola di astronomia «Francesco Zagar» di Torino è tutto questo dal 1980.

È nata per iniziativa di un gruppo di astrofili ed è presieduta dal fisico Tullio Regge. Gode di totale autonomia ed opera senza alcun fine di lucro. Il suo fine principale è quello di diffondere la conoscenza sia formale che specialistica delle discipline spaziali presso gli istituti di istruzione primaria e secondaria.

L'attività didattica, in collaborazione con gli enti locali competenti, è svolta da esperti della «Zagar», dell'Osservatorio astronomico di Pino Torinese e dell'Università. Uniscono le loro competenze per spiegare ai giovani i misteri del cosmo anche con l'aiuto di telescopi e sofisticati strumenti astronomici messi a disposizione degli allievi.

Non basta. La scuola sviluppa contatti anche fra le varie comunità scientifiche e le industrie interessate alla ricerca spaziale. È stretto il rapporto con la Specola Vaticana, con l'osservatorio astrofisico di Padova-Asiago e con gli istituti di ricerca universitari. Esistono poi proficue relazioni con l'Aeritalia, l'EsA (l'Agenzia spaziale europea) e la Nasa. Anche perché tutta la ricerca scientifica attiva nella progettazione delle future piattaforme spaziali dà la massima importanza alle apparecchiature utili allo studio degli astri e all'attività di gestione di questi strumenti.

Così, per favorire la diffusione dell'astronomia e per spiegare i fenomeni che avvengono nello spazio, la scuola da anni promuove convegni e dibattiti con la partecipazione di scienziati internazionali. È stato particolarmente intenso il ciclo di conferenze e serate dedicate all'osservazione della sfera celeste al momento del pas-



Telescopio riflettore all'Osservatorio di Pino

saggio della cometa di Halley. Più di 1500 persone hanno decretato il successo dell'iniziativa e hanno spinto il comitato scientifico della scuola «Zagar» ad arricchire i loro programmi di incontro con il grande pubblico.

Secondo quanto assicurano i promotori della scuola, l'attività didattica-divulgativa sarà indubbiamente potenziata al momento in cui entrerà in funzione l'osservatorio astronomico pubblico di Alpette. Grazie agli strumenti ad alta tecnologia di cui è stato dotato potrà permettere a qualunque neofita di accostarsi al cosmo con la massima semplicità. La scuola avrà la gestione dell'impianto per assicurare cento giorni di attività didattica notturna per gli studenti delle scuole medie superiori e altrettanti di lavoro diurno per gli allievi della media dell'obbligo.

Il nuovo osservatorio è in effetti un vero fiore all'occhiello per la scuola. È stato realizzato a 1150 metri di altitudine con il finanziamento di 250 milioni messi a disposizione dalla Regione Piemonte e dalla Provincia di Torino per le opere murarie, la realizzazione della cupola e l'acquisto del telescopio.

Ad Alpette saranno eseguiti alcuni studi sulle stelle variabili, in collaborazione con la Specola Vaticana, ma già altri istituti hanno dimostrato vivo interesse e si sono resi disponibili a collaborare. Per ora lo strumento principale di cui gli studiosi possono valersi è un riflettore Nextongassegrain da 400 millimetri di specchio primario, ma la scuola progetta di potenziare l'apparecchiatura con altri elementi di minor dimensioni, facilmente trasportabili anche all'esterno.

Lettera da
TecnoCity

Periodico di economia, cultura, tecnologia della Fondazione Giovanni Agnelli - Direttore: Marcello PACINI
Direttore Responsabile: Maurizio LUPO - Autorizzazione Tribunale di Torino n. 3449 del 13-11-1984 - Anno 6 - N. 1 - I semestre 1989
Direzione, Redazione, Amministrazione: via Giacosa 38 - 10125 Torino (Italia) - Composizione e stampa: S.P.E. - C. Fanloni - Torino
I testi possono essere liberamente riprodotti purché venga citata "Lettera da TecnoCity".