

Lettera da TechnoCity

Fondazione
Giovanni Agnelli

L'ESEMPIO DI PININFARINA

Un ponte aereo di 7 mila chilometri nel prossimo autunno unirà TechnoCity con Detroit. Lo hanno voluto General Motors e Pininfarina, partners nella realizzazione della Cadillac «Allanté», vettura sofisticata, vestita per l'America dal design piemontese, che nell'industria moderna è bellezza, funzionalità e tecnologia.

Ogni anno 8 mila auto di prestigio, che la Pininfarina ha disegnato e produrrà per la Cadillac, supereranno l'Atlantico con 5 voli settimanali attivati dall'Alitalia e dalla Lufthansa.

Il mondo produttivo, dell'industria e del terziario diventa così sempre più interconnesso e, in definitiva, «più piccolo». TechnoCity, che è una consistente porzione dell'economia italiana, è ormai un punto tutt'altro che irrilevante dello scacchiere economico mondiale.

L'asse Torino-Detroit, indispensabile per una logistica che prevede un trasferimento all'interno della linea produttiva con un balzo di migliaia di chilometri, permette di confrontare la realtà imprenditoriale degli Usa e del Piemonte e di riflettere sulle componenti e sugli ingredienti della «ricetta TechnoCity».

La Cadillac Allanté è la risposta del design subalpino al mercato americano, che nella sua fascia più sofisticata di consumo ricerca l'auto europea di prestigio.

TechnoCity, il Piemonte che si rinnova, si presenta dunque sia come leader nei settori dell'elettronica e del software, che in quello di un hardware ben preciso, capace di creare sempre meglio un insieme complesso come quello dell'automobile, in grado di organizzare fra due continenti una produzione «just in time» di alta qualità e di assicurare hardware non solo delle produzioni, ma anche delle infrastrutture. È evidente che per integrarsi nell'economia mondiale un buon sistema autostradale, un valido autoporto e un efficiente aeroporto contano molto di più di tanti

discorsi sui «servizi reali» alle imprese «per aiutarle ad esportare».

A Detroit, con l'iniziativa del ponte aereo, Alitalia e Lufthansa hanno anche sviluppato il tema del futuro trasporto delle merci, un settore di enorme importanza per il terziario, servito in questo caso dalla Züst-Ambrosetti, che fornisce hardware del trasporto e software della logistica e della organizzazione.

Dallo sviluppo delle collaborazioni economiche alla politica e agli equilibri internazionali il passo è breve: è chiaro che l'integrazione dei «punti» che costellano l'economia mondiale sarà la migliore garanzia per assicurare il benessere economico, sociale e civile della convivenza umana.

Pietro Terna

(Docente dell'Università di Torino)

FONDAZIONE-POLITECNICO: INTESA DI RICERCA

Il Politecnico di Torino e la Fondazione Agnelli hanno firmato una convenzione per studiare i rapporti fra mondo accademico e sistema industriale. «Questo accordo — ha sottolineato Lelio Stragiotti, Rettore del Politecnico — non ha precedenti in Italia e sarà seguito da ulteriori intese». I due enti desiderano realizzare una struttura di collegamento permanente fra la ricerca accademica e l'imprenditoria di TechnoCity, sul modello del Bureau of Industrial Liaison, gestito dal Mit di Boston. Un gruppo di docenti del Politecnico, coordinato dal Prof. Pozzolo, analizzerà analoghe esperienze nel mondo, con il supporto della Fondazione Agnelli, che offrirà gli esiti di ricerche effettuate sul tessuto industriale di TechnoCity. Entro 6 mesi l'esperienza permetterà l'avvio di proposte operative per creare una stabile unità di collegamento con le imprese dell'area.

«MADE IN TURIN» NEL COSMO



Ecco le tute spaziali individuali «made in Turin» che saranno realizzate dalla Microtecnica per consentire agli astronauti la massima libertà necessaria a lavorare nel vuoto. I sistemi miniaturizzati di generazione di potenza, di navigazione, di attività e di condizionamento ambientale contenuti nelle tute sono il concentrato di tecnologie della Microtecnica, già orientata a costruire le future fabbriche spaziali.

Altro servizio a pag. 4.

(Foto Microtecnica)

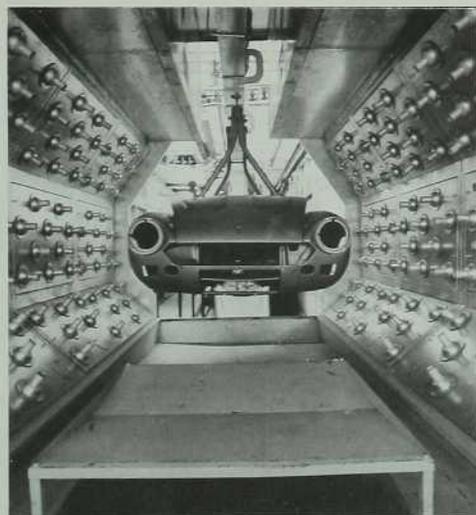
L'ENEA ENTRA IN TECNOCITY

L'Enea, Comitato Nazionale per la ricerca e lo sviluppo dell'Energia Nucleare e delle Energie Alternative, ha aderito all'«Associazione TechnoCity». «La nostra attività in Piemonte — sostiene Umberto Colombo, Presidente dell'Enea — ci rende da tempo cittadini di TechnoCity». Dal 1963 l'ente opera a Saluggia (VC) tramite il proprio Centro Ricerche Energia. Nel 1982 una convenzione ha permesso alla Regione Piemonte di valersi degli impianti dell'Enea per consentire alle Usi esperienze di studio nell'ambito della medicina nucleare. Da un anno, infine, l'Enea ha costituito presso la Fiat Ttg l'area sperimentale «Fogagnolo», che accoglie un centro di forniture e servizi per le piccole imprese impegnate nel subinadotto delle future centrali nucleari.

Umberto Colombo visita l'area «Fogagnolo» alla Fiat Ttg



L'avveniristico impianto di verniciatura della Pininfarina



Alla fine del 1985 l'Associazione per TecnoCity ha lanciato la proposta di costituire a Torino la prima «Borsa Tecnologica» operante in Italia e in Europa. Si tratta di creare uno strumento da mettere a disposizione di quelle aziende che intendono vendere ed acquistare brevetti, know-how e processi industriali. Le finalità della borsa sono: livellare i «gap» tecnologici esistenti all'interno di una determinata area e fra ambiti diversi; gestire e sviluppare le informa-

L'informazione tecnologica oggetto di possibile contrattazione viene catalogata nella banca dati con: un titolo di inventario, completato da un sunto tecnico della materia trattata. A questi dati si aggiungono quelli relativi al prezzo, alle condizioni di utilizzo del brevetto, alla durata del contratto, alla manutenzione e scadenza dei termini d'intesa, al training tecnico, alla campionatura e agli eventuali obblighi riguardanti la cessione del know-how. La registrazione di ogni segnalazione rimane in memoria per un anno a partire dalla data di archiviazione. A fornire le notizie necessarie alla borsa sono gli stessi soci che ne fruiscono e che contrattano fra loro segretamente qualsiasi operazione.

La piccola e media impresa di TecnoCity, che desidera sapere come automatizzare i propri impianti, avrà in futuro un qualificato consulente al suo servizio: da gennaio il CNR ha avviato, con modesti mezzi, l'attività sperimentale di uno «sportello tecnologico», che fornirà alle aziende ogni notizia sullo stato dell'arte dell'automazione industriale e sulle ricerche in atto presso il CNR. Il servizio ha la sua sede operativa presso il

Tokio: il mercato elettronico delle idee



IL FIO NEGA I FONDI ALLA RICERCA TORINESE

Il CNR non è riuscito ad ottenere dal Fondo Investimento Occupazione (Fio) i 40 miliardi di lire necessari a completare l'area di ricerca di Mirafiori, dove dovrebbero trovare sede i vari istituti torinesi del CNR, oggi costretti a lavorare in spazi inadeguati. «Da due anni il Fio rinvia questo finanziamento — spiega il Prof. Bray, coordinatore dell'area — e così noi non abbiamo ottenuto le risorse necessarie all'apertura del cantiere che, dal primo gennaio 1986, avrebbe realizzato, in tre anni, gli edifici del secondo lotto degli impianti previsti a Mirafiori». Proseguono intanto i lavori necessari a costruire il primo lotto, che verrà ultimato alla fine dell'anno. Sarà così possibile aggregare a Mirafiori il Centro di Studio per la televisione, l'Istituto di Metrologia «Colonnetti» e quello di fitovirologia, insieme agli Istituti per la meccanizzazione agricola e per la protezione idrogeologica del bacino padano.

In mancanza dei finanziamenti Fio il CNR ha deciso di effettuare comunque i lavori più urgenti e ha stanziato due miliardi per costruire le serre dell'Istituto di Fitovirologia e per ampliare il laboratorio «forze» dell'Istituto di Metrologia «Colonnetti». Fino alla completa realizzazione del secondo lotto non sarà invece possibile accogliere nell'area l'Istituto di Lavorazione Metalli, oggi situato ad Orbassano, né l'Istituto di Cosmogeofisica e il Ceris di Torino, costretti spesso a severe economie per garantire la continuità degli studi. Sono undici i progetti strategici di ricerca affidati al CNR torinese. Tutti si prefiggono obiettivi di alto interesse tecnologico per i quali sono già stati presentati dalla fine del 1985 programmi specifici, che attendono solo di essere finanziati.

Veduta dell'area di ricerca del Cnr a Mirafiori



zioni tecnologiche per lo scambio di notizie fra istituzioni; offrire una presenza attiva nel campo della contrattazione necessaria.

La borsa tecnologica è dunque un mercato a libera contrattazione fra le parti. Dovrebbe essere affiancata da sezioni di consulenza tecnologica e finanziaria che facilitino agli utenti l'impiego delle informazioni archiviate.

La validità della borsa si manifesta quando: l'azienda stenta a trovare una valida controparte; l'informazione è di ardua reperibilità; il livello tecnologico non è adeguato; non esiste consulenza specializzata; è troppo oneroso reperire le informazioni necessarie tramite i canali convenzionali.

I compiti dello staff tecnico che regola la borsa si riassumono in: a) acquisizione, gestione ed accumulo delle notizie con l'aiuto di strumenti informatici operanti come banca dati; b) ricerca e studio; c) formazione del personale incaricato dall'impresa committente di impiegare le tecnologie ricercate; d) redazione e diffusione di periodici che illustrino i progressi raggiunti in ogni settore d'avanguardia; l'organizzazione di seminari e di mostre che approfondiscano gli studi avviati.

La proposta lanciata dall'Associazione per TecnoCity trova conforto e riscontro nella recente esperienza giapponese di Technomart, primo ed unico esempio mondiale di borsa tecnologica attiva dall'autunno scorso.

Sotto il profilo giuridico l'ente gestore di Technomart non è una società privata, ma una sorta di fondazione che aggrega in un «club» i venti maggiori gruppi imprenditoriali giapponesi.

Le informazioni archiviate in borsa sono a disposizione sia dei «membri ordinari» di Technomart, che dei «soci qualificati». I primi hanno diritto ad accedere direttamente ai dati registrati e possono effettuare senza mediazioni la compravendita delle notizie necessarie. Godono inoltre di sconti sui prezzi di fruizione. I soci qualificati oltre al diritto di operare in borsa possono agire come intermediari o come presentatori di imprese esterne al «club».

Lo sportello «tecnologico» del Ceris



Ceris (Istituto di ricerca sull'impresa e lo sviluppo) di Torino ed è il primo degli otto «sportelli» che il CNR aprirà anche a Genova, Roma, Firenze, Milano e Napoli per creare, entro il 1986, un «osservatorio tecnologico» in contatto con aziende pubbliche e private, con Università, Istat, Confindustria, ministeri, enti locali, organismi internazionali ed istituti e centri di ricerca stranieri. L'attività torinese riguarda l'automazione industriale ed è organizzata dal Ceris in collaborazione con l'Istituto Macchine Utensili (Imu) di Milano e con il Centro Ricerche Fiat, impegnato a fornire parte del software necessario allo «sportello». Il Ceris ha già messo a punto una banca dati sui sistemi flessibili di produzione da impiegare nell'industria.

È così possibile individuare i parametri di economia aziendale che si collegano all'uso di robots sulle linee.

«Studiamo questi problemi da dieci anni — spiega il Prof. Gros Pietro, Direttore del Ceris — e ci siamo accorti che, mentre i fornitori di sistemi cibernetici possono soddisfare ogni problema tecnologico dei clienti, questi spesso non sanno quanto debba essere integrata, sofisticata e flessibile l'automazione da acquistare per soddisfare le proprie esigenze senza fare spese inutili». Per fornire la consulenza necessaria ad orientare i piccoli e medi imprenditori, il Ceris ha già schedato circa 300 aziende straniere al fine di conoscere le caratteristiche della automazione adottata per risolvere casi particolari.

Nei prossimi mesi l'analisi coinvolgerà anche esperienze italiane. Nel frattempo i ricercatori del Ceris stanno tracciando una mappa dei costruttori piemontesi di impianti automatici, divisi per tipi di attività.

«Per ora — conclude Gros Pietro — non possiamo fare di più. Lavoriamo con estrema povertà di mezzi e quindi apriremo al pubblico lo «sportello» solo quando potremo avere il personale necessario a farlo funzionare».

QUALI TRASPORTI PER TECNOCITY?

Fondazione
Giovanni Agnelli

Lettera da
TECNOCITY

dossier

IL PIANO GENERALE

Dal 5 ottobre 1985 centosessantasei cartelle per uno «schema di piano» generale dei trasporti propongono al Paese le scelte fondamentali, i metodi e i progetti con i quali il governo intende riformare e regolare in futuro il traffico aereo, navale, su rotaia e su gomma.

Il documento, con il linguaggio tipico del suo genere, affronta «l'attuale configurazione delle competenze e della scarsa funzionalità presente nel settore dei trasporti»; definisce «le azioni capaci di adeguare l'offerta di trasporto alle domande»; individua i provvedimenti legislativi e normativi «capaci di dare funzionalità ed incisività allo schema di piano» ed esamina infine la «dimensione sociale del problema trasporti».

In sintesi ogni progetto si basa sulla istituzione di sei «corridoi plurimodali», direttrici ferroviarie ed autostradali sui quali si svolgono le principali relazioni nazionali ed internazionali a lunga distanza.

Sono sei le vie maestre che costituiranno l'ossatura portante dei trasporti. La prima unirà Torino con Trieste, via Venezia e Tarvisio. Un'altra collegherà Milano con Otranto, passando per Bologna e Rimini. Da Ventimiglia partirà la linea tirrena attraverso Genova, Roma, Napoli, Palermo, fino a Trapani. Roma sarà il capolinea della direttrice Brennero-Venezia-Bologna e di quella che la unirà con Tarvisio, Via Cesa e Venezia. Un corridoio «sardo-continentale» assicurerà i legami della Sardegna con l'Italia.

Queste direttrici comprenderanno percorsi ferroviari ed autostradali e saranno dotate di quelle infrastrutture che le collegheranno a valichi, porti, aeroporti ed interporti.

Lo «schema di piano» identifica otto sistemi portuali sui quali far convergere il traffico marittimo. Si indicano i bacini del: Mar Ligure, Alto e Medio Tirreno, Basso Tirreno, Jonio e Basso Adriatico, Alto Adriatico, Medio Adriatico. Anche Sicilia e Sardegna avranno un grande impianto ciascuna. In ogni area portuale verranno istituiti complessi economico-territoriali integrati con autostrade, aeroporti e ferrovie. Tali

sistemi saranno il quadro di riferimento per riformulare una nuova classificazione dei porti.

Si ipotizza persino una «idrovia»: un'arteria d'acqua che nella pianura Padana metta in contatto i porti marittimi tramite la rete fluviale, ristrutturata al fine di consentire una navigazione commerciale.

TORINO-VENEZIA AD ULTRAVELOCITÀ

In attesa di impiegare il Po come linea commerciale in più per il Piemonte, lo schema di piano propone l'adeguamento delle reti ferroviarie «intercity» e, in particolare, prevede il raddoppio della linea Torino-Milano-Venezia, che verrebbe adeguata per consen-

Treno ad alta velocità e ad assetto variabile «Pendolino» della Fiat Ferroviaria «Savigliano»



Un progetto prioritario: il raddoppio dell'Autostrada Torino-Savona



tire il transito di treni ad alta velocità, provenienti anche dalle linee europee già percorse da superconvogli. Tributari di questa direttrice saranno gli interporti di primo livello che il piano fissa ad Orbassano, a Novara (Boschetto) e fra Verona e Padova. A questi si aggiungerà la struttura di Rivalta Scrivia, destinata ad essere un punto di congiungimento fra TecnoCity e il porto di Genova. Una rete interportuale di secondo livello dovrà invece insediarsi in centri minori di smistamento merci.

Il traffico aereo internazionale verrà concentrato in due grandi scali, a Milano e a Roma. L'aeroporto della Malpensa viene qualificato dal piano come il principale polo per i trasporti del nord Italia. Tuttavia il documento non si sbilancia riguardo ai collegamenti ipotizzabili fra Torino e Malpensa. Il piano si limita a considerare «come opzioni di lungo periodo, la definizione dei bacini di traffico degli scali aerei italiani (differenziati per tipo di servizio) e dei collegamenti di superficie per l'accessibilità al polo aeroportuale».

PARERI E RICHIESTE

In TecnoCity lo schema ha destato alcune perplessità. Il piano non pare esauriente nello spiegare come intende armonizzare i progetti di sviluppo autonomi delle ferrovie e delle società autostradali.

Inoltre le scelte di potenziamento della rete ferroviaria nazionale sembrano non tenere conto delle specifiche tecniche e dei programmi adottati dalle amministrazioni delle ferrovie d'oltralpe. Tali limiti si manifestano con evidenza, in alcuni casi, proprio in prossimità dei nodi nevralgici di frontiera. Infine si osserva che l'impostazione delle linee del piano disegna sulla penisola italiana un asse nord-sud che pare privilegiare più l'interscambio con le economie sud-orientali del Mediterraneo, che con quelle del nord, nostre vere concorrenti.

Secondo le Camere di Commercio del Piemonte «per l'Italia sono sufficienti due grandi porti di livello europeo, automatizzati ed informatizzati, a Trieste (o Venezia) e a Genova-Voltri».

Gli imprenditori piemontesi ritengono quindi prioritario il completamento dell'autostrada Voltri-Sempione e della direttrice del Fréjus.

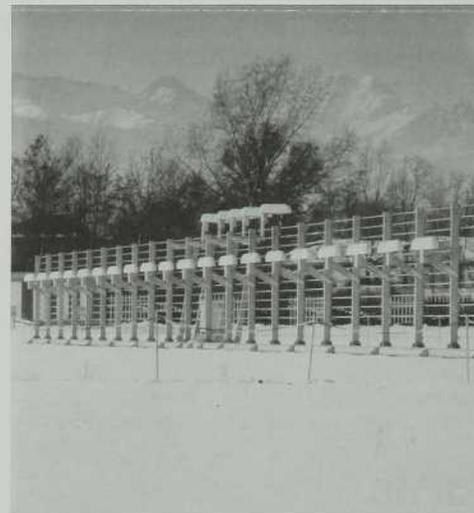
Si chiede altresì la costruzione dell'autostrada Monte Bianco Aosta, della superstrada Cuneo-Asti-Casale e il raddoppiamento della Torino-Savona.

L'industria subalpina indica allo Stato anche le necessità del Cuneese, del Basso Alessandrino e dell'Alta Valle d'Ossola, il cui sviluppo è penalizzato dalle carenze della rete dei trasporti.

Si sollecita quindi la creazione di una serie di centri di smistamento merci a Cuneo, Asti, Biella e Casale. Per il traffico aereo si chiede il pieno utilizzo dello scalo di Caselle. Qui transitano solo 8-10 mila tonnellate di merci l'anno, mentre Torino ne muove 25 mila, alle quali si devono aggiungere le 27 mila del resto del Piemonte e le 15 mila che derivano dall'accordo GM-Pininfarina.

La Federpiemonte propone perciò di potenziare i collegamenti con i principali centri di interscambio europeo tramite voli regolari condotti con velivoli più capienti.

Instrument Landing System Sel 4000 dell'Aeroporto di Torino per atterrare anche con visibilità «zero»



BASE ORBITALE «MICROTECNICA»

La tecnologia della Microtecnica ha creato la struttura che permetterà alla navicella spaziale americana «Shuttle» di lanciare nello spazio satelliti di circa tre tonnellate, imprimendo loro il corretto moto rotatorio necessario ad una perfetta navigazione orbitale.

Nello stabilimento di Torino la Microtecnica ha progettato e realizzato, per il programma spaziale italiano Iris, una tavola formata da un gigantesco cuscinetto a sfere, posto in rotazione da due motori, attivati da un'apposita unità elettronica di controllo e da un collettore che trasmette segnali al satellite, imprimendo il moto opportuno nell'imminenza del lancio.

Per creare la «tavola rotante», utile anche a future piattaforme spaziali, i tecnici della Microtecnica hanno dovuto superare problemi di rilievo, sia strutturali che elettronici, perché la piattaforma, di piccole dimensioni, deve operare su apparecchiature di massa cospicua.

La struttura della tavola, che deve essere leggera e resistente, appare come un grande ragno le cui zampe vengono fissate al cuscinetto. I vari elementi dell'insieme, per non pesare troppo, sono stati realizzati ad anima cava, utilizzando leghe speciali di alluminio molto resistente, adatto all'impiego aeronautico più avanzato. I collegamenti fra i pezzi sono stati assicurati da un sistema a rivetti.

Per sviluppare i calcoli necessari all'ingegneria del progetto gli specialisti della Microtecnica si sono valse di programmi elaborati dalla stessa

La navetta Usa «Shuttle» mette in orbita un satellite

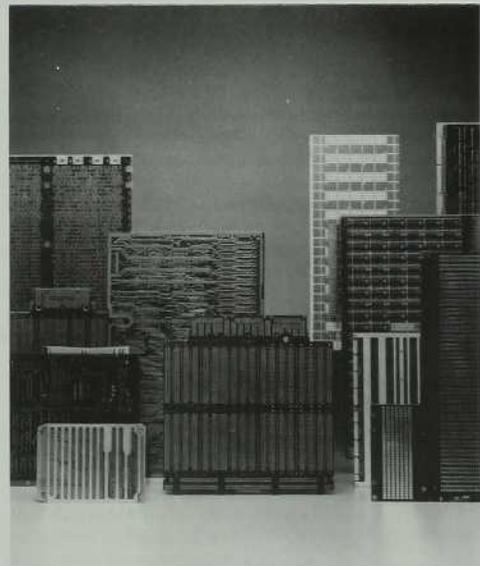


È NATA «TEKNECOMP»

Nasce a TecnoCity il maggior gruppo europeo nel settore della componentistica per l'informatica. Si chiama Teknecomp, è una società Olivetti specializzata nella progettazione e produzione di moduli e componenti per l'informatica.

Ne fanno parte otto aziende: Zincocelere, Nord Elettronica, Circuiti Stampati Italia, Eleprint (componenti termoplastici ed elementi scriventi), Tec-

Circuiti stampati bifaccia e multistrato rigidi della Zincocelere



sinter (parti sintetizzate per gruppi funzionali), Mae (motori e apparecchiature elettriche), Mvo (componenti elastometrici di precisione). Le imprese consociate sono già note sul mercato. Nel comune patto societario trovano maggiore forza per raggiungere i propri obiettivi strategici senza rinunciare alla loro autonomia. La società ha già avviato la procedura per essere quotata in Borsa Valori di Milano. L'insieme delle tre aziende: Zincocelere, Nord Elettronica e Csi costituisce il maggior produttore europeo di circuiti professionali, destinati al mondo dell'informatica, delle telecomunicazioni e della difesa operanti sul mercato. Oltre alla Olivetti, che assorbe circa il 48% delle vendite della Teknecomp, i principali clienti della società sono Ibm, Honeywell, Plessey, Ericson. L'export rappresenta il 40% del fatturato. Il gruppo intende in futuro ampliare il proprio mercato, utilizzando la capacità di adattare il prodotto alle richieste di utenti sofisticati.

azienda su un computer di grande capacità. La tavola, prima di essere installata a bordo dello «Shuttle» dal quale saranno effettuati i primi lanci, verrà provata simulando realisticamente le condizioni ambientali del vuoto siderale nel quale dovrà operare. Tale collaudo verrà effettuato facendo lavorare la tavola in una grande camera d'acciaio, appositamente costruita, nella quale è possibile creare pressioni, cento milioni di volte inferiori a quella atmosferica. Prima di impegnarsi nel programma spaziale Iris, la Microtecnica ha realizzato con successo sistemi di controllo per il Laboratorio Spaziale Europeo «Spacelab». Nei prossimi anni l'azienda torinese fornirà apparecchiature utili ai progetti europei EU.RE.CA., Ariane V e Columbus.

Le ricerche già in corso permetteranno la costruzione di tute spaziali individuali di particolare maneggevolezza, adatte al lavoro nel cosmo e alle operazioni necessarie per costruire grandi infrastrutture orbitanti, capaci di accogliere le fabbriche e le città spaziali del XXI secolo.

UDITO, TATTO E VISTA AI ROBOT OCN E COMAU

Comau (gruppo Fiat), Ocn (Olivetti) e Sincon di Roma avvieranno ricerche per realizzare dispositivi in grado di donare vista, udito e tatto ai robot industriali. Sarà creato anche un elaboratore capace di coordinare i segnali provenienti dagli organi sensori e di riprodurre all'interno dei propri circuiti una sorta di immagine tridimensionale degli oggetti circostanti. L'iniziativa fa parte del progetto comunitario Esprit e coinvolge anche l'Istituto Ipa di Stoccarda e il Centro Ricerche Siemens di Monaco. La Sincon e la Siemens si occuperanno dei problemi visivi. L'Istituto Ipa studierà gli organi tattili. L'udito verrà simulato con un dispositivo, simile al sonar, capace di misurare la distanza degli oggetti. Comau e Ocn-Sistemi avranno il compito di dimostrare la funzionalità del progetto con applicazioni reali su robot.

RADIOFARMACO ANTIMELANOMA

Nuovi radiofarmaci capaci di identificare nel corpo umano i melanomi più nascosti saranno messi in commercio nei prossimi giorni dalla Sorin Biomedica.

L'azienda del gruppo Fiat ha condotto le ricerche necessarie insieme al CNR, nell'ambito dei progetti finalizzati per tecnologie biomediche e sanitarie. Sono stati realizzati anticorpi monoclonali, marcati con isotopi radioattivi da iniettare nei pazienti.

I preparati sono in grado di fissarsi solo sulle cellule cancerogene rendendole visibili ai rilevatori.

I farmaci, chiamati «Tecnemab» e «Indomab», attivati da isotopi al tecnezio e all'indio, hanno già dimostrato nella fase sperimentale di rivelare circa il 35% di quelle lesioni ad origine cancerogena che fino ad oggi non venivano identificate dalla diagnostica tradizionale. Il dato è stato evidenziato dalle analisi condotte da 10 centri di medicina nucleare italiani, che hanno tenuto sotto osservazione oltre 250 pazienti.

SESAM: DIGITAL & COMAU

Dal matrimonio di Comau con la Digital Equipment è nata a TecnoCity la Sesam (Software e Sistemi per l'Automazione Manifatturiera), società consorzio torinese, con capitale di due milioni di dollari, ampliabile a dieci entro due anni. È controllata al 50% dai due partners fondatori, che la propongono come produttore di fabbriche automatiche da consegnare alla clientela «chiavi in mano».

«Zona industriale» del Centro Europeo per la Fabbrica Automatica della Digital a Torino



La Sesam spa è il primo esempio di joint-venture su scala internazionale realizzato mediante la costituzione di una nuova società. Digital fornisce al sodalizio il software necessario e Comau provvede alla robotica. La collaborazione fra le due imprese permetterà alla Sesam di lavorare allo studio, alla realizzazione e fornitura di software e sistemi per la gestione e il controllo della produzione, orientati alla automazione ed al supporto operativo di funzioni quali: supervisione dei flussi produttivi e delle operazioni di lavorazione; programmazione e gestione della produzione; raccolta ed elaborazione dei dati necessari alle linee, assicurando, tramite monitor, la supervisione di macchine ed isole di automazione e l'analisi di eventuali loro guasti. Per la fine del 1986 la Sesam prevede un fatturato di 3 miliardi e mezzo di lire. Fino al 1988 la società si rivolgerà al mercato italiano. In seguito si affaccerà a quello mondiale, con l'obiettivo di raggiungere un volume di affari di 400 miliardi di lire e di occupare fino a 200 persone.