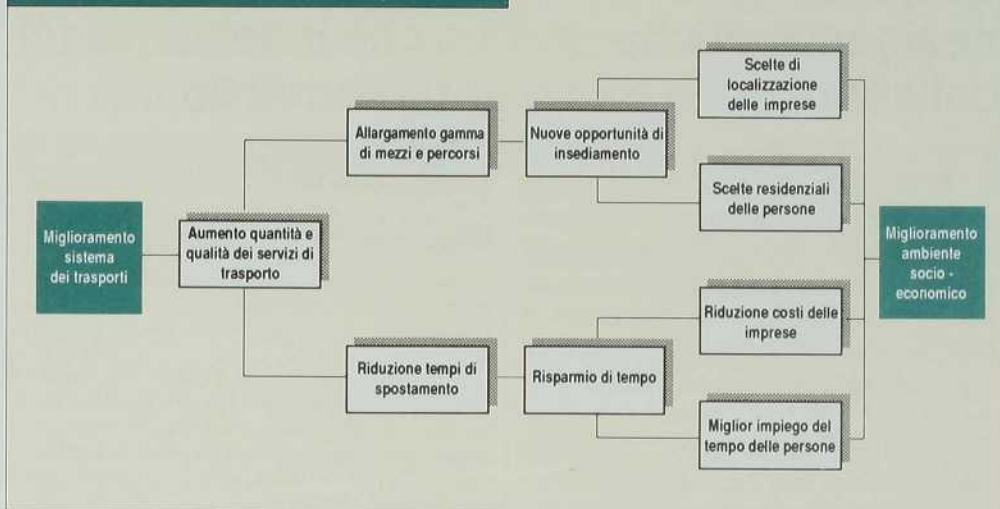


Incidenza di un miglioramento del sistema dei trasporti



posito organo dovrebbe verificare la congruità e la pertinenza dei progetti ai principi contenuti nella legge quadro. Ad esso spetterebbe il compito di incentivare il decollo dei progetti proposti da sistemi complessi di imprese (cui partecipano eventualmente anche enti pubblici), contribuendo ai costi di ciascun progetto con una quota parte dei costi complessivi. L'interesse collettivo perseguito dai progetti dovrebbe quindi essere sostenuto, oltre che dai finanziamenti privati, locali, nazionali e sovranazionali previsti da norme di carattere generale, da un apposito strumento finanziario. La legge potrebbe avere durata quinquennale e prevedere l'obbligo a carico dell'ente governativo di scegliere tra i progetti presentati in ciascun semestre entro i primi tre mesi del semestre successivo; in caso di mancato utilizzo dei fondi, questi passerebbero in economia. In tal modo si mirerebbe a eliminare ogni tentazione burocratica ad accumulare un gran numero di progetti e un grande ammontare di "residui" prima di esercitare una scelta. La formulazione e l'elaborazione dei progetti dovrebbe essere di iniziativa locale e la loro presentazione potrebbe essere affidata a strutture di tipo consortile o associazionistico.

I contratti di programma potrebbero poi riguardare anche la creazione di "centri servizi" capaci di fornire al tessuto dell'area fattori produttivi di tipo dedicato, acquistabili per la singola unità produttiva sotto forma di costi variabili (forniture) anziché sotto forma di costi fissi (investimenti). Oltre a finanziare la fase di avviamento di questi centri, il disegno normativo dovrebbe prevedere diverse forme di agevolazione volte a facilitare lo sviluppo di specifici fattori innovativi, come la ricerca, la formazione, le analisi di mercato.

Una impostazione complessiva di questo tipo lascerebbe emergere "dal basso" l'indicazione degli obiettivi operativi ai quali ciascuna integrazione territoriale intende rivolgersi, salvo la verifica "dall'alto" del merito e della plausibilità degli obiettivi proposti, nonché della congruità della spesa. In tal modo sarebbero le imprese stesse a bilanciare i diversi obiettivi desiderabili, ad esempio il miglioramento della qualità dei prodotti piuttosto che il loro avanzamento tecnologico. Sarebbe

inoltre possibile per gli enti pubblici locali contribuire alla designazione degli obiettivi, inducendo così i sistemi di imprese a collaborare all'elaborazione di proposte anche per la soluzione di problemi connessi con l'erogazione di servizi collettivi o con la realizzazione di investimenti per la collettività. Non può sfuggire la duplice valenza di quest'ultima opzione: da un lato, l'arricchimento delle capacità di risoluzione dei problemi, a vantaggio della pubblica amministrazione; dall'altro, un aiuto al sistema delle imprese ad affrontare la graduale apertura europea del mercato delle forniture pubbliche, al quale l'industria italiana si presenta in condizioni di inferiorità strutturale e dimensionale in quasi tutti i settori.

L'onere finanziario da prevedere per gli interventi qui ipotizzati non si prospetta particolarmente rilevante. Il numero delle iniziative possibili, infatti, non dovrebbe essere molto elevato, nell'ordine di qualche decina al massimo. La caratteristica degli interventi, inoltre, dovrebbe essere essenzialmente quella di indirizzare verso finalità di livello più elevato i finanziamenti già resi disponibili dagli strumenti esistenti, a livello locale, nazionale e sovranazionale. Al di là delle modifiche o dei correttivi che potrebbero essere apportati alle proposte qui formulate, ciò che va tenuto presente è l'urgenza di elaborare una politica che favorisca l'ottimizzazione dell'efficienza di quei fattori che sono alla base dello sviluppo dei processi innovativi.

*Il testo costituisce la sintesi della proposta che è stata presentata al Ministro dell'Industria, on. Guido Bodrato, nel corso di un incontro pubblico tenutosi a Torino il 14/10/91. Essa nasce dalle discussioni di un Gruppo di lavoro dell'Associazione per Tecnocity coordinato da B. Bottiglieri (Associazione per Tecnocity) e sotto la consulenza scientifica di G. M. Gros-Pietro (Università di Torino) e D. Odifreddi (Cers), al quale hanno partecipato: G. Ammassari (Ministero dell'Industria), G. Aurisicchio (Ministero per la Ricerca Scientifica), P. Balliano (Fiat), F. Baretti (Regione Piemonte), F. Carbonara (Mediocredito Piemontese), L. Chiappalone (Unione Industriale di Torino), R. Ciarlone (Confindustria), L. Esposito (Cassa di Risparmio di Torino), M. Filacchione (IMI), R. Guazzetti (Finpiemonte), B. Lamborghini (Olivetti), R. Maglione (Olivetti), F. Piccolo (Ass. Tecnocity), G. Roggero Fossati (Istituto Bancario San Paolo di Torino), C. Sacchi (Fiat), F. Sartoria (Prima Industrie).*