



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO
Dipartimento di Ingegneria Meccanica
Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica

CONVEGNO

Innovazione e Sviluppo dell'Industria
dell'Auto nel Mezzogiorno

Abstract Book



Lunedì 3 Marzo 2008
Università degli Studi di Salerno
Campus universitario di Fisciano
Aula Nicola Cilento

A cura del comitato organizzativo
Fisciano, febbraio 2008



Comitato organizzativo:

Davide Bubbico, Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica, dbubbico@unisa.it
Francesco Pirone, Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica, fpirone@unisa.it
Gianfranco Rizzo, Dipartimento di Ingegneria Meccanica, grizzo@unisa.it
Francesco Zirpoli, Dipartimento di Ingegneria Meccanica, fzirpoli@unisa.it

Segreteria organizzativa del Convegno

Francesco Pirone
Università degli Studi di Salerno
Via Ponte don Melillo, 84084 Fisciano (SA)
Tel. (+39)089.96.2280
Mobile (+39)349.81.63.204
e.mail isiam@unisa.it
Sito web: www.dimec.unisa.it/isiam

Sessione 1

L'industria automotive in Italia

Coordina: Davide Bubbico

Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica, Università degli Studi di Salerno

L'industria della componentistica auto in Piemonte: caratteristiche strutturali e prospettive

Aldo Enrietti | Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Torino

L'intervento intende analizzare le strategie messe in atto dalle imprese della componentistica piemontese durante gli anni della crisi Fiat tra il 2000 ed il 2005. Gli elementi più significativi si possono riassumere in:

- una notevole capacità di reazione alla crisi che trova evidenza in una debole caduta dell'occupazione.
- la capacità di sostituire i volumi destinati a Fiat Auto con la fornitura verso altre case auto incrementando l'export, come dimostrazione della specificità settoriale delle competenze maturate. Significativa è stata anche la strategia di investimenti esteri diretti.
- la capacità competitiva di queste imprese è stata fondata innanzitutto su investimenti in tecnologia di processo e informatica con l'obiettivo di aumentare la propria efficienza produttiva come condizione di sopravvivenza. Non è mancato però un incremento degli investimenti anche in R&S.

La componentistica auto in Emilia-Romagna e processi di diversificazione produttiva

Andrea Bardi | Istituto Trasporti e Logistica Regione Emilia-Romagna

Il settore produttivo inteso nella sua accezione tradizionale poco è in grado di definire la capacità competitiva delle imprese. E' piuttosto la filiera di appartenenza a descrivere più compiutamente il posizionamento e la capacità di innovazione delle imprese che vi agiscono. La filiera dell'automotive della regione Emilia-Romagna, intesa come l'insieme delle imprese finali (OEM), componentisti, aziende appartenenti al comparto gomma-plastica, della lavorazione e produzione metalli, così come della meccanica specializzata, dei servizi e degli studi di ingegneria, è caratterizzata da peculiarità tali da renderla più articolata e diversificata rispetto ad analoghe filiere di altre regioni, in primis il Piemonte.

La filiera dell'automotive della regione Emilia-Romagna raccoglie infatti un numero maggiore di imprese multicliente, multisettore, multiprodotto e multilivello, è pertanto per sua natura meglio in grado di cogliere e perseguire percorsi di diversificazione nuovi, che vedono nell'intreccio tra tecnologie differenti e comparti non direttamente correlati, uno degli ingredienti chiave per "produrre" innovazione.

Le performance, il valore aggiunto prodotto, la capacità di investimento in immobilizzazioni così come nella ricerca e sviluppo, danno conto di una filiera emiliano-romagnola meglio in grado di rispondere ai cambiamenti, sia in positivo sia in negativo, degli scenari competitivi a livello globale.

I limiti e le potenzialità di crescita e qualificazione dell'industria dell'auto in Campania

Francesco Pirone | Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica, Università degli Studi di Salerno

La relazione parte dall'assunto che il processo di concentrazione dell'attività di assemblaggio nel Mezzogiorno da parte di Fiat Auto non ha indotto una proporzionale crescita e qualificazione dell'industria della componentistica auto meridionale, neanche nel caso campano, dove l'industria dell'auto ha una radicata presenza storica e si intreccia con un più articolato tessuto produttivo. In Campania, tuttavia, il settore dell'auto conserva un rilevante peso in termini occupazionali oltre a contribuire significativamente alla crescita economica, facendone un settore strategico per lo sviluppo dell'economia regionale.

A partire da queste considerazioni introduttive, la relazione si concentra in particolare sull'analisi della composizione dell'indotto regionale del gruppo Fiat, ricostruendo una 'mappa' delle componenti più rilevanti della filiera dell'auto in Campania e soffermandosi in particolare sulle caratteristiche produttive e occupazionali degli stabilimenti presenti sul territorio.

A tal fine la relazione presenta i risultati di un'indagine empirica basata sull'analisi di dati diacronici raccolti su un gruppo di stabilimenti locali operanti nel settore della componentistica auto (2003 e 2008). Tale indagine si sofferma, da una parte, sulla ricostruzione delle caratteristiche strutturali del settore e sulla sua collocazione nel contesto dell'industria dell'auto nazionale; dall'altra si concentra sull'analisi dei livelli di dipendenza/autonomia degli stabilimenti localizzati nel territorio campano, sulla base in particolare di indicazioni relative al grado di diversificazione produttiva e di mercato, individuando, infine, alcune implicazioni in termini di sviluppo e qualificazione della catena di fornitura locale.

Processi di innovazione ed evoluzione dell'architettura dell'industria automotive

Francesco Zirpoli | Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Università degli Studi di Salerno

La recente ricerca nel campo della gestione dell'innovazione ha mostrato che le imprese impegnate nello sviluppo di prodotti complessi come, ad esempio, le automobili, gli aeroplani, i personal computer hanno elaborato nuovi modelli di business che fanno leva sul coinvolgimento nei processi di innovazione di soggetti esterni all'impresa (Chesbrough, 2003).

Il dibattito sulla definizione dei confini dell'impresa e sul ruolo di fornitori e clienti nei processi di innovazione non è nuovo (si veda ad esempio von Hippel, 1988 e Womack et al., 1990). Tuttavia, gli elementi di novità attengono alla circostanza che le imprese hanno iniziato a metabolizzare il cambio di scenario e sono impegnate in un processo di ristrutturazione complessa sia dell'organizzazione interna dei processi di sviluppo prodotto sia della struttura della propria value chain. Tale evoluzione, senza dubbio, sta producendo una sostanziale evoluzione dell'architettura di molte industrie (Jacobides et al., 2006).

Oggetto della ricerca che si presenta in occasione del convegno ISIAM è il settore auto in Italia e, in particolare, l'evoluzione della strategia di outsourcing delle attività di progettazione di Fiat Auto. Da impresa integrata verticalmente, Fiat Auto, ad un certo punto della sua evoluzione, ha iniziato ad esternalizzare gran parte delle sue attività di progettazione, per ritornare in seguito ad una strategia di in-sourcing. Questi cambiamenti hanno coperto un arco temporale di 10 anni influenzando in modo rilevante l'evoluzione dei fornitori in Italia.

L'intervento si pone due finalità. In primo luogo, si cercherà di rappresentare in modo dettagliato l'impatto che l'outsourcing di attività di progettazione da parte di Fiat Auto ha avuto sull'evoluzione dell'architettura dell'industria automobilistica in Italia. In secondo luogo, si offrirà un'analisi critica delle ricadute che tale evoluzione può produrre sullo sviluppo delle attività di fornitura in Italia e nel Mezzogiorno.

Sessione 2

Innovazione, trasferimento tecnologico ed alta formazione nel settore automotive

Coordina: Mauro Caputo

Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Università degli Studi di Salerno

Research & Innovation in Mobility

Nevio Di Giusto | CEO Centro Ricerche Fiat & ELASIS

L'intervento affronta il tema della ricerca e dell'innovazione del settore automotive sviluppandolo sia nella sua dimensioni tecnologica che in quella organizzativa. Vengono evidenziate le principali sfide ed i nuovi scenari di mobilità che nel prossimo futuro il settore deve prepararsi ad affrontare per lo sviluppo di veicoli sempre più competitivi, efficienti, sicuri ed ecologicamente sostenibili: le nuove architetture del veicolo, l'energia, la telematica, i nuovi materiali, l'ergonomia, le nanotecnologie, i sistemi di sicurezza preventiva, i motori ecologici. Per ciascuna di queste aree viene fornita una panoramica sui principali risultati e gli attuali sviluppi in corso presso CRF ed Elasis, i due centri di ricerca del Gruppo Fiat.

Viene inoltre affrontato il tema della ricerca e dell'innovazione come processo strutturato e sistematico che interviene in tutte le fasi del ciclo di sviluppo prodotto e dell'esigenza che esso sia attuato attraverso un modello organizzativo "esteso" in grado assicurare il coinvolgimento di tutti gli stakeholder, sia interni che esterni, e tale da rendere realmente efficace ed incisiva l'evoluzione del prodotto.

Particolare importanza viene data al modello a "rete", intesa come proficua collaborazione tra la grande industria, gli istituti di Ricerca, le PMI di filiera ed il mondo accademico in grado di creare valore mediante lo scambio di conoscenze, di esperienze e l'applicazione intersettoriale dei risultati e della quale vengono tracciate le principali caratteristiche intrinseche capaci di renderla realmente efficace.

L'intervento si chiude con un elenco di "cose da fare" fornito come spunto di riflessione e discussione alla platea.

Network per la ricerca nel settore automotive: l'esperienza del SAE-Naples Group

Bianca Maria Vaglieco | Istituto Motori CNR - Napoli

SAE-NA è la sezione italiana della prestigiosa SAE International. S.A.E. è l'acronimo di Society of Automotive Engineers, con Sede Centrale a Warrendale, PA, U.S.A. Fondata nel 1905, è la massima associazione mondiale nell'intero settore Automotive, e fonte di informazioni tecniche e di esperienze nel campo della progettazione, produzione, manutenzione, gestione di autoveicoli per uso privato e commerciale, settore OEM e AM, nonché per i motoveicoli e per il settore del trasporto aereo.

La SAE-NA, fondata a Napoli nel 2000, persegue fini di progresso scientifico e tecnico nel campo auto-motoristico e dei settori collegati, svolge attività finalizzata al miglioramento professionale ed alla divulgazione scientifica, valorizzando il ruolo della comunità tecnico-scientifica italiana nel contesto internazionale. A tal fine è promossa la partecipazione con studi e ricerche a congressi internazionali e l'organizzazione di convegni, giornate di studio e seminari con una forte partecipazione di tecnici e ricercatori provenienti da contesti scientifici internazionali di primo livello.

La SAE-NA, riunisce la maggior parte dei ricercatori e dei tecnici provenienti sia dal mondo accademico che nel contesto industriale, rappresenta la comunità scientifica italiana del settore automotive in ambito nazionale ed internazionale con la promozione di attività di cooperazione integrata tra l'industria, l'università e gli istituti di ricerca. Le attività della SAE-NA sono orientate anche al mondo della formazione tecnico-scientifica con l'organizzazione di visite guidate a industrie del settore ed attività speciali per gli studenti universitari, stimolandone anche la partecipazione alle iniziative della SAE International.

I.M.O.L.A.: una "best practice" di innovazione e trasferimento tecnologico

Antonio Ferraro | General Manager Metzeler Battipaglia

I.M.O.L.A. (An Image based Measurement system for the On-Line monitoring of an extrusion Line for Automotive profiles) è il suggestivo acronimo scelto per identificare l'ultimo risultato di una collaborazione più che decennale tra un gruppo di ricerca universitario ed un'azienda del settore automobilistico. E' infatti presso lo stabilimento di Battipaglia della oggi Metzeler – Cooper Standard Automotive che, a partire dal 1995, i ricercatori del gruppo Misure Elettroniche dell'Università degli Studi di Salerno hanno svolto e tuttora svolgono un'intensa attività di innovazione di processo e di trasferimento tecnologico, orientata allo sviluppo di sistemi di visione artificiale per misure senza contatto sulla sezione trasversale dei trafilati in gomma prodotti dalle 10 linee dello stabilimento.

Sin dall'inizio della collaborazione il management aziendale ha richiesto ed ottenuto che come obiettivo della collaborazione vi fosse un miglioramento significativo della qualità del prodotto da ottenere attraverso l'applicazione delle più innovative tecniche di misura senza contatto alla verifica in linea ed in tempo reale della rispondenza alle quote di progetto dei principali parametri dimensionali dei trafilati. Il risultato attuale, ottenuto attraverso passi intermedi indispensabili e comunque sempre innovativi, è un sistema unico al mondo nel settore industriale delle guarnizioni in gomma, che utilizza metodi di misura basati su elaborazione di immagini che sono da considerarsi originali ed innovativi anche della conoscenza scientifica di riferimento.

Nell'intervento verranno descritti i passi fondamentali della collaborazione Azienda-Università con particolare riguardo, in primo luogo agli aspetti tecnici considerati innovativi ed originali ed, in secondo luogo, alle modalità che hanno consentito di ottenere efficienza ed efficacia nella interazione tra ambiti pur tuttavia caratterizzati da caratteristiche e competenze completamente differenti.

Il contributo dei fornitori alle attività di R&S: il caso Ergom

Antonio Bene | Amministratore delegato di Ergom Automotive

L'industria automobilistica continua a subire importanti modifiche strutturali e sviluppi informatici/tecnologici spinti da una competizione che si gioca su uno scenario Worldwide. Per agire su uno scacchiere globale l'efficienza e la competitività vanno ricercate in tutte le discipline del "business" : Marketing - Progettazione- Processo di industrializzazione e finanche in Finance/Administration. Il numero di "players" su scala globale diminuirà sempre di più, mentre quelli su scala locale non andranno mai oltre una dimensione di media grandezza, frequentemente esposti a un "take-over" o a crisi di mercato. Nell'ambito della progettazione e dei processi di industrializzazione va assolutamente implementato l'utilizzo delle tecniche di simulazione e vanno formati i progettisti, sin dalle aule universitarie, nell'uso dei software per la progettazione Cad/Cam e nell'approccio per un utilizzo friendly dei sistemi parametrici.

Ricerca applicata e collaborazioni tra università e impresa nel settore automotive

Gianfranco Rizzo | Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Università degli Studi di Salerno

Il lavoro è finalizzato a presentare un quadro delle attività di ricerca svolte nell'Ateneo salernitano nel settore automobilistico, con l'obiettivo di focalizzare l'attenzione sullo stato delle collaborazioni con l'industria e di stimolare ulteriori sviluppi della rete di relazioni reciproche, soprattutto a livello regionale.

Un'indagine svolta tramite la banca dati delle pubblicazioni di Ateneo, di recente istituzione, evidenzia la produzione da parte dei ricercatori dell'università salernitana di oltre un centinaio di articoli nei settori attinenti l'auto e l'industria automobilistica, prevalentemente di carattere tecnico-scientifico, ma con una presenza significativa anche in campo economico, sociologico e giuridico. All'attività di produzione scientifica, svolta anche in collaborazione con l'industria ed enti di ricerca, si affiancano rapporti di collaborazione su tematiche di ricerca applicata, svolti prevalentemente nell'ambito di convenzioni.

Vengono presentati inoltre i risultati di un questionario sui rapporti tra Università e Industria, effettuandone il raffronto tra le opinioni espresse dai ricercatori salernitani con i risultati raccolti da ATA in un ampio campione di operatori dell'industria, dell'università e dei centri di ricerca a livello nazionale.

Sulla base di un'analisi dei dati raccolti, vengono infine presentate alcune proposte tese a migliorare e favorire le interazioni reciproche tra università e industria, con particolare riferimento al settore automobilistico, in una logica di rete e di integrazione con le istituzioni attive sul territorio in tema di trasferimento tecnologico.

Il Master di Ingegneria dell'Autoveicolo dell'Università Federico II di Napoli

Adolfo Senatore | Dipartimento di Ingegneria Meccanica per l'Energetica, Università di Napoli Federico II

La crescente domanda di formazione di matrice accademica mirata a fornire una solida preparazione tecnico-scientifica per gli aspetti di innovazione e progettazione di prodotto e di processo nel settore automobilistico, in linea con le esigenze del mercato di riferimento, rappresenta la motivazione sostanziale per l'istituzione del Master Uniauto - Master universitario di Ingegneria dell'Autoveicolo di II livello. Partendo da questa premessa, la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Napoli Federico II, su iniziativa del Dipartimento di Ingegneria Meccanica per l'Energetica con il patrocinio dell'Assessorato all'Università ed alla Ricerca Scientifica della Regione Campania ha predisposto il Master che è giunto alla quarta edizione.

La Facoltà di Ingegneria Partenopea, in considerazione dei positivi riscontri delle precedenti edizioni, arricchisce, così, la propria offerta formativa. Tali riscontri sono ottenuti mediante un costante feed-back con le realtà di grande rilevanza nazionale ed internazionale che a vario titolo (finanziamenti, offerta di stage, docenza, etc.) supportano l'iniziativa.

La perfetta sinergia tra Università ed Aziende sostenitrici rende possibile, infatti, adeguare il taglio ed i contenuti degli insegnamenti alle esigenze più attuali del comparto automobilistico, offrendo un importante contributo allo sviluppo industriale del settore in termini di competenze e capacità produttive. La finalità di "creare ricchezza" all'interno di un comparto a tecnologia matura esposto alle sfide del mercato globale passa attraverso la valorizzazione del capitale umano ed è, dunque, strettamente correlata alla disponibilità di risorse umane altamente competenti.

Il Master si rivolge, pertanto, a giovani laureati in ingegneria che, animati dalla volontà di raggiungere significative mete professionali, mirano a consolidare, specializzare e completare le competenze acquisite nel corso del normale iter accademico.

Esperienze di formazione innovative: la partecipazione a Formula ATA/SAE

Alessandro Naddeo | Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Università degli Studi di Salerno

La "Formula SAE Italy" è una competizione internazionale tra le Università di tutto il mondo in cui ci si sfida progettando e realizzando prototipi da competizione a ruote scoperte. L'obiettivo di questa competizione è quello di dare la possibilità agli studenti ed ai laureandi delle facoltà d'Ingegneria di tutto il mondo di dimostrare le proprie capacità di progettazione nell'ambito automotive e cimentarsi nelle diverse classi di competizione.

L'ipotesi di base è quella che sia commissionata al team la progettazione e realizzazione di un prototipo di autoveicolo da competizione secondo le rigide specifiche dettate dal Regolamento.

Nell'anno 2007, per la prima volta, l'Università degli Studi di Salerno ha preso parte all'evento in "Classe 3" con un team formato da studenti e laureandi del Corso di Studio in Ingegneria Meccanica, diretti dal Prof. Michele Pappalardo e dall'Ing. Alessandro Naddeo.

Gli studenti coinvolti, appartenenti ai Corsi di Laurea e Laurea Specialistica di Ingegneria Meccanica, sono stati organizzati in gruppi di lavoro tematici, lavorando in team secondo i principi del concurrent engineering, applicando metodologie e conoscenze acquisite o acquisende negli insegnamenti dei Corsi offerti dalla Facoltà.

L'esperienza maturata dagli studenti ha portato il Team a presentare, nel Settembre 2007, il progetto a Fiorano (MO) ed a classificarsi 3° nella Competizione in Classe 3 con la vettura denominata UT07.

Sessione 3

Politiche industriali e sviluppo territoriale

Coordina: Francesco Zipoli

Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Università degli Studi di Salerno

La catena della fornitura nel Mezzogiorno: evidenze empiriche e politiche industriali

Anna Giunta | Dipartimento di Economia, Università degli Studi di Roma Tre

A differenza del passato in cui mediamente le imprese meridionali si distinguevano per un elevato grado di integrazione verticale del processo produttivo causato dagli alti costi di utilizzo del mercato, con gli anni '90 si evidenziano segnali significativi di mutamento negli assetti organizzativi delle imprese localizzate nel Mezzogiorno. Infatti, in questi anni le imprese meridionali avviano rilevanti processi di divisione del lavoro, che conducono, nel corso di un decennio, ad una lenta convergenza della intensità del ricorso alla subfornitura. Questo processo interessa anche le grandi imprese localizzate nel Mezzogiorno, come evidenziato da diversi studi.

L'obiettivo della relazione è duplice. In primo luogo fornire riscontri empirici sulla performance delle imprese subfornitrici meridionali, mostrando che nel mutato contesto della divisione internazionale del lavoro, il dualismo Nord-Sud della struttura industriale italiana appare riproporsi con nettezza. In secondo luogo, discutere l'evoluzione della politica industriale italiana a cui è stato potenzialmente affidato il compito del rafforzamento degli scambi tra le imprese, evidenziando quali sono stati i limiti del disegno di incentivazione.

Il decentramento produttivo, i fallimenti di rete, e le implicazioni per la politica industriale

Josh D. Whitford | Department of Sociology, Columbia University

Alla politica industriale si attribuisce solitamente il ruolo di compensare forme di 'fallimento del mercato'. Il decentramento produttivo, viceversa, si associa al bisogno di stimolare reti di competenze e di produzione. Nella presentazione, si sosterrà che questa differenza è frutto di una lacuna concettuale nella letteratura sulla governance. Il concetto del 'fallimento di rete' è poco sviluppato nelle scienze sociali, nonostante il fatto che (1) si accetta che le reti siano una forma importante di governance soprattutto in settori dove c'è molta incertezza, (2) teorie sul fallimento d'impresa (o dell'organizzazione/gerarchia) e sul fallimento di mercato siano ben sviluppate e conosciute nella letterature sulla governance. Nella presentazione si traccia, dunque, una teoria e una tipologia del 'fallimento di rete', concettualizzando anche le diverse fonti del fallimento e quali strategie possano essere messe in atto per contrastarlo. Si concluderà, traendo spunto dall'industria dell'auto in Italia, con un accenno a come la teoria chiarisce come meglio strutturare la politica industriale regionale per realtà produttive decentrate.

Distretti tecnologici e processi di ricerca nel settore Automotive

Vito Albino | Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Gestionale, Politecnico di Bari

La crescita del settore automotive e il ruolo che esso può avere per lo sviluppo dei territori sono da tempo al centro dell'attenzione delle politiche industriali e di sviluppo. Gli obiettivi di occupazione e di generazione di indotto sono sempre stati considerati centrali nelle azioni volte a sostenere l'insediamento in specifiche aree geografiche di unità produttive (di imprese sia nazionali che estere) e la crescita del sistema imprenditoriale locale. Se da un lato quindi le politiche industriali si sono posti tali obiettivi, dall'altro i fenomeni di ristrutturazione che hanno interessato il settore su scala globale hanno posto nuove esigenze e sfide industriali. In particolare, le esigenze di "accorciare" la distanza fra le attività di R&S e quelle manifatturiere, di presidiare lo sviluppo delle conoscenze core e di localizzare attività in aree geografiche a più basso costo del lavoro impongono ripensamenti strategici anche a livello di politiche industriali. Lo sviluppo del settore automotive in ambito nazionale, ma anche il mantenimento di attività produttive in realtà locali che storicamente hanno visto la presenza di tale settore, può essere perseguito attraverso il rafforzamento dei processi di ricerca industriale e di innovazione nel settore.

Tra le azioni strategiche adottate, lo sviluppo di distretti tecnologici è stato considerato nell'ultimo decennio in Italia particolarmente significativo. L'idea di fondo di rafforzare le relazioni tra le istituzioni di ricerca e formazione, pubbliche e private, ed il sistema delle imprese mira a costituire quella "vischiosità" nel territorio che possa rendere più difficile la smobilitazione delle unità produttive e, auspicabilmente, più attrattivo il territorio agli investimenti nella R&S anche da parte delle imprese. Tale politica deve comunque scontare alcune specificità connesse alle singole realtà territoriali interessate, al contesto tecnologico di riferimento, nonché alle caratteristiche degli attori coinvolti.

Il caso del distretto tecnologico della mecatronica, localizzato nell'area barese e fortemente vocato al settore componentistica automotive, può costituire un interessante esempio di come le specificità menzionate possano richiedere affinamenti nelle politiche industriali e di sviluppo del territorio.

A tale riguardo, si individuano tre azioni che una politica industriale dovrebbe essere in grado di svolgere perché tale realtà possa aspirare a sopravvivere: stimolare la localizzazione di centri di ricerca privati, sostenere la nascita/crescita di "campioni" locali, promuovere l'allineamento e lo sviluppo delle competenze scientifiche e tecniche necessarie perché possa attuarsi una reale integrazione tra università, centri di ricerca e imprese.

Qualità Totale, organizzazione della Fabbrica Integrata e decentramento produttivo nel Mezzogiorno: il passaggio del gruppo Fiat da Industria a In-dustria

Pasquale Persico | Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Università degli Studi di Salerno

Nel bel saggio di Luciano Gallino "La scomparsa dell'Italia industriale", edito da Einaudi, si sottolineava, a proposito del settore auto, che il problema principale rimaneva quello di arrivare a produrre un volume di super componenti, da aggiungere ad una produzione completa, che consenta una produzione equivalente di 3 milioni di auto per anno. Seppure ipotizzata come strategia, l'ipotesi veniva in ogni caso ritenuta improbabile, allora, data la eccessiva diversificazione di attività del gruppo (2002).

L'intervento che viene presentato al convegno parte da queste considerazioni, e constatando che questa ipotesi è oggi nel piano industriale del Gruppo, e quindi probabile in termini di

realizzazione, affronta il tema del cambiamento organizzativo come nuova visione della Fabbrica integrata.

Il tema della qualità totale, dell'organizzazione delle attività nella e fuori della Fabbrica integrata, il terzismo e l'identità territoriale, vengono rivisitati alla luce di un nuovo approccio teorico in cui si accenna al passaggio definitivo della organizzazione produttiva dalla forma Industria, in cui il produrre dentro era il modo di accumulare vantaggi competitivi, alla forma organizzativa di In-dustria cioè di un'organizzazione produttiva che si avvantaggia ogni giorno delle informazioni che entrano (in) nel modello organizzativo, e questo è capace di riposizionare il modo di produrre qualità e organizzazione.

La nuova Fiat grazie all'esperienza consolidata delle pratiche di World Class Management, pur ispirandosi al modello Toyota, riesce ad integrare nuovi modelli di controllo di qualità (Sei sigma day è diventata una consuetudine) utilizzando le nuove tecnologie disponibili fino ad accumulare vantaggi tecnologici sempre più allargati nei tanti prodotti core componenti del prodotto auto. Oggi il DNA del Gruppo Fiat è sufficientemente specifico da poter parlare di un' articolazione organizzativa capace di produrre Know-How specifico, accumulato e localizzato (il nuovo investimento in formazione ed impianti a Pomigliano si spiega in questa visione).

Le nuove tecnologie si allontanano in parte dal tentativo di automazione spinta, per dare valenza al decentramento che assume sempre più un carattere di possibile sistema territoriale con valenza diversificata. L'ipotesi che la nuova in-dustria possa beneficiare di vantaggi dovuti a progresso tecnico localizzato, restituito attraverso nuovi processi di learning by doing, non è più improbabile, specie se accompagnati da specifici modelli di politica industriale a governance regionale e locale.

Le nuove tecnologie utilizzate non sono solo quelle spinte dalle ICT ma spesso posso essere ridefinite a valenza ICKT, dove la K sta per Knowledge, e sottolinea che le modalità di trasmissione delle conoscenze e le modalità di accumulazione vengono accelerate nei nuovi modelli organizzativi disponibili. L'integrazione di CAD/CAM/CAE richiedono nuove modalità di penetrazione di Knowledge-Base Engineering Technologies, queste vanno stressate in nuove interazioni capabilities-competence, così che le stesse finiscono per produrre milioni di informazioni provenienti dal mercato (clienti e Fornitori) , dagli utilizzatori (operai ed ingegneri), dai fornitori di servizi (assistenza e commercializzazione), dai manutentori (di impianti) , dai laboratori di ricerca e sviluppo (interni ed esterni).

Se la Fiat è allora in-dustria e non più industria, la politica industriale regionale può avere un ruolo se interpreta ed intercetta lo spazio per le economie esterne capaci di riprodurre i vantaggi competitivi localizzati, sempre più dipendenti dalla qualità del capitale umano e dal capitale sociale riproducibile. Il terzismo dell'in-dustria se affrontato con consapevolezza potrebbe essere meno rischioso di quello dell'industria.
