

4

CHIACCHIERE CON... Carlo Sinceri

L'INTERVISTA

Auto: quale il futuro?

I novanta anni di Oica (Organizzazione mondiale dei Costruttori di Automobili), l'ambiente e la sicurezza, le auto low cost e quelle del futuro.

Ecco il punto di vista di Carlo Sinceri

di Paolo Beducci



Chi è

Carlo Sinceri, laureato in Fisica, dopo una trentennale esperienza in Fiat terminata nel 2000, ha ricoperto il ruolo di presidente Anfia fino al 2005 e da gennaio 2006 quello di vicepresidente. Dall'autunno 2007 è presidente di Oica.

Novant'anni di sfide all'insegna della tutela degli interessi dei costruttori e la loro rappresentanza a livello mondiale. Più in particolare, lo studio delle tematiche relative allo sviluppo e al futuro dell'industria automobilistica, associato all'elaborazione di specifici *position papers*. Ecco la *mission* di Oica, Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili, costituita a Parigi nel 1919; tra i suoi soci fondatori annovera

anche Anfia. Oggi Oica raggruppa oltre 40 associazioni nazionali e rappresenta la voce globale dell'industria automobilistica nello scacchiere internazionale.

Oica sta per compiere novanta anni. Può illustrare le linee direttrici che guidano il lavoro della vostra organizzazione?

Per qualche esempio concreto, posso fare subito riferimento alle attività operative di



L'industria automobilistica è pienamente consapevole della responsabilità per una mobilità sostenibile; di conseguenza, i costruttori giocheranno il proprio ruolo fino in fondo

zionale (anche se debbo peraltro aggiungere che, come Anfia, abbiamo vissuto positive collaborazioni con l'ICE, che hanno portato alla realizzazione di importanti progetti comuni).

L'industria legata alla mobilità su gomma è senza dubbio uno dei cardini dell'economia mondiale e europea. Quali i punti che a suo avviso possono essere considerati eccellenze di questa industria e quali invece le aree in cui a suo parere si può e si deve migliorare?

Nessun settore rivolto al consumer risponde contemporaneamente a queste caratteristiche: il valore dell'investimento familiare (il secondo bene per importanza dopo la casa); la lunghezza del *time-to-market* per i nuovi prodotti; la temperatura del clima competitivo tra i differenti *players*; il peso delle normative e dei regolamenti.

Questi elementi (molto differenti e distanti tra loro, e quindi di ancora più difficile gestione complessiva) spiegano allo stesso tempo i risultati del passato e il percorso futuro. C'è, per tutti i costruttori, un primo "si deve migliorare": è costituito dalla capacità di rispondere alle normative sempre più stringenti in tema di sicurezza e di ambiente. A questo riguardo, va detto che l'industria automobilistica è pienamente consapevole della responsabilità per una mobilità sostenibile; di conseguenza, i costruttori giocheranno il proprio ruolo fino in

fondo, pur non mancando di ricordare al decisore politico (nazionale o sovranazionale) che la tecnologia del veicolo, da sola, non potrà costituire la risposta a tutti i problemi sul tavolo: c'è da tenere in conto un parco esistente (che evidentemente non beneficia dei salti tecnologici), le infrastrutture, i consumatori. Le grandi sfide, i grandi obiettivi, richiedono il concorso di tutti gli attori coinvolti.

C'è poi un secondo asse di miglioramento e che riguarda la capacità competitiva di ogni costruttore verso i propri concorrenti; anche in questo caso, non è immaginabile uno scenario che contempra un raffreddamento del clima concorrenziale.

Ambiente e sicurezza sono due degli argomenti all'ordine del giorno che chi opera nella filiera dell'auto ha in questa fase al centro del proprio lavoro. Ci sono però ancora molte differenze fra le norme delle varie aree del mondo. Non

"Negli ultimi 20 anni la ripartizione della produzione mondiale è cambiata. Nord America, Europa Occidentale e Giappone rappresentavano oltre l'85%; tale quota è ora al 57%"

crede che un'armonizzazione di queste norme potrebbe essere auspicabile?

Parlando del Comitato Tecnico di Oica, avevo prima citato Ginevra e il WP29, le sedi del processo di armonizzazione avviato esattamente 50 anni fa.

Lo scorso giugno abbiamo celebrato questo anniversario; nel mio intervento, per sottolineare l'importanza che il processo di armonizzazione riveste per i costruttori, presentai l'industria automobilistica mondiale come uno dei principali "clienti" dell'accordo del 1958. E come clienti, "compriamo" e "paghiamo". Noi paghiamo attraverso lo sviluppo di prodotti che offrono prestazioni sempre crescenti e, in particolare, livelli di sicurezza e protezione ambientale nettamente superiori a quelli di non molti anni fa; e i prodotti futuri saranno ancora più sicuri ed ancora più rispettosi dell'ambiente.

E che cosa compriamo? Compriamo la possibilità di ottenere una certificazione internazionale dei nostri prodotti sotto il principio del reciproco riconoscimento: in altre parole, "approved once, accepted everywhere". In termini concreti, ciò significa per i costruttori evitare la dispersione di ingenti risorse nell'inseguire una proliferazione enorme di varianti tecniche e canalizzare tali risorse per soddisfare (e magari superare) le aspettative del cliente.

In realtà, non possiamo ancora parlare di compiuta accettazione globale; rimane tutto-