



Quattro chiacchiere con... **Carlo Sinceri**

di Paolo Beducci

Auto: le sfide **del futuro**



- Nato a La Spezia il 30/09/1945
- Laurea in Fisica (University di Torino, 1969)
- Esperienze professionali: tutte nel settore automobilistico
- Assunto in Fiat nel 1969 (Direzione Marketing)
- Dal 1976 a fine 2000 in Fiat Auto, Direzione Marketing & Commerciale; i ruoli più significativi ricoperti:
 - direttore marketing (1992 - 1996)
 - direttore ricambi ed assistenza tecnica (1997)
 - direttore vendite mercati europei (1998)
 - Marketing & Sales Senior Vice President (1999-2000)
- Presidente ANFIA per due mandati, da fine 2000 a fine 2005
- Da gennaio 2006, vice presidente di ANFIA
- Dall'autunno 2007 presidente OICA (mandato biennale, con scadenza all'assemblea generale dell'autunno 2009)



L'industria automobilistica è pienamente
consapevole della responsabilità
per una mobilità sostenibile

TM – Dottor Sinceri, l'Oica - di cui lei è presidente - sta per compiere 90 anni. Può illustrare ai nostri lettori le linee direttrici che guidano il lavoro della vostra Organizzazione?

È vero, quasi 90 anni. L'Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili è stata infatti costituita a Parigi nel 1919; e tra i soci fondatori va annoverata l'Anfia. Oggi l'Oica raggruppa oltre 40 associazioni nazionali e rappresenta la voce globale dell'industria automobilistica nello scacchiere internazionale. Nostro obiettivo generale è la 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. Per qualche esempio concreto, posso fare riferimento alle attività operative di due dei quattro comitati organizzati all'interno dell'Oica. Il Comitato Tecnico raccoglie, attraverso le Associazioni nazionali, le valutazioni dei costruttori su tutte le tematiche normative e svolge un ruolo importante in sede Unesco, a Ginevra, partecipando ai lavori del cosiddetto WP29, il forum per l'armonizzazione globale. Qualche parola in più per

il Comitato Industriale Economico e Politico, anche per sottolineare l'attuale presidenza italiana attraverso Guido Rossignoli, direttore generale di Anfia; tra i più recenti "prodotti" di tale comitato, il significativo contributo alla stesura del position paper Oica sul CO₂, tematica oggetto di una conferenza stampa al Salone 2008 di Ginevra e di un efficace confronto tra i tre diversi approcci sviluppati da altrettante aree mondiali (l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone).

TM – Lei è anche vice presidente di Anfia, l'associazione italiana che vanta una storia di quasi cento anni. Quali le differenze più evidenti che nota dal suo punto di osservazione fra Italia e altre nazioni in questo comparto?

Il perimetro più corretto per un confronto è rappresentato dall'Unione Europea, soprattutto considerando che oggi le decisioni più impattanti sul nostro settore si assumono a Bruxelles. Ponendo a paragone le attività sviluppate dalle più significative Associazioni nazionali (parlo di Italia, Francia, Germania, che - tra l'altro - hanno un seggio permanente nel board dell'Oica), non rilevo differenze vistose, anche se ciò non esclude che si presentino talora priorità e valutazioni diverse

(un esempio recente: il dossier CO₂ a livello europeo); mi sembrano più significative le differenze in termini di strumenti di comunicazione.

Vorrei anche sottolineare una peculiarità di Anfia: la rappresentanza dell'intera filiera automotive e non dei soli costruttori: è un caso raro, anche se non unico, sia in Europa sia nel resto del mondo.

Passando invece ai diversi Paesi, l'attenzione dei governi verso questo settore industriale è sempre piuttosto alta, in coerenza con il forte peso - anche in termini occupazionali - dell'automotive. Credo comunque di non sbagliare affermando l'esistenza di vantaggi - per le associazioni e le aziende da esse rappresentate - nell'operare in Paesi con minore burocrazia, minori sovrastrutture fiscali sull'auto, maggiore orientamento a "fare sistema" nelle attività di promozione internazionale (anche se debbo peraltro aggiungere che, come Anfia, abbiamo vissuto positive collaborazioni con l'Ice, che hanno portato alla realizzazione di importanti progetti comuni).

TM - L'industria legata alla mobilità su gomma è senza dubbio uno dei cardini dell'economia mondiale ed europea. Quali i punti che a suo avviso possono essere considerati eccellenze di questa industria e quali invece le



Quattro chiacchiere con... Carlo Sinceri

Anfia e VDA hanno firmato un accordo per la protezione dei diritti di proprietà intellettuale, a salvaguardia degli interessi e dei diritti dei rispettivi associati

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 sovra nazionale) 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.

TM - 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 crede che una 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 e 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 ones, 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 tuttora più corretto dire "accettato in molti Paesi nel mondo". Dobbiamo però riconoscere un forte miglioramento della situazione; d'altra parte il WP29, essenzialmente un consesso europeo ai suoi esordi, ha saputo



È scontato l'impegno di tutti i costruttori nella sfida per ridurre i costi

progressivamente aprirsi ad altri paesi e continenti e oggi può essere considerato un forum mondiale. Nella vostra domanda, c'era il riferimento a sicurezza e ambiente. Ebbene, a oggi l'obbligo di montare le cinture di sicurezza nei vari Paesi del mondo è solamente vicino al 100 per cento.

E in termini ambientali, resta il problema della qualità dei carburanti, con forti distanze dagli standard occidentali anche in Paesi di forte rilievo nel nuovo quadro internazionale dello sviluppo automobilistico.

E a questo riguardo, sono molto lieto che il WP29, raccogliendo i nostri stimoli, abbia deciso di affrontare questo tema per verificare le possibilità / modalità di misure più stringenti.

TM - L'auto è stata il motore dello sviluppo e della crescita industriale per un secolo intero. Sessanta milioni di persone nel mondo lavorano alla realizzazione di questo straordinario prodotto. Non crede che l'industria dell'auto debba trovare una nuova veste che le permetta di essere il propulsore della crescita tecnologica del XXI secolo?

C'è, qui, a mio avviso, un equivoco. I grandi sviluppi dell'elettronica, la miniaturizzazione, i nuovi prodotti che accompagnano

la nostra vita tutti i giorni, hanno anche indotto a ridimensionare la capacità innovativa nel settore automobilistico.

Non intendo mettere in discussione i risultati - certamente straordinari - dell'elettronica di consumo. Di sicuro però penso di poter tranquillamente affermare che non esiste confronto tra i veicoli di ieri e quelli di oggi: sotto tutti i parametri.

L'industria dell'auto sta affrontando, come nessun altro settore, sfide ambientali molto impegnative; ha ottenuto, in termini di riduzione del CO₂, risultati migliori a ogni altro comparto industriale. Presto, i nuovi livelli di emissioni saranno talmente bassi da arrivare in prossimità della capacità di lettura degli stessi.

In termini di sicurezza, la responsabilità del veicolo negli incidenti che purtroppo continuano a manifestarsi è ormai poco superiore allo zero. E infine, il settore automobilistico investe in R&D più di ogni altro settore industriale. Io non dico che saremo "il" propulsore della crescita di questo XXI secolo; certamente il ruolo svolto dal nostro settore industriale sarà ancora di assoluto rilievo.

TM - Da una parte auto sempre più personalizzate, dall'altro il fenomeno dell'auto low cost. Quale a suo parere la direzione che prevarrà?

Prima di tutto, suggerirei qualche cautela sul concetto dell'auto low cost. Il costo è fortemente condizionato dai requisiti che la singola auto deve soddisfare, per quanto riguarda sia gli aspetti normativi (sicurezza, ambiente, ecc.) sia quelli collegati alle aspettative del cliente.

La verifica sarà possibile solamente quando vetture low cost saranno commercializzate nei mercati avanzati e vendute in quantità significative.

È peraltro da considerarsi scontato l'impegno di tutti i costruttori nella sfida per ridurre i costi, naturalmente a parità (almeno) di prestazioni.

Vorrei concludere su un aspetto particolare della vostra domanda. L'attuale forte differenziazione dell'offerta di modelli è originata dalla grande varietà di bisogni e aspettative da parte della clientela (e, naturalmente, dalla capacità dei car designer di percepire in anticipo queste esigenze).

Quale tipo di vettura sarà vincente nel lungo termine? E quale sarà perdente tra le attuali proposte? Rispondere a una tale domanda, sempre che sia possibile e abbia un senso, è certamente complesso. Partendo dai possibili perdenti, io credo che - nonostante le critiche soprattutto ambientali che stanno



L'industria dell'auto
ha ottenuto, in termini di riduzione
del CO₂, risultati migliori a ogni
altro comparto industriale

coinvolgendo alcune tipologie di veicoli - non ci siano vittime predestinate a scomparire; ho troppa fiducia nelle matite e nei PC dei car designer, strumenti capaci di superare gli attuali problemi. Quanto al possibile winner, perché non pensare che esso ... non sia ancora apparso? Anche parlando dei vincenti, peraltro, per molti e molti anni ancora, dovremmo tenere in considerazione forti differenze tra i differenti mercati.

TM - Sta cambiando anche la geografia degli investimenti e della produzione dell'auto. Inoltre il Giappone ha superato nella classifica dei produttori gli Stati Uniti. Si è aperta una nuova era per questa industria?

Negli ultimi 20 anni la ripartizione della produzione mondiale è cambiata profondamente. Nord America, Europa Occidentale e Giappone rappresentavano oltre l'85% dell'output mondiale; tale quota è scivolata al 57% e al termine di questo decennio sarà attorno al 51 - 52 per cento.

Ma questa caduta si applica ai valori percentuali, non ai volumi assoluti, che invece sono stati mantenuti negli ultimi 20 anni (con una modesta crescita del 6 per cento). E, astraendoci dalle fluttuazioni legate ai trend economici e finanziari, così

rilevanti nell'attuale congiuntura, questa tendenza a una stabilità di fondo è attesa prolungarsi anche nel medio termine. Vedremo se le tante previsioni negative formulate riguardo a queste aree continueranno, anche nel prossimo futuro, a essere disattese. Rimane vero che, in particolare nell'ultimo decennio, lo sviluppo della produzione mondiale è avvenuto grazie ai volumi aggiuntivi assicurati dallo sviluppo dei mercati emergenti, la cui crescita - anche se a tassi più contenuti - proseguirà anche nel medio periodo.

TM - Un altro argomento che ci pare interessante è l'auto non inquinante (elettrica, a idrogeno, con fuel cells). Sempre più spesso si vedono prodotti che vanno in questa direzione, ma la strada appare ancora lunga. Secondo lei quanto lunga?

Sicuramente per talune tecnologie la strada è ancora lunga e la previsione delle tempistiche non risulta certamente agevole.

È anche difficile dire quali saranno - nel lungo termine - le tecnologie vincenti e quelle perdenti. E probabilmente non sarà una sola tecnologia a rappresentare la risposta in tutti i paesi del mondo. Di sicuro, oggi e nel medio termine, la miglior risposta verrà da un

mix di soluzioni, anche alla luce di caratteristiche locali.

Per esempio, in Italia, grazie alla leadership tecnologica della nostra industria al riguardo, una forte opportunità è rappresentata dal metano, oggi molto penalizzato dall'insufficiente sviluppo della rete distributiva.

TM - Un ruolo importante nel mondo dell'auto lo hanno anche i costruttori di macchine utensili e di sistemi di produzione in senso lato. Cosa chiede l'industria dell'auto a questi interlocutori?

Le aziende citate fanno parte del grande, importante mondo della fornitura che ruota attorno ai costruttori.

Di conseguenza, le richieste nei loro confronti sono le stesse rivolte alla componentistica: una collaborazione "tra partner" per ottenere vantaggi competitivi, declinati in termini sia di costo sia di prestazioni / innovazione. La sfida globale può solamente contemplare obiettivi importanti.

Per quanto riguarda il mondo della fornitura, mi fa piacere segnalare che, circa un anno fa, ANFIA e VDA (l'associazione tedesca) hanno firmato un accordo per la protezione dei diritti di proprietà intellettuale, a salvaguardia degli interessi e dei diritti dei rispettivi associati. ■