

On. Filippo Pandolfi
Vice Presidente,
Commissione Comunità Europee
rue de la Loi 200
1049 BRUXELLES

Caro Presidente

La ringrazio anzitutto per l'occasione datami di incontrarLa.

Durante detto colloquio Lei mi ha posta una domanda che ho cercato di aggirare, senza nascondere un certo imbarazzo. Come si ricorderà, la domanda verteva su quali temi di ricerca l'industria auto avrebbe indicato come prioritari nel caso vi fosse l'opportunità di un importante supporto a livello CCE.

Immagino che Lei si sarebbe aspettato, data la mia passata esperienza del settore, una risposta diretta e chiara. La ragione del mio imbarazzo era dovuta al fatto che, forse, la risposta più diretta sarebbe stato il confessare che dal settore auto non sarebbe uscita nessuna indicazione di temi specifici di rilievo (come lo sviluppo di nuovi motori) limitandosi probabilmente alla richiesta di supporto per azioni "orizzontali" di ricerca in collaborazione tra varie aziende. In tale direzione, del resto, il *Joint Research Committee* (ente informale di collaborazione tra sei principali aziende auto europee) si è già più volte espresso partecipando alle gare di programmi come *Joule* e *Brite*.

Riflettendo sul nostro colloquio mi sento in dovere di disturbarLa ancora, cercando di approfondire un po' meglio l'argomento.

L'ipotizzata risposta dell'industria auto credo sarebbe in realtà tipica di tutti i settori per i quali il "regime tecnologico" è molto complesso e ben consolidato. Per regime tecnologico intendo l'insieme delle soluzioni progettuali, dei mix di materiali e di componenti, delle tecnologie produttive, nonché dell'intreccio consolidato formato dalla catena dei fornitori primari e secondari.

La complessità del regime tecnologico non riduce l'attività innovativa, ma ne vincola fortemente gli spazi che devono rispettare compatibilità di varia natura. E' difficile in tali condizioni immaginare risposte "rivoluzionarie" per soddisfare esigenze nuove come quelle imposte, ad es., dalla salvaguardia ambientale. Ne è stata riprova il fatto che al fervore di idee e soluzioni originali proposte durante la crisi energetica degli anni '70, l'auto ne sia uscita sì fortemente innovata, ma senza che si vedano cambiamenti singoli determinanti. Il successo innovativo è formato da una serie di piccoli passi che solo sommati uno all'altro danno risultati tangibili.

L'innovazione nell'auto è pertanto un lavoro di specialisti difficilmente configurabile sotto grandi progetti con obiettivi globali fortemente varianti rispetto alle soluzioni progettuali attuali. Da qui l'imbarazzo ad elencare una serie prioritaria di temi da affrontare.

Naturalmente si possono indicare delle direttrici "orizzontali" di ricerca del resto comuni a molto altri settori, come quella importantissima di sviluppare uno "zoccolo" scientifico in sostituzione di quello empirico su cui spesso si basa il sapere tecnico.

Se quanto sopra rappresenta realisticamente, credo, la situazione del settore auto, rimane tuttavia fondamentale il chiedersi se il regime tecnologico attuale sia compatibile con le molteplici sfide cui il prodotto auto è sottoposto (ambiente, qualità della vita, compatibilità con altri sistemi di trasporto, ecc.).

Pur riconoscendo pertanto la difficoltà di cambiare regime tecnologico, andrebbe comunque chiesto se esiste un "portafoglio di idee" alternative e se esso sia significativo e congruente con le possibilità che il progresso tecnologico generale mette a disposizione (ad es., derivante dalla rivoluzione della microelettronica e dell'informatica).

Salvo dimostrazione del contrario attraverso un'indagine accurata, c'è da presumere che detto portafoglio si dimostri non molto rifornito. E ciò, sia per i vincoli alla creatività posti dalla

coscienza della complessità del regime tecnologico attuale (per quei contributi al portafoglio delle idee che vengano dalla ricerca e dalla strategia aziendale auto), sia per la poca credibilità di idee provenienti da altri settori (magari in cerca di opportunità di utilizzazione di nuove scoperte - si veda ad es. il molto parlare che si fa dei ceramici ingegneristici) meno consapevoli dei vincoli di cui si è detto.

Ma anche se l'indagine mostrasse l'esistenza di un portafoglio di idee su cui varrebbe la pena di investire, un eventuale programma di approfondimento rischierebbe di confrontarsi con la scarsità delle risorse disponibili, tutte concentrate sul portare avanti le innumerevoli necessità innovativi legate al cercare di adattare il regime tecnologico attuale alle molteplici esigenze poste dal mercato, dalla normativa, dalla concorrenza.

Non vorrei, tuttavia, con l'ipotesi di cui sopra portarla a concludere che sia meglio lasciarle le problematiche del settore auto alle sue proprie dinamiche e "idiosincrasie" interne. Data l'importanza dei problemi in gioco, mi sembra sia da sostenere un eventuale intervento della Commissione per approfondire la situazione. Credo tuttavia che non si andrebbe molto lontano se l'approccio fosse del tipo normale limitandosi a "chiedere" che il settore si pronunci. L'approccio della Commissione dovrebbe essere molto più "aggressivo" anche se più "rischioso".

D'altra parte mi sembra che sia dovere della Commissione riflettere su quali siano gli "effetti di ritorno", su un settore vitale come l'auto, di politiche che essa stessa porta avanti, come: la spinta alle tecnologie dell'informatica e delle telecomunicazioni, la più severa regolamentazione della "product liability", la apertura totale dei mercati (per non parlare del miglioramento della qualità della vita, della sicurezza e della salvaguardia ambientale).

L'esame di questi "effetti di ritorno" può mostrare non solo le difficoltà a reagirvi, ma anche come dover operare. Voglio citare pochi esempi:

- le potenzialità della micro-elettronica se prese sul serio, possono produrre un cambiamento rivoluzionario del regime tecnologico auto. Tuttavia se anche si possano sviluppare dei "concept car" che dimostrino i cambiamenti ipotizzabili, essi rimarrebbero dei "dream car" se non si sviluppa un settore della "componentistica" auto capace di portare avanti la rivoluzione a livello dei componenti;
- le esigenze della "product liability" possono richiedere lo sviluppo di concetti del tutto nuovi di test dei componenti e del prodotto finale (ad es., per verificare gli effetti sinergici catastrofici di eventuali difetti con lo sviluppo della naturale usura). Ma chi si prende carico dello sviluppo massiccio di ricerche per aprire nuove idee al proposito? I fornitori di materiali e componenti (spesso troppo piccoli rispetto alla difficoltà del problema) o i produttori finali?
- il miglioramento della qualità della vita può dipendere non tanto dallo sviluppo di un singolo prodotto (l'auto), ma dallo sviluppo di sistema. Si pensi al caso del traffico urbano: uscirà mai una "auto da città" se non dallo sviluppo del "sistema" trasporto urbano? Ma chi se ne deve far carico?

Il punto di osservazione della Commissione dalle Comunità Europee è un punto privilegiato per una visione più ampia dei problemi che si pongono al nostro futuro. Penso pertanto che il Suo Interesse a trovare una risposta più produttiva di azione di quanto io Le abbia fornito, vada incoraggiato.

Un primo passo potrebbe essere quello di un'indagine approfondita sul portafoglio di idee esistenti. Sarebbe ad esempio istruttivo rivisitare che fine hanno fatto le molte idee che la crisi energetica aveva "liberato" dai vincoli della fantasia degli addetti ai lavori. A suo tempo (1976) per puro divertimento avevo io stesso provato a riferirne in via semiseria in un racconto di fantasia "Auto 2000". Glie ne allego volentieri una copia. Credo che si possano spostare tranquillamente le date indicate di un 20 anni, senza che si perda molto del sapore futuristico dello scenario tecnologico ivi descritto.

La prego di scusarmi, caro Presidente, se ho così a lungo approfittato del suo tempo.

Cordiali saluti

Ugo L. Businaro