

Στην πρώτη γραμμή

Ενα 27χρονο Ελληνόπουλο από την Κοζάνη, ο Δημήτρης Σαββίδης, εδώ και λίγους μήνες βρίσκεται σε έναν ιδιαίτερα νευραλγικό τομέα της IVECO/FORD Αγγλίας. Έχει αναλάβει τα καθήκοντά του ως Homologation Engineer, μια ιδιαίτερα σημαντική θέση και παντελώς άγνωστη, ακόμη, στη χώρα μας. Ξεκίνησε από τα ΤΕΙ Θεσσαλονίκης και σε μικρό χρονικό διάστημα βρέθηκε να διαπρέπει στην "καρδιά" της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Καταφέραμε και τον συναντήσαμε, εξασφαλίζοντας μια πολύ ενδιαφέρουσα συνέντευξη.



Ο 27χρονος Δημήτρης Σαββίδης εδώ και λίγους μήνες κατέχει τη θέση του Homologation engineer στο γιγαντιαίο γκρουπ της IVECO. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα στρατηγική θέση, από την οποία εξαρτάται αν ένα όχημα θα κυκλοφορήσει στην ευρωπαϊκή αγορά.

Από την Κοζάνη, ο Δημήτρης Σαββίδης βρέθηκε στα ΤΕΙ Θεσσαλονίκης, όπου τελείωσε τη μοναδική στη χώρα μας σχολή μηχανικών οχημάτων. Αντίστοιχο τμήμα δεν υπάρχει σε πανεπιστήμιο ή πολυτεχνείο στη χώρα μας. Με το πέρασμα των σπουδών του βρέθηκε στο πανεπιστήμιο του Λιντς για τα μεταπτυχιακά του σαν μηχανολόγος μηχανικός. Μια μικρή παρένθεση για το Δημ. Σαββίδη αποτέλεσε η στρατιωτική θητεία του και αμέσως μετά βρέθηκε στα κεντρικά της Iveco/Ford στο Γουόντφορντ της Αγγλίας.

Α.Τ: Η δουλειά αυτή προέκυψε παράλληλα με τις σπουδές σου στην Αγγλία ή προσπάθησες και στην Ελλάδα για εξεύρεση εργασίας;

Δ.Σ: Δυστυχώς, απευθύνθηκα σε αρκετές και μεγάλες εταιρείες του χώρου του αυτοκινήτου στη χώρα μας, αλλά όλες οι προσπάθειες απέτυχαν με κυριότερη δικαιολογία την έλλειψη προϋπηρεσίας. Πολύ γρήγορα, ευτυχώς, έκανα ενέργειες και

στην Αγγλία και, βέβαια, αμέσως προέκυψε η θέση αυτή που κατέχω σήμερα. Δυστυχώς η Ελλάδα διώχνει τα παιδιά της, τους νέους επιστήμονες με σημαντικές ειδικότητες, ενώ άλλες χώρες αναζητούν με σθένος τους νέους επιστήμονες-επαγγελματίες και επενδύουν σ' αυτούς. Εγώ προσωπικά αντικατέστησα τον προκάτοχό μου ο οποίος ήταν 65 ετών και συνταξιοδοτήθηκε. Στόχος των μεγάλων εταιρειών στο εξωτερικό είναι να μπαινούν νέα άτομα και να δουλεύουν για την εταιρεία.

Α.Τ: Ποιά είναι ακριβώς η θέση που κατέχεις στην εταιρεία αυτή και τί ακριβώς κάνεις;

Προκειμένου ένα όχημα να κυκλοφορήσει στην ευρωπαϊκή αγορά, χρειάζονται 46 ξεχωριστές και διαφορετικές εγκρίσεις τύπου. Το σχεδιάγραμμα αυτό δείχνει καθαρά τα σημεία ενός οχήματος τα οποία απαιτούν εγκρίσεις τύπου, σύμφωνα με τα αυστηρά ευρωπαϊκά δεδομένα.

Δ.Σ: Ο τίτλος που κατέχω εδώ στην Αγγλία είναι homologation engineer. Νομίζω ότι δεν υπάρχει αντίστοιχος τίτλος για τα ελληνικά δεδομένα. Αυτό που κάνω εγώ και το τμήμα μου, που αποτελείται από 5 άτομα, είναι να ασχολούμαστε με εγκρίσεις τύπου εθνικής ή ευ-

ρωπαϊκές. Προκειμένου να αποκτήσει έγκριση τύπου ένα αυτοκίνητο, χρειάζεται να έχει επιμέρους εγκρίσεις τύπου για 46 σημεία. Το αντικείμενο των εγκρίσεων με το οποίο ασχολείται το δικό μου τμήμα είναι οι εκπομπές ρύπων, η μετάδοση της κίνησης

και τα σασμάν, οι περιοριστές ταχύτητας, τα φρένα και οι κινητήρες. Αυτός είναι ο δικός μας τομέας. Τι σημαίνει αυτό με απλά λόγια, προκειμένου να γίνει περισσότερο κατανοητός στους αναγνώστες σας:

Ενα αυτοκίνητο για να βγει στην παραγωγή και να πουληθεί

IVECO

ENVIRONMENT

- 1. NOISE LEVELS (EXTERIOR - INTERIOR) (LAW 85/31/EEC)
- 2. DIESEL EXHAUSTION (EXTERIOR - INTERIOR) (DIRECTIVE 88/76/EEC)
- 3. BRAKE SMOKE (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 4. ENGINE POWERS (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)

ACTIVE SAFETY

- 5. STEERING GEOMETRY (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 6. GEAR RATIOS AND LINKAGE - CAR ACCESS (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 7. AUTOMATIC WARNING (EXPERIMENTAL)
- 8. BRAKING SYSTEMS (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 9. BRAKES (EXPERIMENTAL)
- 10. LIGHTS (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 11. SPEEDOMETER (EXPERIMENTAL)
- 12. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 13. SMALL SUPPLY (EXPERIMENTAL)
- 14. TYRES (EXPERIMENTAL)
- 15. SAFETY BELTS (EXPERIMENTAL)
- 16. AIRBAGS (EXPERIMENTAL)
- 17. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 18. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 19. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)

Passive Safety

- 20. HEAD PROTECTION (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 21. ROOF PROTECTION (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 22. SAFETY BELT ANCHORAGE (EXPERIMENTAL)
- 23. SAFETY BELT (EXPERIMENTAL)
- 24. HEAD PROTECTION (EXTERIOR - INTERIOR) (EXPERIMENTAL)
- 25. LATERAL PROTECTION (EXPERIMENTAL)
- 26. FRONT UNDERBUMP PROTECTION (EXPERIMENTAL)
- 27. SAFETY GLASS (EXPERIMENTAL)
- 28. SAFETY GLASS (EXPERIMENTAL)
- 29. SAFETY GLASS (EXPERIMENTAL)

"EUROPEAN" TYPE APPROVAL OF GOODS VEHICLES

Lighting Equipment

- 30. RETINA REFLECTORS (EXPERIMENTAL)
- 31. POSITION, NUMBER, STOP LAMPS (EXPERIMENTAL)
- 32. DIRECTION INDICATORS (EXPERIMENTAL)
- 33. REAR REFLECTOR PLATE LAMPS (EXPERIMENTAL)
- 34. FRONT POSITION LAMPS (EXPERIMENTAL)
- 35. REAR POSITION LAMPS (EXPERIMENTAL)
- 36. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 37. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 38. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 39. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 40. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 41. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 42. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 43. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 44. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 45. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 46. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 47. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 48. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 49. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 50. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 51. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 52. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 53. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 54. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 55. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 56. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 57. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 58. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 59. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 60. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 61. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 62. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 63. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 64. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 65. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 66. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 67. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 68. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 69. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 70. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 71. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 72. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 73. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 74. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 75. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 76. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 77. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 78. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 79. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 80. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 81. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 82. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 83. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 84. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 85. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 86. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 87. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 88. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 89. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 90. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 91. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 92. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 93. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 94. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 95. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 96. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 97. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 98. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 99. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)
- 100. HEADLAMPS (EXPERIMENTAL)

OTHER REQUIREMENTS

- 101. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 102. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 103. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 104. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 105. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 106. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 107. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 108. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 109. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 110. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 111. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 112. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 113. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 114. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 115. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 116. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 117. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 118. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 119. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 120. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 121. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 122. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 123. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 124. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 125. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 126. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 127. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 128. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 129. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 130. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 131. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 132. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 133. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 134. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 135. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 136. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 137. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 138. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 139. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 140. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 141. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 142. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 143. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 144. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 145. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 146. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 147. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 148. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 149. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 150. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 151. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 152. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 153. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 154. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 155. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 156. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 157. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 158. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 159. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 160. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 161. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 162. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 163. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 164. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 165. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 166. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 167. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 168. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 169. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 170. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 171. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 172. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 173. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 174. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 175. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 176. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 177. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 178. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 179. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 180. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 181. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 182. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 183. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 184. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 185. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 186. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 187. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 188. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 189. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 190. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 191. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 192. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 193. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 194. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 195. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 196. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 197. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 198. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 199. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)
- 200. IDENTIFICATION OF CONTROLS (EXPERIMENTAL)



Στο γραφείο συσκέψεων, στα κεντρικά γραφεία της εταιρείας, λίγο έξω από το Λονδίνο, διακρίνονται από αριστερά ο κ. John Wheeler, Homologation engineer, ο κ. Ken Moore, Technical director, και ο "δικός" μας Δημ. Σαββίδης. Οι συζητήσεις αυτές είναι τακτικές και σε καθημερινή βάση.

σομε την έγκριση από το υπουργείο.

Α.Τ: Υπάρχει αντίστοιχη θέση που θα μπορούσες να καλύψεις στην Ελλάδα;

Δ.Σ: Χωρίς να γνωρίζω πολλά πράγματα για την ελληνική πραγματικότητα, άκουσα από συναδέλφους εδώ στην Αγγλία ότι η Ελλάδα μπορεί να εκδίδει μόνο εθνικές εγκρίσεις τύπου οι οποίες ισχύουν μόνο μέσα στην Ελλάδα, αλλά αυτές οι εγκρίσεις δεν έχουν καμιά απολύτως ισχύ για την Ευρώπη. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι αν κατασκευαστεί ένα αυτοκίνητο στη χώρα μας και εισαχθεί στην Αγγλία οι εγκρίσεις τύπου δεν έχουν ισχύ για την Αγγλία, διότι δεν εναρμονίζονται πλήρως με αυτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα πρέπει να γίνει η διαδικασία όλη από την αρχή για εθνική ή ευρωπαϊκή έγκριση τύπου. Αντίστοιχα οι ευρωπαϊκές εγκρίσεις ισχύουν όλες για τη χώρα μας. Η Ελλάδα και η Ιρλανδία είναι αυτήν τη στιγμή δύο χώρες που δεν έχουν ευρωπαϊκές εγκρίσεις τύπου.

Α.Τ: Ποιά θα είναι η εξέλιξη σου στον όμιλο αυτό και ποιά η νοοτροπία των ανθρώπων με τους οποίους συνεργάζεσαι σε μια τόσο μεγάλη πολυεθνική εταιρεία;

Δ.Σ: Η Iveco είναι μέλος του group Fiat. Απαριθμεί ένα μεγάλο αριθμό εταιρειών που είναι οι Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Iveco, Aviaton που ασχολείται με τα αεροπλάνα, Magnetti Marelli, Ferrari και New Hooland με τρακτέρ. Όπως καταλαβαίνει κανείς πρόκειται για μια πολύ μεγάλη εταιρεία και αισθάνομαι μέλος μιας πολύ μεγάλης οικογένειας. Οι συνάδελφοί μου είναι εκπληκτικοί και είμαι ενθουσιασμένος από την έως τώρα σταδιοδρομία μου εκεί.

Δεν έχω μετανιώσει ούτε στιγμή που άφησα την Ελλάδα και βρίσκομαι εδώ. Η νοοτροπία τους είναι εντελώς διαφορετική από τη δική μας. Από την πρώτη ημέρα με αντιμετωπίζουν σαν να εργαζομαι χρόνια μαζί τους. Με βοηθάνε σημαντικά, ακόμα και ο διευθυντής μου, ο κ. Ken Moore, ο οποίος που επαναλαμβάνει συνεχώς ότι η πόρτα του είναι πάντα ανοικτή. Μάλιστα, επιθυμεί να τον απο-

καλώ με το μικρό του όνομα. Υπάρχει μια πολύ διαφορετική ανάλυση και εκεί αφιέλεται η μεγάλη πρόοδος που κάνουν.

Να αναφέρω στο σημείο αυτό για τους αναγνώστες του περιοδικού σας, το οποίο γνωρίζουν οι εδώ τεχνικοί της εταιρείας μας, ότι οι εγκαταστάσεις μας βρίσκονται στο Γουόντφορντ, 15-20 χλμ. βόρεια του Λονδίνου. Απασχολούνται στις εγκαταστάσεις μας περί τα 210 άτομα σε ένα 7όροφο κτίριο. Δυστυχώς είμαι ο μοναδικός Έλληνας στην εταιρεία αυτή. Αντίθετα εργάζονται πολλοί Ισπανοί, Άγγλοι, Γάλλοι, Γερμανοί και Τούρκοι. Να σας πω ακόμη ότι η Τουρκία αποτελεί έναν από τους επενδυτικούς στόχους του γκρουπ και της Iveco γενικότερα. Στο Γουόντφορντ λίγο μακρύτερα απασχολούνται άλλα 60-70 άτομα. Εκεί βρίσκονται και οι αποθήκες ανταλλακτικών της Iveco Αγγλίας.

Α.Τ: Ποιοί είναι οι επενδυτικοί στόχοι της Iveco για τα επόμενα χρόνια; Τί αιώνα γενικότερα μιας και βρίσκεσαι μέσα στα κέντρα των αποφάσεων και εξελίξεων;

Δ.Σ: Μια από τις χώρες όπου σχεδιάζει να επενδύσει η Iveco είναι η Τουρκία. Άλλη μια πολύ μεγάλη αγορά είναι η Κίνα, η οποία αποτελεί μια από τις πρώτες επιλογές της εταιρείας. Λίγο πιο μακρινό στόχο αποτελούν η Ινδία και οι χώρες της ανατολικής Ευρώπης που είναι η Πολωνία, η Τσεχία και η Ρουμανία. Για τη χώρα μας δεν ακούγεται απολύτως τίποτα.

Α.Τ: Ποιά είναι σήμερα η Iveco;

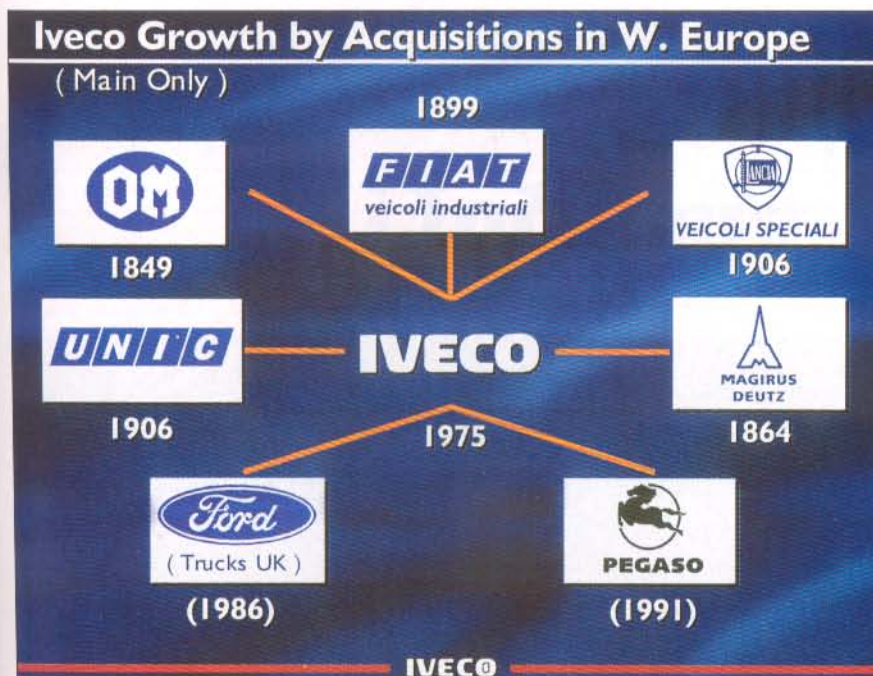
Δ.Σ: Πέραν αυτών που ανέφερα προηγουμένως, σαν εταιρεία ιδρύθηκε το 1975 και IVECO σημαίνει Industrial Vehicle Corporation. Το 1975 αγόρασε τη Magirus από τη Γερμανία, αργότερα την Pegaso από την Ισπανία, τη UNIC, την OM, τη Fiat, τη Lancia που κατασκεύαζαν φορτηγά. Όλες αυτές οι εταιρείες βρίσκονται μαζί σήμερα υπό την "ομπρέλα" της Iveco και κατασκευάζουν από 2,5 τόνων αυτοκίνητα και πάνω. Κατέχει σήμερα τη δεύτερη θέση στην Ευρώπη σε συνολικές πωλήσεις, ενώ είναι πρώτη στο ελαφρά φορτηγά έως και 3,5 τόν-



Ο Δημήτρης Σαββίδης, έξω από τα κεντρικά γραφεία της Iveco-Ford όπου εργάζεται, στο Watford, λίγα χιλιόμετρα βόρεια του Λονδίνου. Στις εγκαταστάσεις αυτές απασχολούνται συνολικά 210 επιστήμονες.

θεί σε κάποια αγορά, χρειάζεται από την κάθε χώρα και από το αντίστοιχο υπουργείο Συγκοινωνιών να έχει μια έγκριση τύπου. Αυτή δίνει στην κάθε κατασκευάστρια εταιρεία το "OK" για να πουλήσει το προϊόν της. Έτσι και για την Iveco, όταν θέλει να πουλήσει ένα αυτοκίνητο στην αγγλική αγορά, εμείς, τα κεντρικά της γραφεία δηλαδή, ετοιμάζουμε τον φάκελο για το συγκεκριμένο όχημα, πηγαίνουμε στο Μπρίστολ που βρίσκεται κάτι σαν παράρτημα του υπουργείου Συγκοινωνιών της Αγγλίας και καταθέτουμε όλες τις τεχνικές προδιαγραφές. Κατόπιν, μετά τη μελέτη του φακέλου, πηγαίνουμε στο Γουόντφορντ, νότια του Μάντσεστερ, όπου εκεί έχουμε δικές μας εγκαταστάσεις και γίνεται η επιθεώρηση του οχήματος από το υπουργείο.

Εφ' όσον όλα συμφωνούν με τις προδιαγραφές που έχουμε υποβάλει και εγγράφως, λαμβάνουμε από το υπουργείο όλα τα επίσημα σφραγισμένα έγγραφα για το συγκεκριμένο όχημα και από εκεί και μετά μπορούμε να το διαθέσουμε στην αγορά. Πρόκειται για μια πολύ σοβαρή και υπεύθυνη θέση η οποία μπορεί να κοστίζει πολλά εκατομμύρια στην εταιρεία αν καθυστερήσουμε σε κάτι ή αν χά-



Το σχεδιάγραμμα αυτό δείχνει πως δημιουργήθηκε η Iveco, ένα από τα μεγαλύτερα γκρουπ κατασκευαστών φορτηγών της Ευρώπης.

των. Η Ford, όπου απασχολούμαι εγώ, αποτελεί ένα κομμάτι της Iveco όπου συνεργάζονται μαζί και αυτό ισχύει μόνο για την Αγγλία από το 1986. Συμπεριφέρονται στην Αγγλική αγορά, έχοντας συνάψει μια συμφωνία για τα προϊόντα τους στην τοπική αγορά. Ισχύει όμως, επαναλαμβάνω, μόνο για την Αγγλία.

Α.Τ: Ποιοι θεωρούνται οι ισχυρότεροι ανταγωνιστές σας στην ευρωπαϊκή αγορά;

Δ.Σ: Ο πρώτος και μεγαλύτερος ανταγωνιστής είναι το Group Mercedes. Στις μεγάλες κατηγορίες οχημάτων ο ανταγωνισμός είναι επίσης μεγάλος. Όμως μέσα στο Μάρτιο, στο σαλόνι αυτοκινήτου του Αμστερνταμ, θα παρουσιάσουμε ένα εντελώς νέο προϊόν, το οποίο η εταιρεία ελπίζει ότι θα της φέρει κέρδη. Αυτή τη χρονική στιγμή δεσμευόμαστε να πω περισσότερα, ούτε καν το όνομα του προϊόντος αυτού. Συνολικά δραστηριοποιούνται 7 μεγάλοι κατασκευαστές φορτηγών στην ευρωπαϊκή αγορά: Scania, Renault, DAF, Volvo, Mercedes, Iveco & MAN. Η Iveco έχει εργοστάσια σε όλη την Ευρώπη. Στο Τορίνο κατασκευάζονται ασσάν και διάφορα ανταλλακτικά, στη Γαλλία κινητήρες και στην Ισπανία λειτουργεί ένα μεγάλο εργοστάσιο το οποίο συναρμολογεί ολο-

κληρωμένα αυτοκίνητα.

Α.Τ: Πόσο υψηλή, κατά την άποψή σου, είναι η τεχνολογία που εφαρμόζεται σήμερα στα επαγγελματικά αυτά οχήματα που κατασκευάζει η Iveco;

Δ.Σ: Οι προδιαγραφές που πρέπει πλέον να καλύπτουν τα φορτηγά όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων και τους κινητήρες τους είναι πάρα πολύ αυστηρές. Ήδη βρισκόμαστε στο Euro 3 και βαδίζουμε για το Euro 4. Η Iveco επενδύει πάρα πολύ σε αυτόν τον τομέα. Χαρακτηριστικά αναφέρω τις έρευνες που έχουμε σχέση με τα εναλλακτικά καύσιμα. Η Iveco τώρα είναι έτοιμη στην Αγγλία να διαθέσει ένα φορτηγό το οποίο θα κινείται με φυσικό αέριο. Ήδη έχει κανονιστεί ραντεβού με το βρετανικό υπουργείο Συγκοινωνιών για την επίσημη επιθεώρησή του. Κατόπιν, θα μπορούμε να το διαθέσουμε στην αγγλική αγορά. Το όχημα αυτό αποδίδει 260 ίππους και διαθέτει μονό άξονα ή τριαξονικό πίσω. Αυτό το όχημα θα κινείται με φυσικό αέριο περίπου από τα μέσα Μαρτίου.

Α.Τ: Παρακολουθείς την αγορά του αυτοκινήτου στη χώρα μας; Το συζητάς με συναδέλφους σου στην εταιρεία; Σχολιάζουν την απαγόρευση της πετρελαιοκίνησης

στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη;

Δ.Σ: Δε συζητάμε ιδιαίτερα για τις πωλήσεις, διότι δε θεωρούμε μεγάλη την αγορά μας. Συγκρινόμενη με τις αγορές της Αγγλίας, της Ισπανίας, της Γερμανίας και της Γαλλίας, η δική μας αγορά είναι πάρα πολύ μικρή. Μπορώ να πω ότι δεν την έχουν και σε ιδιαίτερη εκτίμηση. Ακόμη θεωρούν πολύ περιέργη την απαγόρευση της πετρελαιοκίνησης. Θεωρούν τριτοκοσμική αυτήν την αντιμετώπιση και δεν μπορούν να καταλάβουν τις αιτίες που οδήγησαν σε ανάλογες αποφάσεις. Και φυσικά είναι δύσκολο να τους το εξηγήσει κανείς. Στην Αγγλία δεν υπάρχει κανένας περιορισμός. Μπορεί ο καθένας να αγοράσει ό,τι επιθυμεί. Ένας μεγάλος αριθμός Αγγλων, μάλιστα, προτιμά τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα λόγω οικονομίας. Επειδή εργάζονται μακριά από τα σπίτια τους, προτιμούν τα ντζελ ΙΧ που είναι αποδεδειγμένα πολύ πιο οικονομικά. Εύχομαι πολύ γρήγορα να αναθεωρήσουν οι κυβερνητικοί τις αποφάσεις αυτές.

Α.Τ: Πιστεύεις ότι σύντομα θα επιστρέψεις στην Ελλάδα;

Δ.Σ: Αυτήν τη στιγμή δε σκέφτομαι σε καμιά περίπτωση να επιστρέψω στην Ελλάδα. Μόλις

ξεκίνησα την καριέρα μου και είμαι πάρα πολύ νέος στην εταιρεία. Πιστεύω ότι μέσα απ' αυτή τη δουλειά μπορώ να κερδίσω πάρα πολλά και θα προσπαθήσω να αντλήσω όσο το δυνατόν περισσότερα. Πιθανώς να έρθω στην Ελλάδα και μέσω της εταιρείας μου. Βέβαια κανείς δε γνωρίζει τι είδους προτάσεις μπορώ να δεχτώ κατά τα επόμενα χρόνια. Θα ήθελα, όμως, να παρουήνω τα νέα παιδιά που ξεκινάει τώρα τις σπουδές τους και να τους πω ότι πρέπει να αποβάλλουν από μέσα τους το διαχωρισμό ΤΕΙ και ΑΕΙ. Είναι πολύ σημαντικό αυτό.

Για όλο τον κόσμο εγώ είμαι ένας μηχανικός αυτοκινήτων και σαφώς δεν εννοώ κάποιον που επισκευάζει αυτοκίνητα. Παντού, σε όλα τα πανεπιστήμια υπάρχουν ειδικά τμήματα όπως είναι του ηλεκτρολόγου μηχανικού, του χημικού μηχανικού, του μηχανολόγου μηχανικού, αλλά και του μηχανικού αυτοκινήτων. Είναι πανεπιστημιακού επιπέδου σπουδές. Μάλιστα έχει πολύ ενδιαφέρον.

Εγώ σήμερα είμαι γραμμένος στο αμερικανικό SAE (Society of Automotive Engineer), έναν από τους μεγαλύτερους οργανισμούς παγκοσμίως, ο οποίος εκδίδει διάφορα στάνταρντ. Ακόμη είμαι εγγεγραμμένος στο IMechE της Αγγλίας (Institution of Mechanical Engineers). Βέβαια στην Ελλάδα δεν μπορώ να γραφτώ στο ΤΕΕ, στη συντεχνία των μηχανικών... Ακόμη το μεταπτυχιακό μου είναι ένα master το οποίο εικνμάται στο εξωτερικό. Στην Ελλάδα δυστυχώς δεν το εκτίμησε κανένας και γι' αυτό το λόγο βρίσκομαι στο εξωτερικό. Ευτυχώς συνέβη αυτό. Ήταν τελικά για το καλό μου.

Α.Τ: Τελειώνοντας αυτήν την ενδιαφέρουσα και πρώτη σου συνέντευξη θα ήθελα να μας πεις πως διαγράφεται το μέλλον του αυτοκινήτου



από πλευράς καυσίμων; Γίνονται κάποιες συζητήσεις με το επιτελείο που συνεργάζεσαι;

Δ.Σ: Τα εναλλακτικά καύσιμα, έτσι όπως τα αποκαλούν και οι άλλοι Ευρωπαίοι κατασκευαστές, έχουν πολύ μέλλον. Σαφώς η βενζίνη και το πετρέλαιο δε θα σταματήσουν να παράγονται και να κινούν τα οχήματα τουλάχιστον για τα επόμενα 15-25 χρόνια. Επενδύουν όμως πραγματικά και κάνουν τεράστιες επενδύσεις όλοι οι κατασκευαστές σ' αυτά τα καύσιμα και προσπαθούν να βρουν κάποια άλλα, τα οποία να έχουν την ίδια θερμογόνο δύναμη με τη βενζίνη ή και καλύτερη. Πρωταρχικός στόχος όμως όλων είναι η μείωση των εκπομπών ρύπων. Τα ιδιαίτερα αυστηρά στάνταρντ μόνο εκεί οδηγούν. Το φυσικό αέριο αποτελεί επίσης μια πολύ καλή εναλλακτική λύση.

Α.Τ: Η Ελλάδα έχει μείνει πίσω στις μεταφορές διότι κάθε χρόνο πωλούνται πολύ λίγα καινούρια επαγγελματικά οχήματα, ενώ αντίθετα εισάγονται πολλά μεταχειρισμένα. Το γνωρίζετε αυτό στην εταιρεία όπου εργάζεσαι;

Δ.Σ: Κατ' αρχάς στο εξωτερικό συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Στην Ελλάδα προτιμούν οι επαγγελματίες να αγοράζουν από δεύτερο χέρι οχήματα για τη δουλειά τους. Προφανώς οι λόγοι είναι καθαρά οικονομικοί. Τα μεταχειρισμένα αυτά οχήματα, όμως, στο εξωτερικό θεωρείται ότι "έχουν φάει τα ψωμιά τους". Φροντίζουν, συνεπώς, έγκαιρα να απαλλαγούν απ' αυτά. Ίσως με τις μακροχρόνιες μισθώσεις αρχίσουν και στη χώρα μας οι επαγγελματίες να λειτουργούν με τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Και αυτό είναι πλέον μονόδρομος. Ο κλάδος των μεταφορών έχει πολύ μέλλον και αυτό το γνωρίζουν στην ευρωπαϊκή αγορά.

Το group Iveco είναι περισσότερο γνωστό σήμερα για την κατασκευή επαγγελματικών οχημάτων. Όπως παράλληλα έχει και τμήματα κατασκευής σκαπτικών, θερμοσκαφών, τρακτέρ, ηλεκτρονικών συστημάτων, αυτοκινήτων κ.ά.