

DAL POZ*Il presidente di **Federmeccanica** e l'allarme Fiom*

“Auto in crisi? La produzione non si conta ma si pesa”

di **Diego Longhin**

Alberto Dal Poz, torinese, presidente di **Federmeccanica**, non sottovaluta l'allarme della Fiom sulla crisi dell'auto, in particolare a Torino, ma invita a non limitarsi alla lettura dei numeri crudi. «I numeri della produzione vanno anche pesati. Sotto la Mole si producono modelli di alta gamma». E sulla 500 elettrica che si produrrà a Mirafiori: «Le quote di partenza possono essere piccole, ma permettono a Torino di entrare nel futuro. Una chance anche per l'indotto se saprà cogliere la sfida». E ancora: «Si a un tavolo sull'automotive, ma che coinvolga anche la Regione. In passato fare squadra ha premiato». ● a pagina 7

«Non sono stupito dalle cifre della ricerca della Fiom lavorando nel settore, ho presente la situazione e conosco la progressione della produzione auto. Non è però solo una questione quantitativa, ma qualitativa: i numeri non si contano solo, ma si devono pesare». Parola di **Alberto Dal Poz**, torinese, numero uno di **Federmeccanica** che sabato sera si confronterà con la segretaria Fiom Francesca Re David alla festa dei metalmeccanici della Cgil.

Dal Poz, i numeri sono oggettivi, la caduta è netta. Non è necessario un recupero?

«È molto interessante il confronto con gli altri Paesi, soprattutto con la Spagna dove hanno investito sull'attrazione dell'assemblaggio di automobili in un momento di crisi delle costruzioni. Questo ha premiato la Spagna da un punto di vista dei volumi, anche da un punto di vista occupazionale, ma le aziende italiane del settore oggi non forniscono solo Fca, ma tutti i grandi players internazionali. Il livello tecnologico e di complessità dell'industria dell'auto italiana è superiore rispetto a quello spagnolo, ad esempio, che ha puntato ad attirare l'assemblaggio».

Quindi lei preferisce la qualità alla quantità?

«Dico che i numeri vanno approfonditi e pesati. Si è discusso tanto negli anni della localizzazione di un altro produttore in Italia o a Torino. Se ci fosse l'opportunità la cosa non mi troverebbe contrario. Io ragiono su quello che c'è in Italia. E qualitativamente le auto che si costruivano nell'89 sono differenti da quelli che si realizzano oggi. Non si possono paragonare alle Maserati e

alle Jeep. Sui volumi siamo penalizzati, sulla complessità no».

Per far crescere l'occupazione forse sarebbe meglio una produzione più mixata?

«La quantità ci vuole, ma penso a un recupero soprattutto dei numeri anche sulla fascia alta che mi garantisce meno rischi. I segmenti di vetture più elevati sono meno esposti alla crisi economica e al problema delle emissioni inquinanti, anche se dipendono da mercati globali complessi».

La 500 elettrica per il sindacato della Cgil non basta. Volumi troppo bassi?

«Permette a Torino e Mirafiori di entrare in un mercato che rappresenta il futuro. Le quote ora sono piccole, ma cresceranno».

Sull'indotto le ricadute rischiano di essere minime rispetto ai veicoli tradizionali. Non è così?

«Dipenderà se le piattaforme saranno acquistate o se saranno sviluppate. In questo secondo caso il bisogno di componentistica sarà maggiore. E l'industria locale potrà diventare fornitore anche di grandi altri players».

Torino rischia la chiusura di uno stabilimento tra Mirafiori e Grugliasco?

«Non sono pessimista. Non basta considerare il numero di autovetture per arrivare a queste conclusioni. Dipende da come gli investimenti saranno finalizzati. Se ci sarà un ampliamento della gamma di alta complessità questo rischio non c'è. L'incertezza di questo periodo non riguarda solo il nostro costruttore, che è ormai un players globale. Forse avremmo dovuto anche noi come

sistema Paese essere attrattivo nei confronti di un numero maggiore di costruttori. L'obiettivo dei governi dovrebbe anche essere quello di portare i migliori a casa nostra».

Ruolo che dovrebbe spettare al governo?

«Spero che il nuovo governo si assuma questo impegno, quelli passati non lo hanno fatto. Davano per scontata la situazione e il ruolo di filiere cruciali per l'occupazione e lo sviluppo. Non solo per l'auto, ma per tutte le filiere fondamentali, come l'aerospazio o le macchine utensili»

Fiom propone un tavolo Torino con tutti i soggetti che lavorano sul territorio. È d'accordo?

«La competizione non è solo tra le nazioni, ma a livello di territori. Sono le città metropolitane che concorrono per rendersi attrattive per i grandi players. Ci deve essere un luogo di incontro tra industria, istituzioni locali, ricerca pura e di tutti i soggetti che sono fondamentali per il territorio. Penso che il livello debba essere regionale, ancor di più oggi che si è appena insediata la nuova giunta che guida il Piemonte. Gli esempi di successo in passato non mancano: Gm si è insediata qui, come Petronas e Ge Avio. Ma non si viene a Torino solo perché c'è la Mole e si sta bene».

Torino è accartocciata come dice Lazzi della Fiom?

«Visione che da torinese non condivido. Una situazione del genere non può dipendere solo da Fca».

Manca una visione?

«Una città che si sottrae alla corsa per ospitare le Olimpiadi deve meditare molto su come riposizionarsi per essere più attrattiva e tenere botta alla concorrenza, non solo di Milano, ma globale».



— “ —
Le quote della 500 elettrica sono piccole ma permettono a Torino di entrare nel futuro. Una chance anche per l'indotto se sa sfruttarla
— ” —

— “ —
Sì a un tavolo sull'automotive ma che coinvolga anche la Regione. In passato fare squadra ha aiutato: Petronas e Gm lo dimostrano
— ” —

Su Repubblica

