



## L'INTERVISTA

Alberto Dal Poz:

«Addio alle fabbriche cacciavite. Qui nasce l'auto del futuro»



a pagina 3 Rinaldi

# «“Fabbriche cacciavite” addio, qui può nascere l'auto del futuro»

**Dal Poz (Federmeccanica):** grazie a centri stile e una filiera eccellenti

cominciare».

**Ma come possono oltre 700 aziende della componentistica agganciare la rivoluzione elettrica?**

«Il Piemonte, grazie a Fiat negli anni passati, a soggetti come General Motors, ad alcune aziende cinesi e alla diffusione dei centri stile che si occupano di mobilità autonoma, può supportare sempre meno le “fabbriche cacciavite”, però con Maserati e Stelvio abbiamo dimostrato che possiamo assemblare vetture premium. Se devo scommettere sul domani, quando Fca-Psa investirà sull'Alfa Romeo del futuro a guida autonoma troverà Torino pronta».

**Ci sarà spazio e volumi per tutti?**

«Il transitorio non è istantaneo: il diesel non sarà soppiantato immediatamente dall'elettrico. Chi dice che a Torino non si potrà fare l'alto di gamma con volumi superiori? Quello che distinguerà il futuro della mobilità sarà un'offerta altamente conformabile ai bisogni del consumatore. Il futuro non vedrà più pletere di utilitarie uguali tra loro, ma qualcosa che, partendo da una base standard nell'interfaccia con l'utente finale, abbia caratteri di personalizzazione spintissima».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il futuro non vedrà più pletere di utilitarie uguali tra loro, ma auto caratterizzate da una forte personalizzazione**

## Chi è

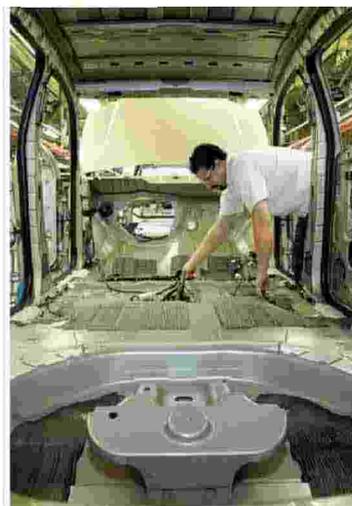


● Alberto Dal Poz è nato nel 1972 a Torino, si è laureato in Ingegneria Gestionale al Politecnico di Torino

● È presidente di Federmeccanica

● Nel 2013 è stato eletto membro del Comitato di Gestione della Compagnia di San Paolo

● Nel 2016, completato il mandato nella Compagnia di San Paolo, Alberto è stato eletto Presidente di Fondaco Sgr



125230

## L'intervista

di Andrea Rinaldi

**Il 7% dell'intera componentistica, 141 aziende in Italia, lavora a sistemi e componenti per il motore a scoppio. In Piemonte dove ci sono 752 imprese tutto questo sarà un problema.**

«Ce lo siamo trovati tra i piedi questo cambiamento. L'Italia e il Nord Italia rappresentano la punta di diamante della fornitura per auto e ora è a repentaglio. Se la meccanica italiana perde il 3%, quella tedesca perde il doppio e poi se sommi l'incertezza in Turchia, il protezionismo estremo Usa non c'è da stare allegri».

**Il ceo di Volkswagen, Herbert Diess, ha detto che se la sua azienda non investe in nuove tecnologie rischia di fare la fine di Nokia. Per cui l'investimento di Fca con Foxconn in Cina fa ben sperare.**

«I cinesi si stanno reinventando. Se lamentiamo problemi sul diesel, è anche vero che l'elettrico sta crescendo. L'alleanza Fca-Psa è promettente, insieme potranno creare sinergie tra le varie gamme: Psa è più ferrata sul segmento B come la Peugeot 207, mentre Fca non ha una nuova Punto da metà 2000. Il Lingotto a sua volta porta la penetrazione in Usa. L'auspicio è che questo consolidamento porti a nuove opportunità dove le filiere sono adeguate tecnologicamente e il Piemonte lo è, dunque può diventare un attrattore per l'alto di gamma. Ma sarà necessario che Fiat effettui investimenti superiori. Dunque bene la 500 elettrica, che non cambierà i volumi a Torino, ma da qualche parte si deve

Il perfezionamento della fusione Fca-Psa, le nuove produzioni a propulsione alternativa, il diesel demonizzato ma che non si può ancora cancellare. Sarà un altro anno di transizione per le quattro ruote del Piemonte, ne è convinto Alberto Dal Poz, torinese presidente di Federmeccanica. Ma la filiera non deve disperare, perché potrà puntare alle forniture per le vetture alto di gamma del nuovo costruttore che nascerà tra Lingotto, Detroit e Parigi.

**Presidente si aspetta l'avvio della 500 elettrica a Mirafiori come l'acqua nel deserto. Nel frattempo il “daspo” al diesel miete le prime vittime come i 450 della Mahle.**

«Partiamo prima da un dato generale. Siamo di fronte a scenari di cambiamento profondissimo e di profonda preoccupazione. La metalmeccanica nazionale chiuderà il 2019 con un calo generale del 3% e chi soffre di più è l'automotive. Poi — ed è dal 2018 che lo raccontiamo — il cambiamento normativo europeo sulle emissioni ha costretto i costruttori a spostarsi sull'unica soluzione esistente per abbassare i valori, ma la tecnologia non è pronta, mentre i vari diesel 6 hanno raggiunto punte di eccellenza che tutti ci invidiano».