

LE RICADUTE IN ITALIA SECONDO IL PRESIDENTE DI **FEDERMECCANICA**

«Segni di rallentamento nell'auto»

Per **Dal Poz** «le nuove regole di omologazione pesano. Un guaio se continuasse così»

Luca Orlando
MILANO

«Il rallentamento in Germania? Eccome se lo vediamo». Che la locomotiva tedesca «tiri» oppure no, per **Alberto Dal Poz** non è affatto indifferente. Non lo è per la sua azienda di componentistica automotive Comec (Componentistica meccanica di precisione), che tra clienti diretti e multinazionali che a loro volta riesportano verso Berlino sviluppa con la Germania circa il 50% dei ricavi. E non lo è affatto per gli associati di **Federmeccanica**, federazione che presiede, tenendo conto che per l'intero settore che spazia dall'acciaio alle auto, dai metalli ai mezzi di trasporto, Berlino continua a rappresentare di gran lunga il primo mercato estero di sbocco. «L'automotive mi pare in una fase di frenata - spiega **Dal Poz** - anche se personalmente non ho visto la cancellazione di consegne, piuttosto una riduzione dei volumi di

quelle in vigore, tra il 10 e il 15%». L'azienda di **Dal Poz**, 80 addetti e 17 milioni di ricavi, tiene botta conquistando altri ordini ma è evidente che uno stop di Berlino in prospettiva non sia affatto una buona notizia.

«Se dovesse concretizzarsi in modo evidente e non episodico - aggiunge - per l'Italia si tratterebbe di un gigantesco problema perché abbiamo intere filiere di fornitura collegate strettamente ai costruttori tedeschi e ai loro ordini. Sento molti associati di **Federmeccanica** segnalare lo stesso problema e del resto sono numerosi i fornitori Tier 1 che segnalano cali del 10-15%, con la prospettiva di affrontare un ultimo trimestre particolarmente debole». Il nodo principale pare proprio l'industria dell'auto, alle prese con una domanda mondiale non più esplosiva ma soprattutto con le nuove normative di omologazione Wltp (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure). Regole complesse che gonfiano gli stock e frenano l'ingresso sul mercato e che a settembre, dopo un anno per la verità favorevole, hanno generato per il marchio Volkswagen un drasti-

co calo delle vendite, ridotte del 18,3%, a cui si aggiunge il crollo del 22% per Audi.

«C'è in effetti una difficoltà nel tenere il passo dei cambiamenti normativi - spiega **Dal Poz** - e l'incertezza pare avere un peso nelle scelte dei costruttori. Il tema è la velocità dei cambiamenti e il tempo necessario per adattarsi. Io per ora non vedo nulla di catastrofico ma certamente si tratta di una situazione da monitorare con grande attenzione». Non l'unico nodo, per la verità, guardando all'orizzonte internazionale. Tra tensioni geopolitiche, crolli valutari, guerre commerciali già avviate e minacciate, mercati promettenti come l'Iran che paiono destinati a richiudersi prima ancora di essersi del tutto riaperti. «Ecco perché crediamo che questo sia il momento del dialogo - aggiunge **Dal Poz** - il momento in cui Governo e parti sociali si confrontano per sostenere al meglio la crescita: se il mercato rallenta abbiamo bisogno di mettere in piedi nuovi strumenti. Servono unità e compattezza. Così come occorre stare insieme anche in Europa, che è e deve restare il nostro faro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALBERTO DAL POZ

Guida l'azienda di componentistica automotive Comec e **Federmeccanica**

