

di Ugo Bertone



Giuseppe Berta: "La rivincita di Marchionne nell'Italia delle fabbriche" e l'auto che verrà

INTERVISTA A GIUSEPPE BERTA, docente di Storia in Bocconi - "L'industria non ha più la capacità di guidare la crescita sociale ma ci sono le eccezioni di Luxottica in Veneto e di Fca a Melfi - "Marchionne, dopo anni di critiche ingiuste, si prende una sacrosanta rivincita": le sue proposte di aggregazioni per l'auto del futuro sono "difficili ma giuste"

Tag >

fca

marchionne

whirlpool



Basta con la turbofinanza, torna di moda la manifattura. "La politica industriale – esulta Giorgio Squinzi davanti alla platea di Confindustria – è tornata al centro". **Professor Berta**, forse ha liquidato troppo presto gli spiriti animali del capitalismo nostrano.

"Ma no. Apprezzo lo spirito delle parole di Squinzi, ma non credo che l'impresa, a differenza di mezzo secolo fa, possa far da traino ad una diffusa crescita del Paese. Basti citare il **caso Whirlpool**. Siamo di fronte ad un investimento importante, 500 milioni per creare uno

stabilimento leader in Europa, ma anche ad una perdita complessiva di 2.000 posti di lavoro in Italia. L'industria ha perso la capacità di guidare la crescita sociale. Nel dopoguerra l'incidenza ed il ruolo dell'industria erano ben diversi. Oggi questo vale per aree specifiche, ad esempio l'impatto di Luxottica su un'area del Veneto. O gli investimenti per l'Alfa a Melfi. Non è mica per caso che Matteo Renzi abbia scelto di andare lì invece che all'Expo per Confindustria".

Parla così **Giuseppe Berta**, docente di Storia contemporanea in Bocconi, ricercatore infaticabile in giro per aziende con l'obiettivo di seguire il cambiamento dell'Italia delle fabbriche, titolo del suo illuminante saggio sulla produzione che cambia nell'era per manufacturing 2.0. Ha dedicato buona parte della sua carriera, anche come direttore dell'archivio storico Fiat, alla storia ed all'evoluzione del gruppo torinese, dalle origini al ciclone Marchionne di cui ha intuito, tra i primi, la novità nella leadership. La persona più indicata, insomma, per tentare una fotografia della congiuntura vista dalla parte dell'industria. O meglio, delle industrie perché tra Fiat Chrysler e la Confederazione degli industriali, le strategie restano lontane, nonostante gli attestati di stima reciproca tra Squinzi e Marchionne.

FIRSTonline - Oltre che parlare di Melfi, però, oggi è d'obbligo citare l'investimento di Volkswagen nel Suv Lamborghini. E' una svolta nei rapporti tra le multinazionali e l'Italia?

BERTA - "Vedremo. Non credo che sia il caso di esagerare la portata di un investimento comunque finanziato con generosità".

FIRSTONLINE - Resta il fatto che la Fiom stavolta ha detto sì. E Maurizio Landini ha opposto la contrattazione alla tedesca alla miopia padronale nostrana.

BERTA - "Landini ha detto sì in una situazione in cui controlla 17 Rsu su 18. Era una mossa obbligata per un sindacato largamente maggioritario. Fosse stato in minoranza, senza correre il rischio di far saltare l'investimento, avrebbe detto di no. Vi faccio poi notare che in Volkswagen esiste un contratto aziendale, mica il

totem del contratto nazionale".

FIRSTonline - Ma Squinzi, in vista della stagione contrattuale, non ripudia la contrattazione nazionale.

BERTA - "Credo che il presidente della Confindustria non voglia mettere in ulteriore difficoltà Susanna Camusso. Anche perché, a mio avviso, ha il sospetto che **la crisi della Cgil finirebbe per mettere in crisi anche la Confindustria**. E penso che sia un timore fondato. Comunque ho trovato debole la relazione di Squinzi. Ha avuto il coraggio di citare l'accordo sulla rappresentanza che, a due anni dalla firma, non è mai decollato".

FIRSTonline - La sensazione è che certi titoli siano duri a morire. Ma andrà sempre così?

BERTA - "No, credo che la situazione sia in rapida evoluzione. I problemi italiani saranno uno dei capitoli di un malessere europeo ormai evidente. Pensiamo solo all'ultima settimana: il discorso della Regina Elisabetta, con aperte critiche al rapporto con la Ue, la crisi greca, il successo in Spagna di Podemos. Le forze anti euro controllano il 35-40% dei consensi. Limitarsi a gestire la situazione guardando solo al passato rischia di essere suicida".

FIRSTonline - Chi guarda al futuro, forse troppo, è Marchionne. Come giudica la sua analisi sul mercato dell'auto? A partire da 'Auto, il diario di un drogato di capitali' che ha sollevato critiche ed ironia nei media anglosassoni.

BERTA - "Ho molto apprezzato le slides di quella presentazione, assai illuminante sullo stato dell'industria dell'auto che, è vero, continua a bruciare capitali. Con un'eccezione rilevante: Toyota. Poi è scoppiata la polemica. Assai divertente per la verità".

FIRSTonline - Cioè?

BERTA - "Tutto è cominciato con **Max Warburton**, apprezzato e validissimo analista di Bernstein. E' stato lui a dire a Marchionne: ma perché queste cose, cioè la necessità di aggregazioni nel mondo dell'auto, le dice a noi e non ai suoi colleghi? Perché siete voi analisti, è stata la risposta, che dovete consigliare nel modo migliore gli investitori. Ma a quel punto Warburton ha sferrato un colpo magistrale: nel 2009, ha detto, la mia opinione era che fosse necessario un merger tra Gm e Chrysler. Poi sei arrivato tu Sergio".

FIRSTonline - E Marchionne?

BERTA - "Ha detto I love you Max. E se ne è andato".

FIRSTonline - L'episodio, divertente, fa nascere il sospetto che la popolarità di Marchionne sia in relativo calo in Usa. Lo dimostrano tra l'altro le difficoltà con le autorità che tutelano la sicurezza dei veicoli. E' così?

BERTA - "E' il destino di Marchionne: la sua popolarità cresce in Italia, dove si prende una sacrosanta rivincita dopo anni di critiche ingiuste, s'appanna in Usa. E' la condanna dell'economia globale, i cui cicli sono molto difficili da padroneggiare. Le vendite migliorano in Europa, ma calano in Brasile. E per la prima volta il gruppo segna un calo seppur lieve, delle vendite".

FIRSTonline - Ma le nozze sono possibili?

BERTA - "Mi sembrano difficili anche se il ceo di Fiat Chrysler ha ragione quando sostiene che nessuno, tedeschi compresi, hanno i mezzi per fronteggiare gli investimenti che richiederà l'auto del futuro, a partire dall'elettronica. E' facile prevedere che presto arriveranno sulla scena i Big della new economy, a partir da Apple e Google. Non è detto che avranno successo, anche a vedere le difficoltà dei **Google Glass** e dell'**Apple Watch**".

FIRSTonline - Saranno loro, Google e Apple, i partner di Fca?

BERTA - "Non credo proprio. Se questi gruppi fossero interessati a Fiat Chrysler potrebbero comprarla con i profitti di uno o due trimestri. Con buona pace di Marchionne".