



Biografia



GIUSEPPE BERTA

È uno dei più noti storici dell'Economia, insegna Storia dell'industria alla Bocconi. Grande esperto dell'industria dell'auto, ha analizzato le evoluzioni del capitalismo italiano. È da poco uscito per il Mulino il saggio "Detroit. Viaggio nella città degli estremi"

» PATRIZIA DE RUBERTIS

“Questo è solo il primo passo di una lunga rivoluzione, il cui successo dipenderà dalla capacità di Fca e Psa nell'affrontare la trasformazione tecnologica. Con un consiglio non richiesto: ora l'Italia si svegli. Prenda posizione e affronti il problema occupazionale nelle nostre fabbriche”. Giuseppe Berta, storico dell'industria, docente della Bocconi e grande conoscitore delle vicende degli ultimi 40 anni di Fiat prima e Fca dopo, è lapidario: “Il nuovo costruttore automobilistico creato dalla fusione tra Fiat Chrysler e Psa-Peugeot è una grande integrazione indispensabile tra due aziende per dare vita a un gruppo europeo con un significativo ruolo mondiale. Ma dovrà risolvere due ordini di problemi”.

Professore, andiamo con ordine.

Fca soffre di un'evidente disfunzionalità: se negli Stati Uniti primeggia con suv e pick-up, in Europa - dove c'è un mercato saturo che mai più potrà tornare ai 15 milioni di auto vendute nel 2017 - la famiglia Agnelli da anni è stata tagliata fuori per

“È ora che l'Italia si svegli: la matrice sarà francese, ma i posti a rischio nostri”

la mancanza di competizione nella sfida dell'elettrico e della produzione delle batterie. Psa, invece, ha ottenuto buoni risultati di bilancio solo nel Vecchio continente, mentre il suo ruolo internazionale è quasi inesistente.

Per dirla alla John Elkann, la fusione garantisce un guadagno per entrambi i gruppi?



Il nuovo gruppo dovrà allargare i propri confini a Est puntando alla mobilità elettrica

Si tratta di un gruppo europeo a matrice francese che dovrà allargare i propri confini. E solo puntando alla mobilità integrata riusciranno a inserirsi nel mercato asiatico, dove c'è il business più importante.

E questo può avvenire grazie alla transizione dell'automobile verso le piattaforme elettriche o a quelle delle auto a guida assistita.

Un sistema sul quale l'Italia non ha mai iniziato a lavorare.

Aver promesso con il piano industriale 2018-2022 che Fca era già nel futuro grazie alla Fiat 500 elettrica non è,

IL NUOVO COLOSSO



L'accordo

La fusione darà vita al quarto costruttore al mondo

LaPresse

infatti, mai stato plausibile, mentre si è ritrovata troppi modelli a fine corsa. Sono i servizi accessori, vale a dire la produzione delle batterie e il loro sistema di smaltimento, che rappresentano la vera rivoluzione, che sarà molto lenta. Basta guardare agli ultimi dati: le auto ibride ed elettriche in Italia rappresentano appena l'1,3% del volume totale, mentre in Europa le vendite di vetture ricaricabili hanno raggiunto quota 380 mila.

Il diesel non è morto?

L'Europa e l'Italia stanno rinunciando al loro modello industriale consolidato, che si è basato sulla specializzazione del diesel, con i moderni euro 6 che comunque restano ancora i meno inquinanti, per andare incontro a un domani che è del tutto incerto.

Si può tornare indietro?

Io mi aspetto di tutto. E ancora presto per capire quali e quanti problemi si presenteranno sia sotto il profilo

dei costi sia sul fronte dei vantaggi ambientali. Ma intanto i due gruppi devono affrontare un calo generalizzato della domanda e costi crescenti per produrre auto meno inquinanti per aderire a legislazioni sempre più stringenti

Quali altre conseguenze avrà la fusione per l'Italia?

Più che altro mi sento di fare un augurio: non solo che gli stabilimenti non vengano chiusi, ma che tornino a essere utilizzati spingendo sugli investimenti che arriveranno. Fca deve tornare a rivitalizzare gli investimenti nell'Alfa Romeo e nella Maserati. Si tratta di due storici marchi che da troppo tempo sono stati abbandonati.

Con un risvolto positivo sull'occupazione...

Certo, non basta tenere aperti gli impianti, vanno fatti lavorare a pieno regime senza più l'intervento dello Stato con il ricorso alla cassa integrazione. È ora che l'Italia si svegli e sfrutti le nuove piattaforme dei veicoli e le nuove tecnologie per la tenuta degli impianti. Mentre l'impegno dello Stato francese è stato chiaro da subito, essendo tra i principali azionisti di Psa (ne detiene il 12%, ndr), non c'è ancora stata un'analoga sensibilità da parte del governo italiano che fino a oggi si è espresso solo con frasi generiche e di circostanza.

Cosa si rischia?

Fiat Chrysler e Psa-Peugeot hanno davanti un iter regolatorio non semplice, così come non appare facile l'impegno a ridurre i costi senza chiudere nessuno stabilimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA