(S)Vendita Iveco. Quale futuro industriale per Torino e per l'Italia?

Le impenetrabili scelte di Exor e la latitanza dello Stato

La notizia della vendita dell'Iveco ha tenuto banco negli ultimi giorni accompagnata da preoccupanti osservazioni, seguite poi da troppo luoghi comuni o commenti da parte di alcuni che poco conoscono o non sono in grado di contestualizzare momenti salienti della storia industriale di Torino.

Per riflettere e cercare di capire gli ipotetici scenari della deindustrializzazione della nostra città e dell'Italia, a nostro avviso occorre riflettere sulle scelte del recente passato, quando nessuno di coloro che potevano intervenire e focalizzare la portata di un indirizzo avverso si è pronunciato.

Il colpo ferale è partito dalla costituzione di Stellantis. Con quell'atto, l'azionista di riferimento di Fca ha conferito fabbriche e attività relative alla costruzione di automobili, al colosso nato su logiche che nulla avevano da spartire con la centralità dell'Italia, in palese discontinuità con le scelte operate in passato della Fiat.

Purtroppo, il sindaco Lo Russo, al momento della presentazione delle strategie si era dimostrato commosso, nel condividere l'impostazione marcatamente ecologica del Gruppo e di superamento del motore termico, rivelatesi poi fallimentari alla prova del mercato. Nella sua supponenza non aveva neppure assimilato quel che allora, con competenza affermava Giorgetto Giugiaro: "L'Europa si è suicidata con la mobilità elettrica. Per colpa di governi inetti che hanno pensato di risolvere il problema ambientale con un tratto di penna. E invece hanno creato altri problemi".

Non una parola, il nostro gelatinoso sindaco ha pronunciato a richiesta della garanzia del mantenimento dei livelli occupazionali e della presenza della governance e della ricerca a Torino.

In questi anni tra Mirafiori e indotto sono andati perduti migliaia di addetti e lo stabilimento per eccellenza deve oggi accontentarsi dell'eventuale successo dei pochi modelli in produzione. Si sono contestualmente incrementate produzione e occupazione nello stabilimento dislocato in una zona impervia della Serbia e Stellantis sta predisponendo un poderoso paino di investimenti in Marocco.

Così, per quanto riguarda l'auto il principale costruttore nato a Torino rinuncia, in qualità di azionista di Stellantis, a ruoli strategici e di sviluppo occupazionale. Qui rimarranno "i *manocia"* mentre i centri decisionali emigrano altrove. Se doverosamente associamo il peso che aveva l'indotto, il destino di Torino pare segnato, anche a causa dei troppi incompetenti che non sono in grado di capire, pur governando città e regione, qual è la portata dell'industria per il benessere di un Paese.

L'importanza della sopravvivenza e del ruolo strategico dell'Iveco in quel momento erano state individuate da Elkann che ne trasferì il controllo trai i gioielli societari nella cassaforte di famiglia in EXOR. Oggi purtroppo arriva il disimpegno.

La **cessione** dell'intero business a **due acquirenti: Tata Motors** il gigante automobilistico indiano proprietario di Jaguar Land Rover, acquisirà il ramo commerciale per 3,8 miliardi di euro.

Leonardo, il gruppo della difesa e aereospazio italiano, che verserà invece 1,7 miliardi per rilevare la divisione

militare. Le operazioni, per un valore complessivo di 5,5 miliardi di euro, dovrebbero completarsi entro il secondo trimestre del 2026 per Tata Motors ed entro il primo trimestre dello stesso anno per Leonardo.

Anche in quest'occasione sindacati e sindaco Lo Russo plaudono all'impegno, quasi consueto in queste operazioni dell'annunciato mantenimento degli stabilimenti italiani e dei livelli occupazionali nel medio periodo e non vanno oltre. Per la cronaca, analoga garanzia fornì la Fiat al momento dell'acquisizione dell'AlfaRomeo. Peccato che dopo un breve periodo lo stabilimento di Arese fu completamente azzerato e oggi è sede di un centro commerciale.

Chi ha vissuto, nel corso del tempo le vicende Fiat, non può dimenticare lo storia e l'importanza dei veicoli industriali e delle macchine movimento terra per lo sviluppo di un Paese. I grandi investimenti pubblici e privati, le gare internazionali per le opere pubbliche rilevanti hanno da sempre contribuito a far volare produzione e fatturato. Nel gruppo Fiat, quando in determinati contesti si registrava una riduzione della vendita di auto, ci pensavano i settori legati ai grandi investimenti (Aviazione, Macchine Movimento Terra, veicoli ferroviari e industriali), a fare la differenza.

Il Gruppo è nato nel 1975 dalla fusione di diversi marchi storici europei: l'italiana Om, la francese Unic, la tedesca Magirus-Deutz e la britannica Seddon Atkinson, unite sotto il **controllo della Fiat di Gianni Agnelli. Quest'operazione, dopo la nascita della Fiat Allis rappresentata la svolta e l'apertura del Gruppo Fiat all'Internazionalità.** L'acronimo Iveco significava infatti *Industrial vehicles corporation*. Negli anni Ottanta e Novanta il gruppo si è espanso in tutto il mondo, diventando uno dei principali produttori europei di **veicoli commerciali** e consolidando la propria posizione nel trasporto pubblico e nella difesa. Nel **2021 Iveco Group** si è separato da Cnh Industrial, diventando una società indipendente quotata anche alla Borsa di Milano.

I risultati del secondo trimestre 2025, resi noti mercoledì 31 luglio in concomitanza con l'annuncio delle cessioni, mostrano le **difficoltà strutturali** che hanno spinto alla ristrutturazione del gruppo. I ricavi consolidati sono **diminuiti del 3,5%** a 3,78 miliardi di euro rispetto al secondo trimestre 2024. Il calo riflette un contesto di mercato difficile in Europa, dove i volumi industriali hanno registrato una diminuzione del 13% per i veicoli commerciali leggeri e del 15% per i camion medi e pesanti.

Le performances però sono state molto diverse tra le varie divisioni del gruppo. **La divisione Difesa** ha registrato ottime performance grazie all'aumento della spesa militare **europea**, con un portafoglio ordini di **5 miliardi di euro**. Anche la **divisione Bus**, che produce autobus per il trasporto pubblico, ha migliorato i propri risultati mantenendo la seconda posizione in Europa. Al contrario, la **divisione Truck** che produce camion ha sofferto per il calo della domanda, la divisione Powertrain che produce motori ha registrato perdite ancora maggiori.

Exor forse ha considerato un gruppo strategico al pari di un centro commerciale e non intendendo perseguire strategie industriali, con i conseguenti investimenti, ha deciso di sbarazzarsene. Operazione già tentata infruttuosamente negli anni passati, ma allora scoraggiata dal governo.

Così John Elkann segue il diktat imperativo della finanza. Si libera di un gioiello alla prima increspatura e senza lungimiranza.

La vera preoccupazione se riflettiamo sulla deindustrializzazione di Torino e dell'Italia, sta proprio nella rinuncia alla vocazione industriale del ramo ebraico della famiglia Agnelli. In questo contesto, si è anche fatto un amaro cenno alle cessioni di Comau, Marelli e a altre minori nel settore della componentistica. Per rimanere nel campo della finanza, da queste ingenti plusvalenze, nulla è ricaduto su Torino e sull'Italia.

Altro che appello alla borghesia operosa!

Qui dobbiamo guardare in faccia la situazione, senza infingimenti. Siamo in balia di speculatori finanziari che badano al profitto immediato e non alle scelte strategiche e per certi versi rischiose per l'azionista, ma con ricadute positive sulla collettività

Ampliando il discorso ad altri soggetti operativi o potenziali, non possiamo non deplorare le scelte antindustriali della FIOM-CGIL perseguite nel corso degli anni, le iniziative deleterie di Monti e Draghi per svendere i nostri gioielli industriali, favorendo la calata di capitali esteri che dopo aver acquisito il know-out delle nostre aziende e la rete commerciale, hanno abbandonato l'Italia e i lavoratori al loro destino di disoccupati.

Nel contempo sono state perseguite scelte miopi da parte di governi che in questi ultimi decenni hanno erogato contributi a perdere a FCA e a altri, ma non hanno adottato nessuna politica industriale degna di un paese moderno e già industrializzato da oltre un secolo. Si è magnificata la decrescita felice che ha anche coinvolto le grandi infrastrutture.

Quali correttivi di natura innovativa potrebbero venire mesi oggi in campo quando è la stessa UE a limitare di molto interventi coraggiosi da parte dei governi nel campo delle collaborazioni industriali?

Dovremo toglierci dagli occhi la patina pauperista che anche molti presuli nel corso degli anni hanno predicato e continuano a farlo, per impegnarci in una riflessione coraggiosa e non emotiva, per il futuro delle generazioni perché, se i governi non si impegnano fattivamente a togliere le difficoltà che incontra chi intende investire nelle produzioni industriali, ci si riduce alle chiacchiere improduttive e alle recriminazioni.

© 2025 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 04/08/2025

Salvato in PDF in data: 23/11/2026

Link all'articolo: https://civico20-news.it/economia/svendita-iveco-quale-futuro-industriale-per-torino-e-per-litalia/04/08/2025/