

Segmento B “alla francese”: tremata l’indotto italiano di FCA

FCA ha inviato una lettera ai fornitori dell’indotto per lo stop di ogni attività che riguarda le piccole del Segmento B

di [Natale Li Vecchi](#) 04/08/2020



Il nuovo gruppo nato dalla ormai ben nota fusione tra FCA e PSA, denominato di recente *Stellantis*, produce le prime *stelle cadenti* che ai fornitori italiani (e non solo a quelli) pare più **una bella tegola sulla testa**. Si può dire che parecchi avevano già previsto un inevitabile cambio di passo derivante proprio dalla fusione tra i due Gruppi, e si può quindi affermare ora che i primi malumori cominciano a crescere di pari passo con le preoccupazioni visto che **esiste già una lettera diffusa ai fornitori dell’indotto**

che comunica “per conto di FCA Italy e FCA Poland, che il progetto relativo alla piattaforma di segmento B di Fiat Chrysler è stato interrotto a causa di un cambiamento tecnologico in corso. Vi chiediamo quindi di cessare ogni attività di ricerca, sviluppo e produzione al fine di evitare ulteriori costi e spese”. Il primo a lanciare l’indiscrezione è stato il *Corriere della Sera* all’interno della sezione torinese del giornale.

In pratica, la lettera esclude ogni coinvolgimento dello stabilimento polacco di Thychy nella gestione e realizzazione delle nuove utilitarie del Gruppo. Si comprende bene quindi che la scelta sarà quella di produrre le vetture di tale segmento grazie all’intervento “francese” che **disporrà dei necessari pianali e a questo punto anche di tutto quanto il resto**.

Cambio di passo discutibile

Si può discutere a lungo di una situazione decisamente poco ortodossa per la nostra gente che lavora in FCA. Il cambio di rotta intrapreso appare repentino e sicuramente deludente, ma c’era anche da aspettarselo. All’interno della medesima lettera, inviata ai fornitori dell’indotto e scritta in inglese, si legge anche del **raggiungimento di un accordo tra FCA e PSA per la produzione all’interno del medesimo impianto polacco di utilitarie che sfrutteranno come base la già nota piattaforma CMP**. La stessa da cui prendono vita Peugeot 208, Citroen C3 e C4 e la Opel Corsa sfruttando una concreta modularità che permette l’installazione di motori tradizionali ma anche elettrici. C’è da dire che la gestione del pianale introduce di conseguenza anche un’attenzione rivolta a sospensioni, elettronica, impianti di scarico e gli stessi propulsori.

D’altronde le idee erano decisamente chiare sin da subito. Il nuovo Gruppo nasceva infatti col preciso scopo di utilizzare piattaforme condivise per ridurre i costi, un po’ come accade anche altrove visto che la piattaforma di una vettura racchiude al suo interno circa il 40% del totale dei

costi di produzione. Un'evidente ipotesi positiva per FCA che nel primo trimestre 2020 ha anche registrato un crollo di circa un miliardo di euro.

Indotto piemontese nel mirino

Come già affermato, la lettera è stata inviata anche ai fornitori italiani. Un valido motivo per far tremare di rabbia mista a paura anche l'importante indotto piemontese visto che adopera **circa 58mila addetti** in accordo con un migliaio di imprese per **un giro d'affari superiore ai 18 miliardi di euro**. L'inquietudine che si respira a Torino deriva dal fatto che i cambiamenti siano il frutto di una fusione che avrebbe dovuto mantenere certe cose al proprio posto, considerando anche che lo stabilimento di Thychy ha rappresentato da sempre un elemento fondamentale nelle forniture dei cugini d'oltralpe. C'è da dire che lo stabilimento polacco molto spesso ha prodotto un numero di vetture superiore a quelle prodotte oggi in Italia, circa 600mila ogni anno mentre FCA ha realizzato qui circa 12 milioni di automobili comprese le note Panda e 500.

Tuttavia bisogna considerare anche che la stessa **FCA ha si confermato l'ovvia partnership per l'utilizzo della piattaforma Made in PSA ma ha sottolineato che l'accordo non rientra nella nuova intesa dovuta alla fusione tra le due parti.**

Tuttavia uno spiraglio si apre perché i fornitori bloccati al momento potrebbero essere inclusi in alcuni lavori legati alla piattaforma modulare già citata. In ogni caso i timori rimangono fondati visto che se la piattaforma adottata da FCA ha matrice chiaramente francese, i fornitori d'oltralpe potrebbero beneficiare di qualche ovvio vantaggio nella scelta di chi dovrà effettivamente lavorare sui nuovi progetti visto che potrebbero disporre sul piatto il fatto di avere già rapporti di collaborazione avviati.

Il paradosso

C'è poi da configurare un'ulteriore possibile ipotesi; bisogna infatti capire se la medesima politica potrebbe riguardare anche altri stabilimenti disposti in ogni parte d'Europa. In quel caso ci sarebbe da continuare con la reale preoccupazione e si rischierebbe di avere a disposizione un Gruppo che ruoti tendenzialmente attorno alla compagine francese, e questa sarebbe una beffa peraltro già analizzata altre volte anche su ClubAlfa.

Sicuramente **fa un po' rabbia il fatto che FCA di recente ha ricevuto un prestito da 6,3 miliardi di euro** con garanzie fornite dal Governo nazionale. Denaro che speravamo fosse indirizzato anche verso l'indotto del Gruppo, un paradosso che si potrebbe definire *all'italiana*. A questo punto questa seconda parte d'estate si preannuncia più calda del solito, almeno per quanto riguarda il settore dell'automotive nostrano.

<https://www.clubalfa.it/273960-segno-b-alla-francese-trema-lindotto-italiano-di-fca>