

Iveco aveva bisogno di (una) Tata: con gli indiani può crescere ancora

[Claudio Chiarle](#) 02 Agosto 2025 Lo Spiffero

Pur navigando in buone acque, da tempo appariva un po' assopita: "faceva il suo" senza grandi slanci. Ora il passaggio di proprietà offre nuove opportunità industriali, non solo produttive ma anche per la progettazione e la ricerca - Analisi di **Claudio Chiarle**



La cessione di **Iveco Group** al colosso indiano **Tata** affonda le sue radici in tempi lontani, ma in un Paese dove la politica industriale è carente e i politici si concentrano sul quotidiano, la memoria storica si perde, così come la sequenza dei fatti. Già a marzo 2025 si parlava di una possibile vendita di Iveco, sia ai cinesi che agli indiani, ma le origini di questa operazione risalgono al

settembre 2019, quando **Cnhi** decise di scorporare Iveco, dando vita a **Iveco Group**. A **Cnhi** rimase il settore Off-Highway (trattori, macchine agricole e per il movimento terra), mentre Iveco si focalizzò sull'On-Highway (camion, furgoni e FPT Industrial). Si trattava di due settori con normative e clienti diversi, che richiedevano strategie distinte.

Già all'epoca, quand'ero segretario generale della **Fim-Cisl** di Torino, durante le trattative sindacali presso l'**Unione Industriali**, era evidente che lo scorporo avesse anche l'obiettivo di preparare **Iveco Group per il mercato**. Non a caso, nel 2021, ancor prima del completamento dello scorporo previsto per gennaio 2022, i cinesi di **Faw Jiefang Group** avviarono una trattativa per acquisire il ramo On-Highway. L'operazione non si concretizzò: con discrezione, il governo guidato da **Mario Draghi**, con il ministro dell'Economia **Giancarlo Giorgetti**, fece sapere di non gradire la vendita, ipotizzando l'uso della golden share. La trattativa sfumò, ma la separazione dei settori proseguì e **Iveco Group** nacque ufficialmente nel 2022.

Il percorso era dunque già tracciato, ma l'assenza di memoria storica e di un'analisi industriale da parte della politica fa sembrare ogni sviluppo una novità. La realtà è ben diversa. Un primo segnale concreto è arrivato con l'opzione di cedere la divisione difesa di **Iveco** alla joint venture **Leonardo-Rheinmetall**, in linea con le direttive europee per la razionalizzazione dell'industria militare.

I rapporti con **Tata**, invece, risalgono a lontano. Già nel 1997 **Fiat** costituì una joint venture con **Tata**, proprietaria di marchi come **Jaguar, Land Rover e Daewoo**, denominata **Fial** (Fiat India Automobiles Limited), perfezionata nel 2007. Questa collaborazione ha portato alla produzione in India di modelli Fiat, dalla 1100 alla 124, passando per Palio, Grande Punto, Linea, fino alla Jeep Grand Cherokee dal 2022. Non sorprende, quindi, che da circa sei anni la famiglia **Agnelli-Elkann** stia lavorando alla cessione di **Iveco**, e che ora si presenti un'offerta interessante da 3,8 miliardi di euro da parte di **Tata Motors**.

Tata Group è un colosso globale con oltre 700mila dipendenti e un fatturato superiore ai 100 miliardi di euro. **Tata Motors**, con un fatturato di 38 miliardi e oltre 91mila dipendenti, è leader in India, con significative quote di mercato anche in Asia e Africa, ma non è presente nel settore dei veicoli commerciali e camion in Europa.

Con l'acquisizione, Tata Motors costituirà una società di diritto olandese, Tll Cv Holdings Pte, con vendite annuali previste di oltre 540mila unità e ricavi di circa 22 miliardi di euro, distribuiti tra Europa (50%), India (35%) e Americhe (15%).

Le sovrapposizioni tra Iveco e Tata sono minime, e Iveco porta in dote i mercati europei e sudamericani. Le trattative sindacali per la tutela dei siti italiani, delle competenze e dell'occupazione sono già iniziate. Il governo era informato delle mosse del gruppo Exor, quindi mi auguro che non ci siano sceneggiate patriottiche, né da parte del ministro del Mimit, Adolfo Urso, e della compagine governativa, né dalle opposizioni.

Iveco, pur navigando in buone acque, appariva come una società un po' assopita, che "faceva il suo" senza grandi slanci. L'acquisizione da parte di Tata Motors può aprire scenari di rilancio industriale, non solo produttivo – si pensi ai motori realizzati a Torino – ma anche per lo sviluppo della Direzione Progettazione e Ricerca sui veicoli commerciali. Si spera che i soggetti sociali, imprenditoriali e politici colgano l'opportunità che si prospetta per il territorio torinese.

https://www.lospiffero.com/ls_article.php?id=90302