

IN CASSAZIONE

Assalto alla Cgil, definitive le condanne di 8 imputati

I giudici della quinta sezione penale della Corte di Cassazione hanno rigettato i ricorsi dei difensori e confermato definitivamente le condanne per 8 imputati nel processo per l'assalto alla sede della Cgil a Roma del 9 ottobre 2021, cioè il filone del procedimento celebrato con rito abbreviato. Lo ha riferito ieri la Cgil stessa. Nel marzo e nell'ottobre dello scorso anno, i giudici della seconda sezione penale della Corte di Appello di Roma avevano condannato gli imputati ricorrenti a pene comprese tra quattro e sei anni. A tutti loro, a vario titolo e in relazione alle singole posizioni, erano stati contestati i reati di devastazione aggravata in concorso, resistenza a pubblico ufficiale pluriaggravata. Per il segretario generale della Cgil, **Maurizio Landini**, «la decisione dei giudici, fondata sul lavoro della Procura di Roma a cui va il nostro plauso per l'impegno profuso, conferma che quell'azione non fu un semplice episodio

di generica violenza di matrice fascista, bensì un vero e proprio assalto alla casa dei lavoratori e al sindacato che li rappresenta. Un'azione - ha proseguito il numero uno del sindacato di corso d'Italia - coordinata dai leader di Forza Nuova che, cavalcando la protesta contro i provvedimenti emergenziali del Governo adottati in seguito all'epidemia del Covid-19, portarono parte dei manifestanti all'assalto della Cgil in quanto simbolo democratico, provocando gravi disordini e la devastazione della nostra sede».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In piazza per difendere la fabbrica di Cassino

Crisi auto/1

Sindacati e associazioni di imprenditori in campo per difendere il sito industriale

In piazza c'erano i lavoratori di Cassino, delegazioni arrivate da tutta Italia, i sindacati, gli amministratori locali e anche i vertici di Unindustria Cassino - «Ci siamo perché si tratta di una manifestazione di proposta» dice il presidente Vittorio Celletti - e gli imprenditori dell'indotto. Una manifestazione organizzata dai metalmeccanici a sostegno della fabbrica Stellantis del Frusinate e di tutto il comparto automotive. «Lo stabilimento Stellantis di Cassino rischia di pagare il prezzo più alto della crisi dell'automotive in Italia» dice il segretario della Fiom Michele De Palma che parla di «rischio chiusura» per il sito dove si producono le Alfa Romeo Giulia e Stelvio e la Maserati Grecale. I volumi produttivi di Cassino, dove gli addetti si sono ridotti a quota 2.000 contro i 4.300 di otto anni fa, confermano che si tratta della fabbrica di assemblaggio auto con la situazione più difficile: l'anno scorso la produzione si è ridotta di oltre il 27% - il peggiore anno di sempre - a quota 19mila unità e da inizio anno le giornate di lavoro sono state soltanto 16, con una previsione per il 2026 di

13mila autovetture, un decimo di quanto prodotto nel 2017. Ma accanto ai numeri pesano le prospettive industriali. Cassino produce ancora modelli che risalgono all'ultimo piano industriale di Sergio Marchionne, circa dieci anni fa, mentre le nuove assegnazioni annunciate al Mimit a fine 2024 sono state posticipate al 2028. «Il nostro obiettivo - dice il segretario della Fim Ferdinando Uliano - è di mettere in sicurezza lo stabilimento, sia in termini occupazionali sia in termini di prospettive. Questo dovrebbe determinare ripercussioni positive sull'indotto e sull'intero territorio». È chiaro che il destino industriale del sito di Cassino, al quale originariamente Stellantis ha assegnato la piattaforma Ssla Large, dipende dalla volontà di rilancio da parte del Gruppo dei marchi Alfa Romeo e Maserati.

Elemento ulteriore di preoccupazione è l'indotto. «Senza nuovi modelli per cassino, il territorio rischia la desertificazione industriale» sottolinea Rocco Palombella segretario della Uilm. Il presidente degli industriali Celletti evidenzia il ruolo del sistema dell'indotto. «Stellantis ha un ruolo

importante - spiega Celletti - ma altrettanto importante è il ruolo di un indotto che oggi è in sofferenza. Il costruttore mette assieme un sistema complesso ma all'interno di quel sistema buona parte dell'innovazione la garantisce la fornitura. E la capacità di innovare garantita dall'indotto cassinate è innegabile quanto strategica».

—F.Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Celletti (Unindustria Cassino): l'indotto è un patrimonio di innovazione fondamentale



In casa Stellantis l'Italia gioca la partita dei futuri motori

Crisi auto/2

Le scelte che si faranno su motori e cambi per gli ibridi strategiche per il Paese

Attenzione a Termoli e Mirafiori. Il Piano industriale è atteso per il 21 maggio

Filomena Greco

TORINO

Non solo aumento dei volumi produttivi negli stabilimenti italiani ed evoluzione di brand come Maserati e Alfa Romeo. Il footprint industriale di Stellantis in Italia dipenderà anche dalla politica che il Gruppo guidato da Antonio Filosa adotterà nei prossimi anni sul fronte dello sviluppo dei motori tradizionali, a benzina e diesel, e ibridi. Come dimostra la complessa vicenda dello stabilimento di Termoli, l'Italia "dei motori" ha vissuto anni complicati. La fine di modelli storici come il motore Fire prodotto nel polo molisano e la parabola industriale della VM di Cento - acquisita dall'allora Fca e ceduta pochi mesi fa - che produceva i diesel V6 e V8 destinati anche agli Stati Uniti, hanno indebolito la produzione di motori sul versante italiano. A completare il quadro ci sono gli effetti della normativa europea sulla decarbonizzazione e le scelte industriali dell'ex ceo Tavares, che aveva favorito i motori di matrice francese. Il punto ora è capire come e se il nuovo Piano industriale che l'amministratore delegato Antonio Filosa presenterà il 21 maggio

potrà dare slancio alle produzioni Made in Italy e riequilibrare così il peso di Francia e Italia all'interno del Gruppo.

I benzina per il segmento A

Qualcosa i vertici del Gruppo hanno già detto a proposito di motori e di prospettive industriali per gli stabilimenti italiani, e qualcosa è già stato fatto. L'area di maggiore attenzione è quella della fabbrica di Termoli, che ha visto

tramontare il progetto di diventare la prima Gigafactory italiana - con la joint venture ACC tra Stellantis, Mercedes e TotalEnergies - e che si ritrova con molte incognite rispetto al suo futuro. Nello stabilimento restano oggi le linee dei motori a benzina GSE in versione 1.0 e 1.5, il GME ed il V6. Emanuele Cappellano, numero uno di Stellantis per l'Europa, durante l'ultimo incontro al Mimit, a gennaio scorso, ha garantito un futuro industriale per il GSE anche dopo il 2030, con l'impegno del Gruppo a sviluppare la versione Euro7 del motore. Per i sindacati si è trattato di un segnale importante, anche se il punto restano i volumi e l'allargamento della gamma di modelli a cui destinare il propulsore Made in Italy. Il GSE 1.0, infatti, è destinato alle vetture di segmento A, dunque Pandina e Fiat 500 ibrida. «Termoli - spiega Marco Laviano della Fim-Cisl di Termoli - ha capacità pro-

duuttiva per arrivare a un milione di motori all'anno e ad oggi siamo sotto le 450 mila unità. La linea del GSE è destinata a sostituire il Fire, andato in pensione, ma produce meno della metà dei volumi. Se si decidesse di lavorare su questa famiglia di motori per renderli adatti a una gamma più ampia di modelli, abbassando le emissioni, allora cambierebbero i numeri in campo».

Stellantis, nel frattempo, ha archiviato la stagione dei motori "francesi" PureTech - sostenuti dall'ex ad Tavares ma forieri di pesanti problemi di affidabilità - sviluppando una nuova generazione di propulsori a benzina turbo, in parte progettati in Italia, ma prodotti in cinque stabilimenti europei. La domanda a cui il nuovo piano industriale dovrà rispondere è se e come l'Italia potrà rafforzare il suo contributo industriale globale nel comparto del powertrain a benzina.



I cambi e i Diesel

L'Italia "dei motori" sembra invece destinata a giocare una partita più centrale sul fronte dei propulsori diesel e dei cambi per gli ibridi. Oltre a Mirafiori, anche Termoli produrrà il nuovo cambio EDCT - modulare e destinato non solo ai motori ibridi ma anche ai plug-in - con volumi stimati per il polo molisano di circa 300 mila pezzi e l'impiego tra i 250 e i 300 lavoratori. Un segnale considerato importante anche dai sindacati, che però restano preoccupati per il futuro dei 1.800 addetti della fabbrica. Nella geografia produttiva europea di Stellantis, l'Italia conta due stabilimenti destinati a ospitare la produzione dei

cambi elettrificati per tutti i modelli del Gruppo contro la Francia che ne ha uno.

Quanto ai diesel di casa Stellantis, è il polo di Pratola Serra, con oltre 1.500 addetti, a rappresentare la fabbrica italiana di riferimento, dove si lavora a pieno regime da oltre un anno su 15 turni. Qui il nuovo Multijet 4.0 rappresenta il motore diesel di convergenza per tutto il Gruppo, a iniziare dai veicoli commerciali che per il 90% sono equipaggiati con questa alimentazione. Nel 2025 i motori prodotti a Pratola Serra sono stati circa 405 mila, di cui l'80% destinati al comparto dei commerciali. «La sfida per Pratola Serra - racconta Umberto Forgione della Fim Cisl - è di intercettare il progetto del futuro Diesel 1.6 ibrido di Stellantis».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le politiche sui motori tradizionali, a benzina e diesel, e ibridi ne determineranno il peso industriale nel Paese

Stellantis ha archiviato la stagione dei motori "francesi" PureTech sostenuti dall'ex ad Tavares

LO SCENARIO

Anni complicati

Numerosi i fattori che hanno indebolito le produzioni di motori in Italia, come la fine di modelli storici come il Fire prodotto a Termoli e la parabola industriale della VM di Cento - acquisita dall'allora Fca e ceduta pochi mesi fa - che produceva i diesel V6 e V8 destinati anche agli Usa. A questo si aggiungano le scelte dell'ex ceo di Stellantis, Tavares, che aveva privilegiato motori di matrice francese.

La nuova sfida

La domanda a cui il nuovo Piano industriale di Stellantis, il prossimo 21 maggio, dovrà rispondere è se e come l'Italia potrà rafforzare il suo contributo industriale globale nel comparto del powertrain a benzina



Leonardo e Cog, accordo per rafforzare la filiera

Difesa

Fa tappa al Sud, in Puglia
«Crescere insieme»: piano di
Leonardo per le Pmi fornitrici

L'azienda di Lecce adatterà
i suoi standard alle richieste
per componenti di elicotteri

Domenico Palmiotti

Sono dieci le Regioni italiane e 150 le imprese, su una platea iniziale di oltre 760, entrate a far parte del programma "Crescere Insieme" lanciato dalla divisione Elicotteri di Leonardo. Da ieri in questo progetto c'è anche la Puglia, dove Leonardo ha 3mila addetti e tre stabilimenti: Grottaglie e Foggia di Aerostrutture e Brindisi di Elicotteri. La prima azienda a inserirsi è la Cog di Lecce, prima anche in tutto il Sud. "Crescere Insieme" ha due finalità essenziali: creare filiere industriali nei territori attorno ai poli di Leonardo e cercare di riportare in Italia lavorazioni e attività legate agli elicotteri sinora svolte all'estero.

L'accordo con Cog riguarda i radiatori, ma prima ci sono stati quelli con Isoclima del Veneto per sistemi trasparenti ad alte prestazioni, Poggipolini dell'Emilia-Romagna per giunti meccanici, Sabelt del Piemonte per sedili, Fucine Umbre, Meccanotecnica Umbra e Umbriagroup dell'Umbria, rispettivamente per forgiati metallici, tenute meccaniche e cuscinetti.

Cog, che produce radiatori ad aria, acqua e olio per macchine industriali e agricole, movimento terra e applicazioni nei settori delle costruzioni e dell'energia, fornirà a Leonardo Elicotteri, a partire dal 2027, radiatori olio per la trasmissione. Si tratta di una tipologia di componente sinora approvvigionata all'estero e che, con il programma "Crescere Insieme", viene progressivamente riportata nella filiera industriale nazionale, contribuendo così a un processo di reshoring industriale verso l'Italia. La

fornitura sarà realizzata in base ai requisiti progettuali definiti da Leonardo. E tecnologie e processi produttivi di Cog saranno adattati agli standard richiesti per i componenti degli elicotteri. L'azienda di Lecce entra così nel mercato aerospaziale e la fornitura si sostanzierà nello sviluppo di radiatori per l'AW139, l'elicottero Leonardo con i volumi produttivi più elevati. Ma c'è la prospettiva di estendere in futuro la produzione ad altre piattaforme o componenti affini. Come anche ad altre divisioni di Leonardo. «Vogliamo favorire il trasferimento tecnologico dalla grande impresa alla piccola impresa e dare a queste aziende la possibilità di entrare in un mercato che è sostanzialmente precluso, viste le barriere si-

gnificative all'ingresso per l'installazione di equipaggiamenti su macchine volanti», dichiara a Lecce, a margine dell'accordo con Cog, Piero Rancilio, responsabile del programma "Crescere Insieme" di Leonardo Elicotteri. Per gli elicotteri, prosegue Rancilio, «la lavorazione è complessa ma è molto simile ad altre lavorazioni, ad esempio l'automotive. In realtà, quello che manca è l'impegno delle società che producono le macchine a installare su di esse equipaggiamenti alternativi e complementari a quelli che esistono. E quindi "Crescere Insieme" si prefigge di aiutare queste aziende ad entrare in un mercato in questo momento precluso».

Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia-Romagna, Umbria, Lazio, Campania e Puglia sono le Regioni per ora coinvolte e la prossima sarà la Toscana. «Col supporto di Confindustria, Distretto aerospaziale e altri, in Puglia - aggiunge Rancilio - abbiamo lanciato a metà 2024 una conference aperta a tutte le aziende. Hanno partecipato una quarantina di imprese. Di queste, circa la metà ha manifestato interesse. Ne abbiamo selezionate alcune che per capacità tecnologica rispondono al requisito che stiamo cercando. Vogliamo spingere le aziende a passare dalla produzione a disegno a una produzione di equipaggiamenti, ovvero fornisci a queste aziende la specifica e loro sono in grado di realizzare il prodotto». E la divisione Elicotteri, che con ordini per 6,2 miliardi e ricavi per 5,8 (dati 2025) esprime un terzo di tutto il fatturato Leonardo, ogni anno acquista forniture per circa 3 miliardi di euro, di cui oggi il 65 per cento da soggetti internazionali.

Commenta Eugenio Di Sciascio, assessore regionale allo Sviluppo economico: «Si valorizzano i fornitori eccellenti. Leonardo è rilevante in Puglia. Ci auguriamo che non solo mantenga la presenza ma che possa svilupparla nei prossimi anni, atteso che la Puglia e le sue aziende stanno dimostrando di avere competenze crescenti e anche la capacità di fare sistema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dubbi su Flacks Ex Ilva verso il gruppo Jindal

di **RAFFAELE LORUSSO**

Il piano di Flacks Group per l'ex Ilva perde consistenza. Gli aspetti finanziari dell'offerta del fondo statunitense non convincono i commissari. Né le ulteriori integrazioni fatte recapitare ieri consentono di chiarire i dettagli più delicati dell'operazione. La risposta giunta da Miami, a quanto emerge, non è ancora esaustiva. I manager della società di Michael Flack avrebbero chiesto di incontrare gli amministratori straordinari. Al momento, però, trapela l'intenzione delle due strutture commissariali di Acciaierie d'Italia e Ilva spa di proseguire nell'esame delle offerte vincolanti e di

presentare in tempi brevi un report al ministero delle Imprese e del Made in Italy. È probabile che si tratti di una svolta che potrebbe favorire Jindal Steel International. Di certo, il colosso indiano sembra aver recuperato posizioni, dopo essere rientrato in partita all'ultimo minuto. A Flacks Group i commissari hanno chiesto di fornire garanzie sugli investimenti prospettati nel piano, 4,5 miliardi complessivi insieme con l'impegno ad assorbire 8.500 dei poco più di novemila addetti. Il gruppo indiano, fra i player più importanti al mondo nel settore siderurgico, ha già fornito garanzie sul mantenimento dell'area a caldo, almeno fino alla conclusione del processo di decarbonizzazione. Ciò che ancora non soddisfa della proposta presentata è l'aspetto occupazionale: 4.500 addetti, che

significherebbero altrettanti esuberanti. Sul piano industriale, invece, la possibilità di utilizzare il preridotto di ferro necessario per i forni elettrici, che la stessa società produce nei propri impianti in Oman, potrebbe risolvere almeno in parte il problema dell'approvvigionamento di gas.



Crolla l'export verso l'America colpiti cibo, tessile e legno

L'Istat certifica l'effetto negativo dei dazi a gennaio: -6,7%. Bene Cina, Svizzera e Austria negativa la bilancia commerciale dell'Ue, von der Leyen verso l'intesa con l'Australia

di **ROSARIA AMATO**

ROMA

Il saldo è positivo per poco più di un miliardo di euro e l'export è stabile: a gennaio il sistema Italia sembra ancora resistere alle tempeste internazionali. Ma in realtà l'impatto negativo di guerre tariffarie e sconvolgimenti geopolitici emerge ampiamente se si guarda un po' più in dettaglio ai dati di gennaio pubblicati dall'Istat: per le esportazioni i segni più sono solo tre e riguardano Svizzera (+15,5%), Cina (+14,6%) e, nell'Unione europea, l'Austria (+5,1%). Per il resto ci sono solo indicazioni di cali delle esportazioni, con picchi significativi per i Paesi del Mercosur: -18,4% in attesa dell'applicazione provvisoria del trattato stipulato con Bruxelles, che dovrebbe abbattere il 90% dei dazi reciproci. Dati negativi del 16,1% per il Giappone e del 12,3% per il Regno Unito. Male gli Stati Uniti (-6,7%): spicca il calo pesante dell'export agroalimentare (-27%),

dei prodotti tessili (-22,9%) e di quelli in legno (-21,2%), proprio quel made in Italy che a lungo ha considerato gli Usa il mercato di sbocco per eccellenza. «In questo scenario - rileva il presidente dell'Ice Matteo Zoppas - diventa ancora più importante rafforzare la presenza delle imprese italiane nei mercati ad alto potenziale individuati dal Piano d'azione dell'export promosso dal ministero degli Esteri».

Vale anche per l'Unione europea nel suo complesso: la presidente Ursula von der Leyen sta per firmare, all'inizio della prossima settimana, l'ennesimo accordo di libero scambio, stavolta con l'Australia. E intanto i dati Eurostat di gennaio riferiti all'area euro sono decisamente peggiori rispetto a quelli italiani: la bilancia commerciale è in deficit di 1,9 miliardi (male soprattutto le vendite di macchinari e veicoli) e le esportazioni di beni sono in calo del 7,6% su base annua.

Se si considera la Ue a 27, il deficit della bilancia commerciale arriva a 5,9 miliardi di euro e il calo delle esportazioni verso i Paesi extra-Ue è

del 10%. Gli unici segni più che si vedono tra i principali Paesi di sbocco si riferiscono a Corea del Sud e Taiwan. Poi soltanto flessioni più o meno accentuate dell'export a gennaio: quello di tutta la Ue nei confronti degli Stati Uniti è il peggiore (-27,8%).

Non diminuiscono solo le esportazioni, ma anche le importazioni, sia per la Ue nel suo insieme che per l'Italia, che in particolare riduce gli acquisti dall'estero di prodotti chimici e greggio. In un panorama di forte difficoltà, continua la volata di alcuni settori: vanno sempre meglio le vendite all'estero di metalli e prodotti in metallo, e di farmaci. Eppure anche rispetto a questi settori, che sembrano inossidabili, stanno cominciando a emergere preoccupazioni. Nonostante nel gennaio 2026 si rilevi «un aumento del 5,9% rispetto allo stesso mese del 2025, che è stato un anno straordinario», riconosce il presidente di Farmindustria, Marcello Cattani, per affrontare la portata dei fenomeni geopolitici che abbiamo davanti serve «una strategia per le sfide globali».



Stellantis, sindacati in marcia per Cassino. Filosa alla Camera a metà giugno

Certezze per Cassino, lo stabilimento simbolo della crisi dell'auto in Italia. A chiederlo, i lavoratori che ieri sono scesi in strada con Fim, Fiom e Uilm. Marcia a cui hanno aderito gli addetti dell'indotto, le associazioni imprenditoriali e gli enti locali. Le difficoltà nascono anche dalla scelta di Stellantis di rinviare al 2028 la nuova generazione di Alfa Giulia e Stelvio, per trasformarle da auto elettriche al 100% in veicoli ibridi. Si prosegue con i modelli precedenti e la Maserati Grecale. Nel 2026 la produzione potrebbe arrivare a 13mila unità, nel 2025 era a 20mila. «Otto anni fa si facevano 135mila pezzi e oggi l'occupazione si è

dimezzata, riducendo l'attività a 5-6 giorni al mese», ricorda Ferdinando Uliano della Fim-Cisl. «È urgente intervenire - dice Michele De Palma della Fiom-Cgil - prima dell'Investor day di maggio il governo convochi un tavolo». Rocco Palombella della Uilm: «Vogliamo certezze su modelli e tempi». Il quadro si chiarirà entro il 17 giugno, quando l'ad Antonio Filosa sarà in commissione Attività produttive alla Camera, come stabilito con il presidente Alberto Gusmeroli. — **D.LON.**



La manifestazione dei sindacati ieri a Cassino



STELLANTIS

La protesta a Cassino dei sindacati: "Ora invertire il declino"

La battaglia in difesa dello stabilimento Stellantis di Cassino simbolo della lotta per l'automotive in Italia. È questo il senso della manifestazione organizzata dai sindacati metalmeccanici, che ha coinvolto i lavoratori dell'indotto, le associazioni degli imprenditori, i rappresentanti delle istituzioni locali e i cittadini. Al corteo hanno partecipato in migliaia per chiedere «lavoro e futuro». Sono arrivate anche delegazioni da altre fabbriche Stellantis come Melfi e Pomigliano. «A Cassino - spiega il leader della Fim Cisl, Fer-

dinando Uliano - la produzione è ai minimi storici: il 2025 si è chiuso con meno di 20.000 vetture prodotte, mentre le stime per il 2026 si attestano intorno alle 13.000 unità. Un crollo drammatico se si considera che solo otto anni fa si producevano 135.263 auto. Tutte le promesse sono state disattese. Dall'inizio dell'anno sono stati appena 16 i giorni di lavoro». —



Automotive *La manifestazione*

Stellantis, sigle in difesa di Cassino

La battaglia in difesa dello stabilimento Stellantis di Cassino, dove nel 2026 i giorni lavorati sono stati solo dieci. Questo il senso della manifestazione unitaria dai sindacati metalmeccanici. Sono arrivate anche delegazioni da Melfi e Pomigliano.



La manifestazione di Fim, Fiom e Uilm ieri davanti allo stabilimento Stellantis di Cassino

