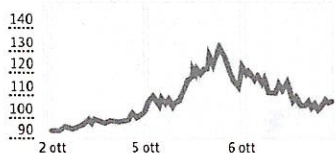
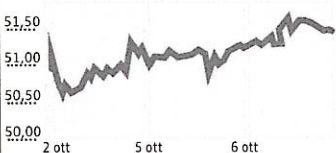


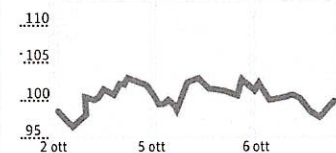
↓ SPREAD BTP/BUND
-8,49% 104,82



↑ DOW JONES
+0,49% 51521,28



↑ BRENT
+0,70% 101,2\$



↑ FTSE MIB
51.261,40 +0,87%

↑ FTSE ALL SHARE
53.874,50 +0,92%

↑ EURO/DOLLARO
1,1258 \$ +0,33%

Stellantis, cresce la produzione ma si aggrava la crisi a Cassino

I volumi salgono del 28,3%. La fabbrica laziale registra un crollo: meno di 9mila auto Uliano (Fim): "Situazione difficile". Il 15 ottobre incontro tra sindacati e azienda sui siti

IL PUNTO
di TONIA MASTROBUONI

Berlino e Parigi bazooka Ue contro la Cina

La Germania s'è desta. Anche su pressioni crescenti dell'industria tedesca, Merz ha intrapreso una svolta a 180 gradi della politica verso la Cina, seppellendo la tradizionale prudenza per timori di rappresaglie del suo più importante partner commerciale. Così il cancelliere ha vergato una lettera a quattro mani con il presidente francese Macron per chiedere che la Commissione Ue venga dotata di un bazooka per stroncare la concorrenza sleale del Dragone. In determinate circostanze Bruxelles dovrà essere messa in grado di escludere singole aziende, determinati settori o interi Paesi dal mercato europeo. I leader delle due maggiori potenze industriali dell'Europa chiedono in sostanza la creazione di uno "strumento credibile" che consenta "interventi robusti" quando la Cina - mai nominata esplicitamente - fa valere una delle sue tipiche leve per schiacciare la concorrenza, dalla svalutazione dei renminbi al dumping sui prezzi alle sovvenzioni statali. La peculiarità della proposta franco-tedesca è che potrebbe aggirare il problema di un sì a maggioranza del Consiglio Ue: se qualcuno volesse scongiurare il bazooka dovrebbe mettere insieme due terzi della maggioranza dei capi di Stato e di governo dell'Ue.

Negli ultimi anni la Germania ha sofferto la crescente competizione cinese soprattutto nel settore auto. Il boom dei marchi elettrici del Dragone non solo sta spingendo i concorrenti fuori dal mercato domestico: le sovraccapacità stanno aumentando le pressioni anche sul mercato europeo. E Merz e Macron vogliono scongiurare che i prodotti cinesi invadano il mercato europeo, spinti da "aiutini" pubblici come la svalutazione e i mega finanziamenti statali.

di DIEGO LONGHIN
ROMA

La produzione italiana di Stellantis continua a crescere (+28,3%), e il ricorso agli ammortizzatori sociali, in generale, diminuisce (-30%), ma dietro il miglioramento complessivo resta il nodo Cassino, dove la crisi si aggrava. E la situazione, con una flessione negativa del 37,1% rispetto allo stesso periodo del 2025, quando i numeri erano già bassi (20mila unità realizzate), è allarmante per la Fim. Ad oggi si è sotto le 9mila auto fabbricate, tra i modelli Giulia e Stelvio di Alfa Romeo e la Maserati Grecale. E la previsione di 12mila vetture nel 2026 non verrà rispettata. 12.100 addetti non lavorano per più di 5-6 giorni al mese. E nell'impianto del Lazio attendono che Stellantis annunci a dicembre, all'Investor Day di Maserati, il partner, probabilmente cinese, per rilanciare, oltre ai marchi del Biscione e del Tridente, la produzione a Cassino.

Fondamentale sarà il confronto del 15 ottobre, quando Stellantis, con il responsabile delle Risorse Umane Giuseppe Manca e i rappresentanti dei sindacati metalmeccanici, faranno il punto della situazione a Roma. «Analizzeremo gli elementi di criticità e faremo le nostre richieste per mettere in sicurezza stabilimenti e occupazione - dice il

I NUMERI

+36,7%

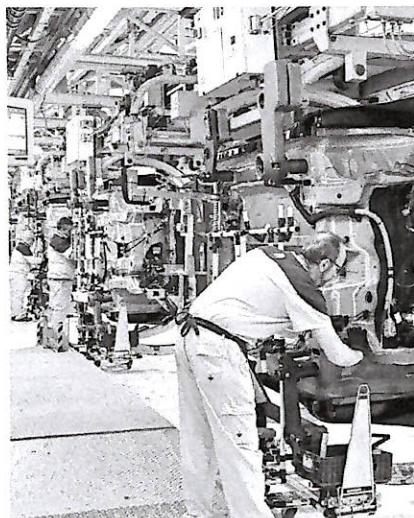
Auto
La crescita della produzione di automobili

+17,3%

Commerciali
Il balzo in avanti dei veicoli commerciali fatti nei primi nove mesi

-30%

Cassa
La diminuzione del ricorso agli ammortizzatori sociali



segretario Fim Ferdinando Uliano - per noi resta l'impegno di non chiudere stabilimenti in Italia». Prospettive che si inizieranno a capire dalle prossime uscite dell'ad di Stellantis, Antonio Filosa, a Torino venerdì per Wave by Vento e poi domenica e lunedì a Parigi per il Salone dell'Auto. Al centro della discussione Cassino, ma anche Termoli che deve restare «tra i siti destinati alla futura produ-

Una linea di montaggio dello stabilimento di Mirafiori dove si producono le Fiat 500 ibride ed elettriche

zione di batterie, non appena la domanda di elettriche crescerà».

Per il report dei metalmeccanici della Cisl sulle auto che escono dalle fabbriche del gruppo in Italia, nei primi nove mesi sono state realizzate 340.745 unità, tra vetture e mezzi commerciali. Le sole auto raggiungono quota 206.945, con un aumento del 36,7%. I commerciali salgono invece a 133.800 unità, in crescita del 17,3%. A sostenere la ripresa sono soprattutto i nuovi modelli, tra cui la Jeep Compass fatta a Melfi e la Fiat 500 ibrida di Mirafiori, insieme alla tenuta della Pandina a Pomigliano, che da sola fa 92mila pezzi. Bene anche il trend del sito di Atessa, la casa del Ducato. Il 2026 dovrebbe chiudersi con un totale di 450mila veicoli realizzati. Di questi oltre 250mila auto. Un'inversione di tendenza rispetto agli ultimi due anni.

Non mancano però i campanelli di allarme oltre a quello di Cassino. Preoccupa il calo della produzione della 500, penalizzata dai fermi per carenza di materiali e dalla diminuzione degli ordini. Situazione che ha portato a due settimane di cassa integrazione in ottobre e a chiudere l'anno con 60mila vetture prodotte, cifra lontana dalle 100mila previste da Stellantis. «È da capire se è una situazione sporadica o strutturale», dice Uliano. «Lo capiremo forse il 15 ottobre. Per noi è necessaria l'assegnazione di un nuovo modello per Torino». RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO
di RAFFAELE LORUSSO

"Fuga d'amianto non provata" Ex Ilva, si riapre uno spiraglio

La partita per l'ex Ilva potrebbe riaprirsi. Il procuratore generale della Cassazione lascia intravedere uno spiraglio per la prosecuzione dell'attività dell'area a caldo, dichiarando fondati alcuni motivi dei ricorsi presentati dalle amministrazioni straordinarie di Ilva e Acciaierie d'Italia. Il punto centrale riguarda la dimostrazione dell'effettiva presenza di fibre di amianto. «La Corte d'appello - scrive il pg della Cassazione - non ha accertato che, nel corso del ciclo produttivo, si verifici o possa verificarsi un'emissione dai coperi (strutture degli altiforni,



ni, ndr) verso l'ambiente esterno: ha quindi dedotto una pericolosità della sostanza puramente in astratto». In pratica, i giudici di Milano non avrebbero accertato «i pericoli gravi e rilevanti»: li avrebbero presunti.

Il 20 ottobre le Sezioni unite della Suprema corte esamineranno le istanze con cui l'azienda punta a ribaltare il decreto di stop agli altiforni adottato dalla Corte d'appello di Milano il 27 luglio scorso. Il parere del procuratore generale non è vincolante, ma introduce un elemento di discontinuità. Sia in sede di merito sia in sede cautelare, infatti, il pro-

curatore generale della Corte d'appello di Milano si era sempre espresso in modo negativo sulle istanze delle società. Non passa invece la tesi dei ricorrenti sul difetto di giurisdizione. Il pg della Cassazione ritiene che sussista la competenza del giudice civile e non, come sostenuto dall'azienda, di quello amministrativo.

Il futuro del complesso siderurgico resta incerto. In attesa della pronuncia della Cassazione, a Taranto sono già partite le procedure di spegnimento dell'unico altoforno ancora in marcia. L'istanza di sospensione del decreto è stata respinta per due volte dalla Corte d'appello di Milano e, salvo un diverso provvedimento della Suprema corte, lo stop all'area a caldo dovrà essere completato entro il 26 ottobre. Il governo, intanto, ha convocato i sindacati a Palazzo Chigi per domani.

RIPRODUZIONE RISERVATA