

Il rilancio di Cassino con Zes e centro innovazione per l'indotto

Auto

La proposta elaborata da **Unindustria** al tavolo del 7 agosto con il Governo Stellantis: «Non si vende Maserati, nessun polo del lusso con altri marchi»

Filomena Greco

Chiusura estiva prolungata per il polo Stellantis di Cassino, con la riapertura prevista il 9 settembre e non invece il 26 agosto come inizialmente comunicato, con due settimane di cassa integrazione che si aggiungono alle ferie collettive. Una situazione che accomuna le principali fabbriche in Italia, da Mirafiori a Melfi, e che rappresenta un campanello d'allarme sullo stato dell'industria italiana dell'auto, stretta tra una transizione all'elettrico in stallo e una riconversione industriale per le imprese dell'indotto sempre più urgente.

In questo contesto si inserisce l'iniziativa di **Unindustria** Cassino che ieri durante un incontro con la Regione Lazio, in Commissione Industria, ha presentato una serie di proposte a sostegno della filiera auto del territorio, cresciuta intorno allo stabilimento Stellantis di Cassino. «Abbiamo affidato il dossier alla vicepresidente della Regione, Roberta Angelilli, che lo presenterà al Governo nell'incontro del 7 agosto - anticipa il presidente di Unindustria Cassino Francesco Borgomeo - crediamo sia urgente sostenere il cluster locale e l'intera componentistica italiana in una fase di transizione che per le aziende significa riconvertire molte delle loro produzioni». Due i temi al centro del documento, la proposta di introdurre una Zes di Filiera, Zona economiche speciale, dunque, legate non alla geografia ma alla specializzazione produttiva, e la creazione di un Centro di innovazione e ricerca focalizzato sulle imprese della componentistica auto. «L'iniziativa di una Zes di filiera - spiega Borgomeo - riguarda

l'area di Cassino e la regione Lazio ma anche tutti quei distretti automotive che si trovano nelle regioni del Nord e del Centro Italia e che dunque non hanno aiuti mirati a sostegno degli investimenti necessari alla riconversione. Di fronte ad una trasformazione del settore automotive così radicale, servono strumenti straordinari a sostegno delle imprese, a cominciare dalla cassa integrazione per transizione, che è rimasta finora sulla carta». Il cluster automotive laziale - una cinquantina di aziende per un totale di 5 mila addetti - è nato intorno allo stabilimento di Piedimonte San Germano, storico presidio industriale di Fiat, oggi Stellantis, dagli anni Settanta. Oggi ha all'attivo la produzione di Alfa Romeo Giulia e Stelvio e della Maserati Grecale. «Questo patrimonio di aziende e di know-how è minacciato da una transizione all'elettrico dettata dall'Europa, con tempi serrati difficilmente sostenibili per le imprese, e dalle incertezze legate al futuro del marchio Maserati» spiega Borgomeo. Dopo le parole del ceo di Stellantis, Carlos Tavares, in occasione della presentazione dei dati finanziari del primo semestre, sulla possibilità di rinunciare a brand poco remunerativi, la preoccupazione per il destino di Maserati, le cui produzioni interessano i plant di Cassino, Mirafiori e Modena, è aumentata. Tanto che il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, ha scritto una lettera aperta al presidente di Stellantis, John Elkann, per richiamare l'attenzione sul «momento drammatico» che il marchio sta attraversando. In serata in una nota Stellantis smentisce le ipotesi di cessione di Maserati così come possibili aggregazioni con altri gruppi italiani del lusso (si parlava di Ferrari, ndr).

Alla fabbrica di Cassino il Gruppo Stellantis ha assegnato la Stla Large, la piattaforma destinata ai futuri modelli dei segmenti più alti di mercato. Tra il 2025 e il 2026 sarà avviata la produzione della nuova Giulia e della futura Stelvio, nel 2027 toccherà ad un terzo modello. Nel primo semestre dell'anno il report della Fim Cisl sulle produzioni

Stellantis in Italia ha evidenziato per il polo laziale volumi fermi a 15.900 unità, dieci volte in meno rispetto al 2017, con una flessione negativa del 38,7% sul 2023 e un dato semestrale tra i peggiori nella storia per lo stabilimento, dove da gennaio si lavora su un turno.

La proposta di un Centro di ricerca dedicato alle imprese dell'automotive ha nella logica del cluster, spiega Borgomeo, «il suo punto di forza, un po' come è stato per il lavoro fatto con Fincantieri culminato nella scelta di insediare a Cassino il nuovo stabilimento per la produzione di batterie al litio». L'idea è quella di far leva sul contributo del sistema delle Università, sul ruolo delle stesse imprese e di Stellantis. «Se si va a ruota si rischia di restare indietro - aggiunge Borgomeo - bisogna invece partire dal know how delle imprese presenti tra Latina e Frosinone, che si sono internazionalizzate e che vanno sostenute per accelerare innovazione e ricerca». Elettificazione, nuovi vettori energetici, materiali innovativi, automazione, infrastrutture di mobilità e tecnologie Ict sono gli ambiti di interesse su cui puntare. La transizione si presenta con una complessità enorme, insiste Borgomeo, «servono allora strumenti specifici per il settore automotive, per affrontare transizione, accelerare la riconversione, diversificare i business e riqualificare le aziende sostenendo gli investimenti». La specializzazione produttiva dello stabilimento Stellantis di Cassino, che si focalizzerà su modelli full electric nella parte più alta del mercato, «ricade sull'intero indotto, la ricerca deve essere il collante per accompagnare questa transizione e favorire la specializzazione delle nostre imprese» conclude Borgomeo.

©/RI/PRODUZIONE RISERVATA

-39%

LA FLESSIONE

La Fim Cisl ha stimato un calo produttivo del 39% circa nel polo Stellantis di Cassino tra 2023 e 2024



FRANCESCO BORGOMEO
Presidente
Unindustria
Cassino



Peso: 36%



Automotive.

Una linea di produzione dello stabilimento Stellantis di Cassino



Peso: 36%