REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

anno 2025

Gennaio 2026

FIM-CISL

www.fim-cisl.it

ISCRIVITI

Stellantis: produzione 2025 in rosso, sotto quota 380 mila, le auto a 213.706 (-24,5%).

È necessario anticipare i tempi del nuovo piano industriale, servono investimenti e modelli.

Situazione produzione STELLANTIS Italy anno 2025

Sono confermate le stime di ulteriore peggioramento dei dati produttivi rispetto al già difficile 2024. Nel 2025 sono state realizzate complessivamente **379.706 unità** tra autovetture e veicoli commerciali, con un calo del 20% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel dettaglio:

- Autovetture: **-24,5%** (213.706 unità)
- Veicoli commerciali: **-13,5%** (166.000 unità)

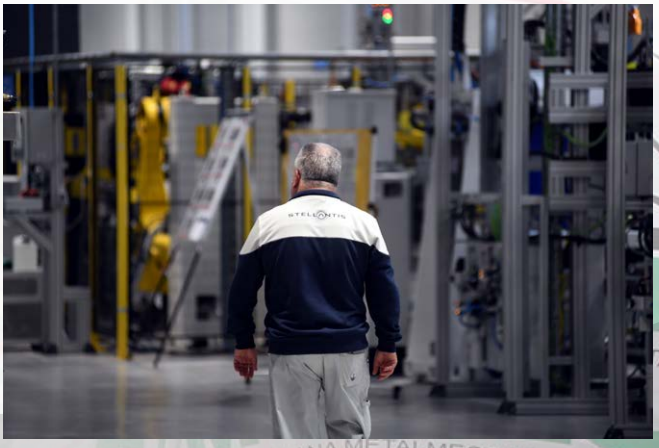
Il risultato avrebbe potuto essere ancora peggiore. Il lancio produttivo nell'ultimo trimestre della 500 ibrida a Mirafiori e della Nuova Jeep Compass a Melfi ha infatti consentito di recuperare parte della perdita, che sarebbe stata ben più consistente alla luce del crollo di circa un terzo delle produzioni auto registrato nei primi nove mesi dell'anno. Anche i veicoli commerciali hanno fornito un contributo positivo, recuperando circa 10 punti percentuali nell'ultimo trimestre del 2025.

Sul fronte degli stabilimenti, solo Mirafiori (+16,5%) registra un dato positivo rispetto al 2024. Tutti gli altri siti mostrano perdite a doppia cifra, comprese tra il -13,5% di Atessa e il -47,2% di Melfi.

In meno di due anni, le produzioni si sono dimezzate rispetto al 2023, quando si attestavano a 751.384 veicoli, nonostante nei tavoli ministeriali fosse stato indicato l'obiettivo di 1 milione di unità.

Questa flessione particolarmente significativa ha portato quasi la metà della forza lavoro del Gruppo a essere interessata da ammortizzatori sociali.

Il 2026 dovrebbe beneficiare della produzione per l'intero anno della 500 ibrida, della DS8 e della Nuova Jeep Compass. Nel corso dell'anno si affiancheranno anche le nuove produzioni di DS7 e Lancia Gamma. Tali volumi dovranno compensare l'uscita di produzione, avvenuta nel corso del



2025, di Renegade e 500X, che complessivamente avevano inciso per poco più di 15.000 vetture.

È molto probabile un livello produttivo superiore a quello del 2024, ma l'avvicinamento ai volumi del 2023 dipenderà in larga misura dalla tenuta degli stabilimenti di Pomigliano e Cassino, quest'ultimo in forte difficoltà a seguito del rinvio delle produzioni delle nuove Alfa Romeo Stelvio e Giulia, inizialmente previste per il 2025.

Un nuovo piano industriale che rafforzi il piano di investimenti di Stellantis

È indispensabile che Stellantis rafforzi e migliori il piano di investimenti presentato in sede ministeriale nel dicembre 2024, a seguito dello sciopero del settore automotive del 18 ottobre 2024 e della successiva uscita di Carlos Tavares.

Per l'Italia, il piano prevede l'introduzione della nuova piattaforma Small, con due nuovi modelli compatti a Pomigliano a partire dal 2028; la produzione della nuova 500 elettrica a Mirafiori, affiancata dalla 500 ibrida; l'introduzione di versioni ibride sulle nuove piattaforme destinate agli stabilimenti di Melfi; una nuova gamma Large per i veicoli commerciali; lo sviluppo anche delle versioni ibride dei modelli inizialmente previsti esclusivamente in versione full electric, Alfa Romeo Stelvio e Giulia; l'assegnazione di un nuovo modello top di gamma, sempre su piattaforma Large a Cassino; per Modena, il lancio del progetto Alta Gamma, con il trasferimento delle Maserati GranTurismo e GranCabrio.

È necessario, recuperare gli impegni non attuati relativi a Stelvio e Giulia e anticipare il lancio del nuovo modello su piattaforma Large nello stabilimento di Cassino. Allo stesso modo, occorre anticipare i progetti annunciati sulla piattaforma Small che coinvolgono lo stabilimento campano di Pomigliano.

Ci aspettiamo che il nuovo piano industriale venga anticipato nella sua presentazione e assuma scelte concrete e credibili, in grado di rafforzare e garantire la prospettiva industriale e occupazionale di tutti gli enti e gli stabilimenti italiani, anche cogliendo le opportunità determinate dalla revisione del nuovo regolamento Europeo sulle emissioni.

Questo significa agire in tempi rapidi, attraverso l'assegnazione di nuovi investimenti, nuovi modelli, il rafforzamento degli investimenti, e un deciso rilancio delle attività di sviluppo e ricerca.

La crisi del settore automotive in UE

La riscrittura del regolamento sulle emissioni rappresenta un primo passo, ma non ancora sufficiente. Siamo pronti a nuove iniziative di mobilitazione a livello europeo nel prossimo mese.

La Commissione UE ha rivisto il regolamento sulle emissioni, consentendo alle case automobilistiche di ridurre dal 2035 le emissioni di CO_2 allo scarico del 90% rispetto ai livelli del 2021, e non più del 100% come previsto dalla normativa vigente. Questa revisione apre il mercato post-2035 anche alla commercializzazione di veicoli con motori termici, ibridi plug-in e con range extender, e non esclusivamente a veicoli elettrici o a idrogeno.

Il restante 10% delle emissioni dovrà essere compensato attraverso meccanismi di "crediti", che le aziende potranno accumulare, ad esempio, mediante l'impiego di acciaio a basse emissioni "made in Europe" nella produzione dei veicoli oppure attraverso l'utilizzo di carburanti sostenibili, come e-fuel e biofuel avanzati.

Si tratta di un segnale positivo, ma ancora insufficiente rispetto all'obiettivo della neutralità tecnologica, che continuiamo a rivendicare come condizione essenziale per il rilancio del settore. Ribadiamo inoltre che la crisi dell'automotive non può essere affrontata solo con interventi regolatori: è necessario un piano industriale europeo espansivo, sostenuto da debito comune e da un nuovo Fondo europeo con risorse paragonabili al Next Generation EU, capace di accompagnare la transizione garantendo una sostenibilità non solo ambientale, ma anche sociale e occupazionale.

Per queste ragioni stiamo partecipando attivamente all'organizzazione di iniziative di mobilitazione nei diversi Paesi europei, previste per il **5 febbraio 2026**, a sostegno del settore industriale e, in particolare, del comparto automotive.

Anche il Governo italiano deve fare la propria parte, individuando risorse adeguate per sostenere e rilanciare il settore automotive e l'intera filiera dell'indotto. È pertanto urgente la riconvocazione del tavolo nazionale del settore automotive.

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali

Plant Polo Produttivo di Torino

Nel 2025 lo stabilimento di Mirafiori risulta l'unico sito italiano in crescita rispetto al 2024. Sono state prodotte 30.202 unità, con un incremento del +16,5% rispetto alle 25.920 unità del 2024. Di queste, solo 140 unità riguardano le Maserati GranTurismo e GranCabrio, realizzate prima del trasferimento della produzione a Modena.

Continuiamo a ribadire che l'area produttiva liberata dalle Maserati deve essere assolutamente saturata con nuove produzioni, al fine di garantire continuità industriale e occupazionale allo stabilimento.

La nuova revisione della normativa europea introduce una serie di vantaggi per la produzione di auto elettriche prodotte in Europa di piccole dimensioni (fino a 4,2 metri) aprendo a nuove opportunità produttive per Mirafiori e per gli stabilimenti Italiani.

L'avvio della produzione della 500 ibrida rappresenta un risultato concreto delle azioni sindacali messe in campo e costituisce un elemento fondamentale per il mantenimento della missione produttiva di Mirafiori. In poco più di un mese sono state prodotte 4.580 unità, un volume pressoché in linea con quanto dichiarato da Stellantis. Questo ha consentito di invertire il trend negativo registrato fino al terzo trimestre del 2025 rispetto al 2024.

Qualora la crescita dei volumi venisse confermata, sarà possibile superare progressivamente la fase di cassa integrazione. Il Gruppo ha già annunciato l'avvio di 400 nuove assunzioni a febbraio e l'attivazione di un secondo turno di produzione a partire da marzo 2026. L'obiettivo produttivo indicato da Stellantis per il 2026 è di circa 100.000 vetture.

Resta per noi indispensabile la definizione di un piano industriale strutturato su Mirafiori, che consenta di rilanciare stabilmente produzione e occupazione, dopo anni segnati da continue uscite di personale. Nel 2027 è previsto l'arrivo di una nuova 500 elettrica equipaggiata con batterie Stellantis, mentre nel 2030 debutterà la nuova generazione della 500e, anch'essa destinata a essere prodotta a Mirafiori.

Il contratto di solidarietà resta attivo fino al 31 gennaio 2026 ed è utilizzato al 40% dai circa 1.000 lavoratori impegnati sulla produzione della 500 BEV. Nel corso dell'anno, inoltre, diversi lavoratori sono stati distaccati sulla produzione del cambio elettrico eDCT.

Plant Maserati Modena

Nel 2025 sono state prodotte circa 200 unità, con una flessione del -23,1% rispetto all'anno precedente. Nel corso dell'anno, il Contratto di Solidarietà ha coinvolto 214 lavoratori, con un utilizzo medio intorno al 50%.

A partire dall'ultimo trimestre del 2025, l'assemblaggio delle Maserati GranTurismo e GranCabrio è rientrato nello stabilimento di Modena. Questa scelta dovrebbe, in prospettiva, ridurre il ricorso agli ammortizzatori sociali; tuttavia, non vi sono ancora certezze in merito alla completa saturazione produttiva del sito.

Il Gruppo ha annunciato per Modena il "progetto Alta Gamma" con il coinvolgimento della Motor Valley, finalizzato alla produzione di vetture di lusso ad alto contenuto tecnologico e artigianale.

Rimane ferma la nostra critica alle scelte strategiche errate compiute in passato su Maserati, alle opportunità perse e alla necessità di definire una strategia produttiva e commerciale all'altezza dell'unico marchio del lusso di Stellantis. È indispensabile un rilancio sia in termini di modelli sia di volumi produttivi, che coinvolga Modena e gli altri stabilimenti italiani del Gruppo.

Plant di Cassino

Nel 2025 la produzione dello stabilimento di Cassino è crollata a 19.364 unità, registrando un pesante **-27,9%** rispetto al 2024. Si tratta del dato peggiore nella storia del sito. A titolo di confronto, nel 2017, primo anno con le produzioni Alfa Romeo Giulietta, Giulia e Stelvio, si raggiunsero 135.263 unità.

Da quattro anni lo stabilimento opera su un solo turno, con un impatto negativo crescente sull'occupazione e su un massiccio ricorso agli ammortizzatori sociali. Le produzioni delle Alfa Romeo Giulia e Stelvio si sono attestate a 14.378 unità, pari a circa tre quarti dei volumi complessivi dello stabilimento.

Le Maserati Grecale prodotte sono state poco meno di 5.000 unità, con la versione full electric che rappresenta poco più del 4% del totale.

Nel corso dell'anno si sono registrate oltre 105 giornate di fermo produttivo; nelle giornate lavorate, circa 600 lavoratori sono stati coinvolti nel Contratto di Solidarietà. Gli occupati complessivi nello stabilimento sono scesi a 2.200 unità.

A Cassino è stata assegnata la nuova piattaforma STLA Large BEV, sulla quale dovranno essere prodotte le future Alfa Romeo Stelvio e Giulia, anche in versione ibrida, come previsto dagli impegni assunti in sede ministeriale. Tuttavia, Cassino è l'unica realtà in cui il piano annunciato nel dicembre 2024 non è stato attuato. Il lancio, inizialmente previsto per la fine del 2025, è stato rinviato e, ad oggi, non è stata comunicata una nuova data.

Si tratta di un rinvio che giudichiamo negativamente, poiché genera forti preoccupazioni, accentua l'incertezza occupazionale e aumenta il ricorso agli ammortizzatori sociali. Nel

medesimo incontro ministeriale è stato inoltre comunicato l'arrivo di un terzo modello "top di gamma", previsto per il 2027.

Come Fim-Cisl, riteniamo urgente e indispensabile che Stellantis fornisca certezze concrete sui tempi di lancio dei nuovi modelli, mettendo in campo tutte le possibilità di anticipo e senza ulteriori rinvii. Lo stabilimento di Cassino ha enormi potenzialità: la presenza dei marchi Alfa Romeo e Maserati rappresenta una reale opportunità di sviluppo e rilancio che il futuro piano industriale di Stellantis deve assumere con decisione.

Plant di Pomigliano

Anche lo stabilimento di Pomigliano registra nel 2025 una flessione significativa, pari a **–21,9%** rispetto al 2024, con una produzione complessiva di 131.180 vetture.

La **Fiat Panda, con 112.690 unità, resta il modello Stellantis con i volumi più elevati,** coprendo da sola il 53% della produzione automobilistica nazionale. Tuttavia, anche su questo modello si registra una flessione del 14%, un dato che desta forte preoccupazione in prospettiva futura.

L'Alfa Romeo Tonale, con 17.200 unità prodotte, subisce un calo del -32%. Si registra positivamente una ripresa dei volumi nel quarto trimestre rispetto al trimestre precedente, determinata anche dall'introduzione di una nuova versione, che auspichiamo possa consolidarsi nei prossimi mesi. La produzione del Dodge Hornet, destinato al mercato nordamericano, risulta invece praticamente ferma, attestandosi a 1.360 unità da tre trimestri consecutivi.

Nel corso dell'anno si sono registrate 91 giornate di utilizzo degli ammortizzatori sociali sulla linea Tonale/Hornet e 57 giornate sulla linea Panda. Quando il fermo produttivo riguarda la linea Tonale/Hornet, risultano coinvolti circa 1.000 lavoratori; quando invece il fermo interessa anche la produzione Panda, il numero dei lavoratori coinvolti sale a un range compreso tra 3.000 e 3.750 unità. Dal mese di luglio è attivo il Contratto di Solidarietà in deroga, con un utilizzo medio pari al 39% dell'organico complessivo.

La produzione della "Pandina" è stata confermata fino al 2030, insieme all'arrivo della nuova versione. Tuttavia, stiamo monitorando con attenzione l'andamento produttivo, considerando la concorrenza diretta rappresentata dalla nuova "Pandona", prodotta nello stabilimento in Serbia, e da un'ulteriore concorrenza interna, come la Leapmotor T03.

Siamo preoccupati dai segnali di rallentamento che, se confermati, potrebbero aprire una fase fortemente critica per lo stabilimento.

È pertanto necessario che i due nuovi modelli compatti, previsti dal 2028 sulla piattaforma STLA Small, vengano anticipati nel prossimo piano industriale, al fine di garantire continuità produttiva e occupazionale a Pomigliano

Plant di Melfi

Nel 2025 le produzioni dello stabilimento di Melfi si sono ridotte del 47%, attestandosi a 32.760 unità complessive. Nell'ultimo trimestre dell'anno è partita la produzione della Nuova Jeep Compass, che ha già determinato una ripresa dei volumi nella parte finale del quarto trimestre e che rappresenterà il principale contributo produttivo nel 2026.

Nel corso del 2025, la produzione dei tre modelli oggi fuori produzione: Jeep Compass (vecchia generazione), Jeep Renegade e Fiat 500X – è stata complessivamente pari a 28.125 unità, circa la metà dei volumi del 2024. I nuovi modelli, DS8 e Nuova Jeep Compass, sono stati invece prodotti in 4.635 unità complessive. In particolare, la DS8, attualmente realizzata esclusivamente in versione full electric, ha raggiunto le 1.706 unità prodotte.

Nel 2025 si sono registrati 98 giorni di fermo collettivo, gestiti tramite Contratto di Solidarietà, per un totale di 264 turni persi. Negli altri giorni lavorativi, l'utilizzo medio del CDS è stato pari al 41%, coinvolgendo circa 2.773 lavoratori al giorno.

La perdita di volumi ha già avuto importanti ricadute occupazionali: dal 2021 circa 2.510 lavoratori sono usciti su base volontaria incentivata, portando il numero degli occupati a 4.530 unità. Attualmente risultano circa 280 lavoratori in prestito presso altri stabilimenti del Gruppo.

Lo stabilimento è oggi nel pieno della transizione verso i nuovi modelli basati sulla piattaforma STLA Medium. A seguito delle nostre pressioni sindacali, il piano iniziale è stato rivisto, prevedendo l'introduzione di versioni ibride per tutti i modelli, con la sola esclusione della DS8, motivata da vincoli temporali.

Il cronoprogramma in fase di attuazione prevedeva la partenza nei primi mesi del 2025 della produzione della DS8 elettrica e nella seconda metà del 2025 il lancio della Nuova Jeep Compass, nelle versioni full electric e ibrida. A seguire avremo nel primo semestre 2026: avvio della produzione

della DS7, in entrambe le versioni e successivamente nel secondo semestre 2026: lancio della Lancia Gamma, anch'essa nelle versioni elettrica e ibrida.

Riteniamo necessario predisporre anche la DS8 con una motorizzazione ibrida e prevedere, nel nuovo piano industriale, ulteriori assegnazioni produttive, al fine di valorizzare pienamente le capacità dello stabilimento di Melfi.

È inoltre indispensabile fornire risposte concrete all'indotto melfitano, oggi in forte sofferenza. Oltre a garantire un corretto utilizzo degli ammortizzatori sociali e a dare priorità alle aziende locali nelle forniture, è necessario che tutti i livelli istituzionali, nazionali e regionali, agiscano in modo coordinato per tutelare l'occupazione, sostenere le imprese nella transizione e attivare pienamente gli strumenti previsti dagli accordi di programma e dalle aree di crisi complessa, così da attrarre nuovi investimenti e offrire prospettive di sviluppo all'intero territorio..

Plant di Atessa

Nello stabilimento di Atessa (Ch) si producono i veicoli commerciali del Gruppo Stellantis. Attualmente sono in produzione i seguenti modelli: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Opel/Vauxhall Movano e Toyota Proace Max.

Nel 2025 la produzione si è attestata a **166.000 unità**, registrando un calo del 13,5%. Dall'inizio dell'anno, la media giornaliera dei lavoratori che hanno utilizzato ammortizzatori sociali è stata di circa 700 unità. Il CDS è stato prorogato fino a luglio 2026.

Si registrano tuttavia segnali di una possibile ripresa produttiva, in particolare a partire dai cabinati, che, se confermati, potrebbero consentire allo stabilimento, nei primi mesi dell'anno, una parziale riattivazione del terzo turno, con un incremento della produzione giornaliera di circa 180 veicoli.

Sul fronte degli investimenti industriali, Stellantis ha rafforzato il piano originario, prevedendo l'elettrificazione della piattaforma "Gamma Large" e l'introduzione di una nuova versione a partire dal 2027.

La produzione italiana di veicoli commerciali deve essere costantemente tutelata, consolidata e rafforzata, anche attraverso l'introduzione di nuove tecnologie innovative e ulteriori investimenti, al fine di garantire continuità produttiva e prospettive di sviluppo allo stabilimento e al suo indotto, anche sul piano occupazionale. In questo contesto, la stabilizzazione di 114 lavoratori, dopo anni di somministrazione, rappresenta un primo segnale concreto e positivo di ricambio generazionale.

Scheda attuale Piano industriale Stellantis: aggiornamento situazione

A seguito del peggioramento della situazione di mercato e produttiva, nel corso del 2024, come organizzazioni sindacali abbiamo chiesto una revisione del piano "Dare Forward 2030", avanzando modifiche e soluzioni aggiuntive rispetto a quelle inizialmente previste, che si erano dimostrate insufficienti e inefficaci.

La contrarietà iniziale del Gruppo Stellantis ci ha costretto a mettere in campo iniziative di mobilitazione, con scioperi e manifestazioni a livello locale, culminate nello sciopero nazionale del settore automotive di Fim-Fiom-Uilm del 18 ottobre 2024 e nelle successive dimissioni del CEO Carlos Tavares.

La nuova direzione di Stellantis si è quindi presentata agli incontri istituzionali con una impostazione diversa, integrando il piano industriale con nuove decisioni e investimenti e recependo alcune delle richieste avanzate dalle organizzazioni sindacali, dalle aziende della componentistica e dalle istituzioni.

Tuttavia, la persistente difficoltà dei volumi produttivi nel 2025, la necessità di una verifica puntuale del rispetto degli impegni annunciati e l'assenza di riscontri concreti su temi ancora irrisolti – a partire da Gigafactory e Maserati – impongono alla nuova dirigenza di Stellantis di procedere, nel nuovo piano industriale che verrà presentato nel primo semestre 2026, a una ulteriore azione di rafforzamento.

È necessario anticipare i tempi di presentazione del nuovo Piano industriale e prevedere investimenti aggiuntivi e nuove assegnazioni di modelli, in grado di garantire una reale risalita dei volumi produttivi, sostenendo tale percorso con un investimento significativo in sviluppo e ricerca.

Di seguito vengono riportati gli elementi principali del piano "Dare Forward 2030", con le modifiche e le integrazioni più rilevanti emerse fino ad oggi nel confronto con il Gruppo Stellantis e con le istituzioni.

✔ Torino Manufacturing District

Polo produttivo di veicoli e componenti, dove l'azienda ha confermato l'intenzione di mantenere la sua valenza come centro di progettazione per l'elettrificazione e la sostenibilità e cuore progettuale dei marchi italiani.

- Maserati GT e GC, lancio delle produzioni nel corso del 2023. Dall'inizio del 2024 sono iniziate le produzioni anche nelle versioni elettriche. Il gruppo Stellantis ha spostato nel 4° tri-

mestre del 2025 le produzioni di assemblaggio a Modena;

- La situazione su Maserati è molto problematica. Il Gruppo ha ammesso i numerosi errori e si è riservato di presentare un piano specifico sul "Top di gamma". Sono stati sospesi i progetti che riguardano la futura "Quattroporte" Maserati e sul futuro "Levante" nuovo large E-UV BEV.
- La Fiat 500e, viene prodotta dal settembre 2020 a Mirafiori. Entro il 2025 è previsto un potenziamento della batteria per abbassare i costi e aumentarne l'autonomia. La futura generazione della 500e prevista nel 2030 verrà prodotta nello stabilimento di Mirafiori.
- La Fiat 500 ibrida Mhev è inizia la produzione a novembre 2025, il gruppo ha stimato volumi per 100.000 unità nel 2026
- La produzione del cambio e-DCT, è operativa a Torino dal febbraio 2024 in uno stabilimento avanzato dove si producono le trasmissioni elettrificate per la nuova generazione di modelli ibridi e PHEV. Ha una capacità installata di 600.000 trasmissioni elettrificate all'anno per supportare le esigenze complessive di Stellantis. Attualmente vi lavorano più di 800 persone.
- Il primo Circular Economy Hub (Hub per economia circolare) inaugurato nel 2023, mira ad allungare la vita di componenti e veicoli. Attualmente occupa circa 500 lavoratori.
- Il Battery Technology Center è stato inaugurato nel mese di settembre 2023, vengono effettuati i test prestazionali e la validazione dei componenti delle batterie per i veicoli elettrici di Stellantis durante le fasi di sviluppo e produzione.
- Per gli Enti Centrali, il gruppo ha ribadito l'impegno a sviluppare le competenze su ricerca e innovazione, collegate in particolare e non solo alle produzioni negli stabilimenti italiani, aumentando la collaborazione con il Politecnico. Nel corso del 2025 l'azienda ha attuato un ricambio generazionale con l'assunzione di circa 100 giovani ingegneri (in parte nuove assunzioni e nuove stabilizzazioni), che si occuperanno dei progetti strategici, di digitalizzazione, di intelligenza artificiale, di elettrico.
- A Mirafiori da inizio 2025 c'è la sede Europea di Stellantis con circa 200 dipendenti, oltre alla sede globale di Pro One.
- Investimento sul Green Campus Mirafiori dove saranno accolti gli ingegneri, i tecnici e gli impiegati degli Enti Centrali. Entro il 2027 verrà completata la palazzina storica di Mirafiori. Intervento che interessa una superfice di 61.000 metri quadrati.

È necessario rafforzare e investire di più sugli aspetti relativi alla ricerca e sviluppo, evitando di perdere figure qualificate, consentendo che Torino sia sempre di più uno dei quattro centri d'innovazione, nell'ambito della mobilità, più importanti del gruppo Stellantis.

✔ Comau

A fine 2024 si è completata l'operazione che ha portato One Equity Partners ad essere l'azionista di maggioranza. Abbiamo coinvolto tutte le istituzioni locali e nazionali, affinché si esercitassero tutte le azioni per mettere in sicurezza, occupazione e prospettive industriali. Il Governo ha attivato la golden power. L'azienda sta investendo anche in business alternativi all' automotive, tra cui elettrificazione e general industry. Recentemente ha acquisito Autohma una società specializzata in magazzini automatizzati. Come organizzazioni sindacali continueremo nella nostra azione di verifica e analisi del piano di sviluppo e crescita di Comau.

Da giugno 2025 l'azienda ha aperto la cigo che sta incidendo tantissimo su tutto il manufacturing e da novembre 2025 si è estesa a tutta l'azienda a causa di mancanza di ordini. C'è molta preoccupazione per le prospettive dei volumi del 2026. Come sindacato chiederemo entro gennaio un incontro con la proprietà e le strutture territoriali e nazionali per verificare lo scenario del nuovo anno e dare rassicurazioni ai lavoratori di Grugliasco.

✔ Teksid

Sono circa mille i lavoratori presenti nella fonderia di Carmagnola. Le produzioni sono tutte dedicate alla componentistica, testa cilindro e basamento, relativa ai motori endotermici. Rimane il Polo di eccellenza dell'alluminio del Gruppo con l'obiettivo di compensare le produzioni in fase di riduzione, con nuove produzioni di componentistica più leggera richiesta dalle trasformazioni in corso nelle autovetture elettriche. È indispensabile un monitoraggio continuo e di verifica rispetto ai reali impatti occupazionali e soprattutto per avere risposte certe rispetto alle prospettive future.

✔ Verrone

Dal 2024 unico fornitore cambio dei veicoli commerciali prodotti ad Atessa e a Gliwice.

✔ Modena

Produzione e sviluppo delle varie versioni della Maserati MC20. È stata sospesa l'elettrificazione inizialmente prevista nel 1° trimestre 2025. È stato completato l'investimento sul progetto denominato "Fuoriserie". Annunciato investimento su "progetto alta gamma" con Motor Valley. Da fine 2025 vengono assemblate GT e GC trasferite da Mirafiori.

✔ Cassino

È partita la produzione della piattaforma elettrica Folgore su Maserati Grecale nel primo trimestre 2024. Allo stabilimento

è stata assegnata la piattaforma Stla Large, per produrre la prossima generazione di veicoli di marchi premium e di lusso come Alfa Romeo e Maserati. I prossimi lanci produttivi delle future Alfa Romeo Stelvio e Giulia, sia elettriche che ibride, sono stati rinviati. Un altro nuovo modello su piattaforma large verrà prodotto, sempre nelle due versioni, dal 2027.

✔ Pomigliano d'Arco

Sono in produzione dal 2° semestre 2022 l'Alfa Romeo Tonale e Hornet Dodge. È stato esteso il ciclo di vita della Pandina, con la nuova ibrida, almeno fino al 2030. Successivamente anche la futura nuova Pandina verrà prodotta qui. Allo stabilimento di Pomigliano è stato assegnata la nuova piattaforma STLA Small, dove verranno prodotte dal 2028 due nuovi modelli compatti di largo consumo.

✔ Melfi

Dal primo trimestre del 2025 fino al 2026 verranno lanciati i nuovi modelli multibrand sulla piattaforma Stla medium. La novità che si faranno anche le versioni ibride su tutti i modelli, tranne per il primo (DS8) che è stato lanciato in produzione il primo trimestre 2025. La nuova Jeep Compass è entrata in produzione nel 4° trimestre 2025. Nel corso del 2025 si sono fermate le produzioni di 500x e Jeep Renegade.

✔ Atessa

Lo stabilimento di Atessa è uno dei principali punti di produzione a livello mondiale di nuovi veicoli commerciali elettrificati per i marchi Citroën, FIAT Professional, Opel, Peugeot, Vauxhall e Toyota nell'ambito dell'offensiva strategica Pro One per la divisione veicoli commerciali di Stellantis. Oltre alla produzione dei veicoli commerciali full electric verrà sviluppata la nuova generazione dei large van dal 2027

✔ Cento di Ferrara

Il 10 settembre 2025 Stellantis ha concordato la vendita di VM al gruppo Marval, l'operazione è in fase di finalizzazione. I nuovi acquirenti manterranno i posti di lavoro e la produzione attuale di motori marini e industriali presso VM Motori. Siamo impegnati ad ottenere tutte le garanzie necessarie per le prospettive future dello stabilimento e le condizioni salariali e normative dei lavoratori.

✔ Termoli

La decisione di sospendere l'investimento per la Gigafactory di Termoli, destinata alla produzione di batterie, rappresenta per noi un fatto estremamente grave. Nel corso del 2025, Stellantis e ACC avrebbero dovuto sciogliere le riserve, ma a oggi non abbiamo ricevuto alcun riscontro, e temiamo uno stop definitivo. Per questo motivo abbiamo chiesto con urgenza un incontro al MIMIT. La rinuncia all'investimento significa negare una prospettiva industriale e mettere a rischio occupazionale i circa 1.800 lavoratori diretti dello stabilimento e il tessuto produttivo del territorio molisano. Un investimento strategico, indispensabile per garantire la tenuta della filiera automotive italiana nella transizione verso l'elettrico.
Nello stabilimento restano oggi solo le linee dei motori a benzina GSE in versione 1.0 e 1.5, il GME ed il V6. Abbiamo chiesto a Stellantis di garantire la continuità produttiva collocando i motori esistenti anche su altri modelli del gruppo, con piattaforme piccole e medie, che sono in fase di aggiornamento con motori ibridi.
L'assegnazione a Termoli nel primo semestre 2026 del nuovo cambio EDCT, con una produzione di circa 300.000 pezzi e l'impiego stimato tra i 250 e i 300 lavoratori, è un primo segnale ma non sufficiente a compensare la perdita dello storico motore Fire. È necessario adottare altre iniziative per ridurre l'impatto degli ammortizzatori sociali. Nella manifestazione regionale del 29 novembre a Termoli abbiamo ribadito la richiesta di garanzie di prospettive industriali e occupazionali e al Governo italiano di intervenire con forza affinché Stellantis individui le produzioni alternative a partire da nuovi motori da assegnare allo stabilimento, diversamente confermi l'investimento nella Gigafactory.

✔ Pratola Serra

Nel 2025 i motori prodotti a Pratola Serra sono stati circa 405.000, di cui 80% circa per veicoli commerciali il rimanente 20% per auto. Da inizio anno non si sono utilizzati giorni di cassa integrazione.
È lo stabilimento che fornisce le motorizzazioni B2.2 diesel Euro 6.4 al momento la versione più ecologica Diesel per tutti i veicoli commerciali del Gruppo, la missione produttiva più rilevante interessa il Ducato, ma sono previste le stesse motorizzazione per tutti i veicoli del gruppo Stellantis Pro One. Inoltre il mercato sud americano, date le nuove normative PL8, si appresta a sostituire i motori 2.0 con varianti sempre B2.2 euro 6.4 prodotti a Pratola Serra. Si Continua a produrre il 1.6 Multijet euro 6 Final per Alfa Romeo Tonale e Fiat Tipo.
Nel corso dei diversi incontri avuti con l'azienda e con le istituzioni, sia a livello nazionale che locale, abbiamo ribadito che, oltre alle richieste puntuali sulle nuove allocazioni produttive e sui volumi futuri negli stabilimenti italiani, è indispensabile ottenere garanzie concrete sulle funzioni di ricerca e sviluppo assegnate al nostro Paese e sulla centralità della filiera italiana dell'indotto e della componentistica.
Ci è stato assicurato dal Ministro del Lavoro che verranno adottati specifici provvedimenti per garantire l'utilizzo degli ammortizzatori sociali negli stabilimenti in fase di esaurimento produttivo, al fine di evitare qualsiasi ipotesi di licenziamento.

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

Anno 2025

FIM-CISL

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annui (serie storica dal 2017 al 2025)

STABILIMENTI STELLANTIS	Dip.	numero veicoli prodotti									
		31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	31/12/23	31/12/24	31/12/25	25 VS 24
Polo Produttivo Torinese	2.100	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	85.940	25.920	30.202	16,5%
Maserati Modena	843	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	1.244	260	200	-23,1%
Cassino	2.200	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	48.800	26.850	19.364	-27,9%
Pomigliano	3.750	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	215.000	167.980	131.180	-21,9%
Melfi	4.530	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	170.120	62.080	32.760	-47,2%
Tot. Auto	13.423	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	479.753	521.104	283.090	213.706	-24,5%
Atessa - Veicoli commerciali	4.500	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	230.280	192.000	166.000	-13,5%
Totale (Auto+V. Commerciali)	17.923	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	751.384	475.090	379.706	-20,1%

Iscriviti alla Fim-Cisl, il sindacato sempre dalla tua parte.

ISCRIVITI

FIM-CISL TESSERAMENTO

www.fim-cisl.it