

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

Terzo trimestre 2025

ottobre 2025



www.fim-cisl.it

ISCRIVITI



FIM-CISL: Stellantis, produzione nel 3° trimestre 2025 a 265.490 veicoli (-31,5%). Crollo di un terzo delle produzioni. Previsioni nere per la chiusura dell'anno. L'incontro con il CEO Filosa è indispensabile per il futuro degli stabilimenti italiani.

Situazione produttiva di STELLANTIS Italia 3° trimestre 2025



Prosegue il peggioramento dei dati produttivi rispetto al già difficile 2024. Nei primi nove mesi del 2025 sono state realizzate complessivamente **265.490 unità tra autovetture e veicoli commerciali**, con un calo del -31,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel dettaglio: Autovetture **-36,3%** (151.430 unità), Veicoli commerciali **-23,9%** (114.060 unità).

Tutti gli stabilimenti registrano dati in flessione rispetto al 2024, con perdite comprese tra il -17% e il -65%. Anche il 2025, come il 2024, chiuderà con una riduzione complessiva di circa un terzo dei volumi produttivi, un risultato ben peggiore di quanto previsto a inizio anno. Le previsioni per la chiusura dell'anno restano fortemente negative: poco più di 310.000 unità complessive, con le autovetture che scenderanno sotto le 200.000.

Attualmente, quasi la metà della forza lavoro del gruppo è interessata da ammortizzatori sociali.

Le nuove produzioni - la 500 ibrida (in partenza a novembre) e i modelli di Melfi (DS8 già in produzione e Jeep Compass da ottobre) - potranno dare risultati significativi solo nel corso del 2026.

Incontro con il CEO Antonio Filosa

Il 20 ottobre 2025 a Torino si terrà il primo incontro tra le organizzazioni sindacali italiane e il nuovo CEO di Stellantis,

Antonio Filosa. Si tratta di un appuntamento cruciale: è indispensabile costruire relazioni sindacali solide e costruttive per affrontare le gravi difficoltà del gruppo e del settore. L'obiettivo della FIM-CISL resta quello di garantire a ogni sito produttivo una prospettiva industriale e occupazionale certa, contrastando qualsiasi atto unilaterale, chiusura o licenziamento, e orientando la transizione tecnologica verso soluzioni concrete, condivise e socialmente sostenibili. Un obiettivo tutt'altro che scontato, alla luce dei livelli produttivi registrati nel 2024 e nel 2025. È necessario rafforzare e migliorare il piano di investimenti ottenuto dopo lo sciopero del settore auto del 18 ottobre 2024 e la successiva uscita di Tavares.

Quel piano prevede anche per l'Italia la nuova piattaforma Small con due nuovi modelli compatti a Pomigliano dal



2028. La nuova **500e** a Mirafiori accanto alla 500 ibrida in produzione da novembre 2025. L'introduzione di versioni ibride per le auto previste nelle versioni elettriche tra il 2025 e 2026 a Melfi, la nuova gamma large sui veicoli commerciali, lo sviluppo anche delle versioni ibride delle full electric previste su Stelvio e Giulia e in aggiunta un nuovo modello top di gamma sempre su piattaforma large. Su Modena è previsto il lancio del progetto alto di gamma con il trasferimento di Maserati GT e GC. Rimangono invece preoccupazioni sul futuro di **Termoli dopo lo stop alla gigafactory**.

Serve un cambio di passo da parte dell'Unione Europea e del Governo Italiano

È necessario un piano industriale europeo espansivo, sostenuto da debito comune e da un nuovo Fondo europeo con dotazioni paragonabili al Next Generation EU, per accompagnare la transizione garantendo sostenibilità non solo ambientale, ma anche sociale.

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.

La rimodulazione delle sanzioni sulle emissioni di CO₂ previste per il 2025 non è sufficiente ad arginare le ricadute industriali e occupazionali che le case automobilistiche stanno subendo.

È indispensabile ridefinire tempi e modalità di attuazione della decarbonizzazione, rendendo il processo sostenibile sul piano industriale, economico e sociale.

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali



Plant Polo Produttivo di Torino



Nei primi nove mesi del 2025, presso lo stabilimento di Mirafiori sono state prodotte 18.450 unità, in calo del 17% rispetto alle 22.240 del 2024. Di queste, 18.315 sono Fiat 500 BEV, mentre le Maserati si fermano a sole 140 unità, segnando un crollo quasi totale.

A fronte di ciò, Stellantis ha annunciato lo spostamento della produzione delle GranTurismo e GranCabrio a Modena entro la fine dell'anno. Per quanto ci riguarda, la linea Maserati di Mirafiori deve essere assolutamente riempita con nuove produzioni. Rimane ferma la nostra critica rispetto alle scelte errate compiute su Maserati: Stellantis chiarisca quale strategia intende adottare per il marchio, sia in termini di modelli sia di volumi produttivi.

L'avvio della produzione della 500 ibrida, previsto per novembre 2025, è il risultato della nostra azione sindacale,

che potrà contribuire a mantenere la missione produttiva dello stabilimento. Entro la fine dell'anno sono previste circa 5.000 unità, obiettivo impegnativo e tutto da verificare, mentre il gruppo stima una produzione annua di circa 100.000 vetture. Se tali volumi saranno confermati, sarà possibile superare la fase di cassa integrazione.

Per noi resta indispensabile un piano industriale su Mirafiori che consenta di rilanciare l'occupazione, dopo anni di continue uscite. Nel 2027 è previsto l'arrivo di una nuova 500 elettrica con batterie Stellantis, mentre nel 2030 debutterà la nuova generazione della 500e, sempre prodotta a Mirafiori.

Attualmente resta attivo il contratto di solidarietà fino al 31 gennaio 2026, utilizzato al 40% dai circa mille lavoratori della 500 BEV. Diversi lavoratori risultano in distacco sulla produzione del cambio elettrico eDCT. Nell'ultimo trimestre si sono registrati solo 37 giorni lavorativi sulla linea della 500 BEV.

Plant Maserati Modena



Nei primi nove mesi del 2025 sono state prodotte solo 75 unità, con una flessione del 65,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il Contratto di Solidarietà ha coinvolto i 214 lavoratori con un utilizzo medio intorno al 50%.

Dopo l'annuncio del gruppo sul cosiddetto "progetto alta gamma", con il coinvolgimento della Motor Valley, Stellantis ha deciso di trasferire, a partire dall'ultimo trimestre del 2025, l'assemblaggio delle Maserati GranTurismo e GranCabrio nello stabilimento di Modena. Questa scelta dovrebbe, in prospettiva ridurre l'utilizzo degli ammortizzatori sociali, non abbiamo certezze rispetto alla completa saturazione produttiva.

Plant di Cassino



La produzione nei nove mesi del 2025, è crollata a 14.135 unità, segnando un pesante -28,3% rispetto al 2024. Un dato in termini quantitativo più negativo nella storia dello stabilimento. Da quattro anni si lavora su un solo turno, con un impatto diretto negativo in crescendo sull'occupazione e sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali. Sono 10.600 le produzioni sulle due Alfa Romeo Giulia e Stelvio. Le Maserati Grecale prodotte sono circa 3.535 e la versione full electric rappresenta solo il 4% sul totale.

Fino ad oggi, si sono registrate oltre 84 giornate di fermo produttivo; nelle giornate lavorate, circa 600 lavoratori sono stati coinvolti nel Contratto di Solidarietà.

Lo stabilimento ha enormi potenzialità, ma senza un piano chiaro e tempi certi si rischia di prolungare l'incertezza. A Cassino è stata assegnata **la nuova piattaforma STLA Large BEV, sulla quale si produrranno le future Alfa Romeo**

Stelvio e Giulia, anche in versione ibrida. Tuttavia, **il lancio, inizialmente previsto per fine 2025, è stato rinviato senza una nuova data: un rinvio che giudichiamo negativamente**, poiché allunga la situazione negativa e aumenta il ricorso massiccio agli ammortizzatori.

In sede Ministeriale ci è stato comunicato l'arrivo di un terzo modello "top di gamma" per il 2027. Come FIM CISL riteniamo urgente che **Stellantis dia certezze concrete sui tempi del lancio dei nuovi modelli**, senza ulteriori rinvii.

Plant di Pomigliano



A causa del calo generalizzato di tutti i plant, lo stabilimento di Pomigliano rappresenta ad oggi il 60% della produzione nazionale. Come gli altri stabilimenti subisce un calo **del 35%** rispetto allo stesso periodo del 2024 **con 91.920 vetture prodotte**. Un dato negativo, in netta controtendenza rispetto al trend positivo dell'anno scorso.

La Fiat Panda, con 79.000 unità, resta il modello con più volumi, copre da sola il 52% della produzione auto in Italia. Ma anche su questo modello si registra una flessione del 29% rispetto al 2024.

Preoccupante il calo produttivo su **Alfa Romeo Tonale, con solo 7.930 unità (-41%)**, e il crollo della **Dodge Hornet, ferma a 1.360 unità (-90%) da due trimestri**.

Le giornate di cassa integrazione collettiva sono state 51 sulla linea Tonale/Hornet e 36 sulla Panda, coinvolgendo tra i 3.000 e i 3.750 lavoratori. Dal mese di luglio è attivo il Contratto di solidarietà con un utilizzo medio del 39% del totale dei lavoratori

La produzione della "Pandina" è stata confermata fino al 2030, insieme all'arrivo della nuova versione, nel frattempo stiamo monitorando l'andamento produttivo, considerando la concorrenza diretta della nuova "Pandona" che viene prodotta nello stabilimento in Serbia.

Vista la flessione importante di Tonale e Hornet è necessario che i due nuovi modelli compatti previsti dal 2028 sulla piattaforma STLA Small vengano anticipati.

Plant di Melfi



Rispetto all'anno precedente le produzioni nello stabilimento si sono dimezzate, raggiungendo le **26.850 unità prodotte**. Rispetto al periodo pre-Covid, **la perdita è dell'87%**. La 500X è tornata in produzione per soddisfare uno specifico ordine, a fine settembre ne erano state prodotte 3.235 unità

La produzione di **Compass e Renegade, rappresentano**

l'81% delle produzioni e hanno raggiunto un valore complessivo di 21.854 unità, in riduzione del -39% rispetto al 2024. La DS8 in produzione nella sola versione full electric ha raggiunto le 1.248 unità. Nello stabilimento si sono prodotte circa 500 altri nuovi modelli in fase di avvio. Nel semestre si sono registrati 57 giorni di fermo collettivo gestiti con Contratto di Solidarietà (187 turni persi). Negli altri giorni l'utilizzo medio del CDS è stato del 63%, coinvolgendo ogni giorno circa 3.050 lavoratori. La perdita di volumi ha già avuto conseguenze occupazionali: dal 2021, circa 2.370 lavoratori sono usciti incentivati su base volontaria, portando gli occupati a 4.670. Sono circa 350 i lavoratori in prestito presso altri stabilimenti. Lo stabilimento è nel pieno della transizione verso i nuovi modelli sulla nuova piattaforma STLA Medium.

Dopo le nostre pressioni, Stellantis ha rivisto il piano iniziale e previsto anche versioni ibride per quasi tutti i modelli (esclusa DS8 per tempi), portando a 7 i modelli previsti, rispetto ai 4 iniziali solo elettrici. Questo ampliamento è fondamentale per garantire maggiori volumi e salvaguardare l'occupazione, visto la bassa domanda di auto elettriche. Il cronoprogramma ha previsto all'inizio del 2025 la DS8 elettrica, nella seconda metà 2025 la Jeep Compass nelle due motorizzazioni full electric e ibrida. Nel 1° semestre 2026 verrà prodotta la DS7 e nel 2° semestre 2026 la Lancia Gamma, entrambe nelle due versioni (elettrica e ibrida). E' indispensabile procedere ad equipaggiare anche la DS8 con il motore ibrido.

Per l'indotto melfitano in forte sofferenza, serve garantire l'uso degli ammortizzatori e dare priorità alle aziende locali nelle forniture. Stiamo agendo a tutti i livelli istituzionali per tutelare i posti di lavoro e sostenere le imprese nella transizione. È indispensabile attivare strumenti previsti nell'accordo di programma e nelle aree di crisi complessa, per attrarre nuovi investimenti e dare prospettive a tutto il territorio.

Plant di Atesa



La produzione di veicoli commerciali ad Atesa **si è attestata a 114.060 unità, con un calo del -23,9% rispetto al 2024**. Dalla seconda metà dello scorso anno dalle iniziali previsioni su 15 turni si è passati al ricorso stabile alla cassa integrazione, che ha coinvolto tra i 700 e i 1.000 lavoratori. La contrazione degli ordini, prima sui cabinati e poi anche sui Van è la causa principale. Dall'inizio dell'anno la media giornaliera dei lavoratori in CIG è stata di circa 700 unità. 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. Attualmente si producono: Fiat Ducato, Peugeot

Boxer, Citroën Jumper, Opel/Vauxhall Movano e Toyota Proace Max. Lo stabilimento di Atessa deve restare centrale nella strategia produttiva di Stellantis e mantenere la leadership europea nei veicoli commerciali, per questo motivo la produzione italiana va tutelata, consolidata e rafforzata, anche con l'introduzione di nuove tecnologie innovative e nuovi investimenti, per dare continuità e prospettiva allo stabilimento e al suo indotto. La stabilizzazione dei 114 lavoratori dopo anni di somministrazione è stato un primo segnale concreto di ricambio generazionale.

Scheda Piano industriale Stellantis: aggiornamento situazione

A seguito del peggioramento della situazione di mercato e produttiva, nel corso del 2024 abbiamo chiesto di modificare il piano "Dare Foward 2030", proponendo modifiche e soluzioni aggiuntive. L'iniziale contrarietà del Gruppo Stellantis, ci ha costretto a mettere in atto scioperi e manifestazioni a livello locale, culminate poi con lo sciopero nazionale del settore auto di Fim-Fiom-Uilm, del 18 ottobre e le conseguenti dimissioni del Ceo Carlos Tavares.

La nuova direzione Stellantis, si è poi presentata negli incontri istituzionali con una impostazione diversa, integrando il piano industriale con nuove decisioni e investimenti, cogliendo alcune richieste poste dalle organizzazioni sindacali, dalle aziende della componentistica e dalle istituzioni.

È necessario ora verificare il rispetto degli impegni annunciati e avere i riscontri concreti alle questioni che sono state poste, ma che non hanno avuto ancora risposte a partire da Gigafactory e Maserati. Data la situazione di forte difficoltà è indispensabile procedere ad un'azione di rafforzamento con nuovi investimenti e modelli.



Di seguito, gli aspetti presenti nel piano "Foward 2030" con le modifiche/integrazioni più rilevanti emerse ad oggi nei vari incontri 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 ha comunicato lo spostamento entro 2025 delle 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 inizia la produzione entro novembre 2025, il gruppo stima 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, hanno 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 in corso un ricambio generazionale con l'assunzione di circa 100 giovani ingegneri (in parte nuove assunzioni e nuove stabilizzazioni), che si occuperanno di 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, che è previsto che venga completato nel dicembre 2025, dove saranno accolti gli ingegneri, i tecnici e gli impiegati degli Enti Centrali.

È necessario rafforzare e investire di più sugli aspetti relativi alla ricerca e sviluppo nei singoli Paesi, 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, dopo le necessarie autorizzazioni pubbliche, quali antitrust e golden power, che ha portato One Equity Partners a rilevare il 50,1% di Comau. Stellantis mantiene la restante quota di minoranza del 49,9%. La cessione di Comau ci ha visto contrari, poiché in noi è forte la preoccupazione di disperdere un prezioso patrimonio professionale e industriale. Abbiamo coinvolto tutte le istituzioni locali e nazionali, affinché si esercitassero tutte le azioni per mettere in sicurezza, occupazione e prospettive industriali. Il Governo ci ha comunicato che continuerà a vigilare l'applicazione delle prescrizioni attuate con la golden power. Nello specifico per le prescrizioni attuate non è possibile fare spostamenti di lavoratori, cessioni di ramo d'azienda e la sede centrale rimarrà a Grugliasco. Nel 2024 sono state fatte circa 100 nuove assunzioni. 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.

A Luglio 2025 l'azienda ha creato due nuove società s.p.a. con sede a Grugliasco: Comau s.p.a. e Comau Group, quest'ultima una controllata della prima. Da giugno 2025 l'azienda ha aperto la cigo che sta incidendo tantissimo su tutto il manufacturing e da novembre 2025 si teme venga estesa a tutta l'azienda a causa di mancanza di ordini. E' urgente un incontro con il Ceo di Comau.

✓ 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 Atesa e a Gliwice.

✓ Modena

Produzione e sviluppo delle varie versioni della Maserati MC20. È stata sospesa l'elettrificazione inizialmente prevista nel 1° trimestre 2025. E' stato completato l'investimento sul progetto denominato "Fuoriserie". Annunciato investimento su "progetto alta gamma" con Motor Valley. Da fine 2025 verranno 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 sono stati rinviati. Oltre alle versioni elettriche anche in versione Ibrida. 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.

✓ 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 verrà finalizzata entro la fine dell'anno. I nuovi acquirenti manterranno i posti di lavoro e la produzione attuale di motori marini e industriali presso VM Motori, con l'obiettivo di espandere Marval, attualmente specializzata in componenti chiave per motori e trasmissioni utilizzati in macchine agricole, macchine movimento terra, veicoli commerciali e camion, nonché auto sportive. 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. Entro il primo semestre del 2025, Stellantis e ACC avrebbero dovuto sciogliere le riserve sull'avvio dell'investimento, ma a oggi non abbiamo ricevuto alcun riscontro e temiamo uno stop definitivo.

Per questo motivo abbiamo chiesto con urgenza un incontro al Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT). Rinunciare a questo investimento significa negare una prospettiva industriale e mettere a rischio occupazionale circa 1.800

lavoratori 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.

Dopo lo stop alla produzione dello storico motore Fire, 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.

Un primo, ma non ancora sufficiente, segnale positivo è l'assegnazione a Termoli del nuovo cambio EDCT, previsto in arrivo nel primo semestre del 2026, con una produzione di circa 300.000 pezzi e l'impiego stimato tra i 250 e i 300 lavoratori. Una commessa importante, ma insufficiente a compensare la perdita del Fire. E' necessario adottare altre iniziative per ridurre l'impatto degli ammortizzatori sociali. Ribadiamo la richiesta al Governo italiano di intervenire con forza affinché Stellantis confermi l'investimento nella Gigafactory, diversamente è necessario individuare le produzioni alternative da assegnare allo stabilimento.

✓ Pratola Serra

- Fino al 30 settembre sono stati prodotti poco più di 301.000 motori, di cui 80% circa per veicoli commerciali il rimanente 20% per auto. Da inizio anno non si sono utilizzati giorni di cassa integrazione.

Dal 2025 sarà unico stabilimento a fornire 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

terzo trimestre 2025



STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi al 3° trimestre (serie storica dal 2019 al 2025)

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero vetture prodotte nei primi nove mesi 2019-2025							
		30/09/19	30/09/20	30/09/21	30/09/22	30/09/23	30/09/24	30/09/25	25 VS 24
Polo Produttivo Torinese	2.100	11.930	10.776	54.290	70.340	70.365	22.240	18.450	-17,0%
Maserati Modena	843	890	-	537	950	910	220	75	-65,9%
Cassino	2.200	41.461	37.315	32.554	40.730	37.580	19.710	14.135	-28,3%
Pomigliano	3.750	154.260	91.978	88.876	113.700	149.500	141.290	91.920	-34,9%
Melfi	4.670	201.460	147.355	142.278	137.660	142.320	54.240	26.850	-50,5%
Tot. Auto	13.563	410.001	287.424	318.535	363.380	400.675	237.700	151.430	-36,3%
Atessa - Veicoli commerciali	4.500	221.200	175.000	209.573	152.000	166.850	149.900	114.060	-23,9%
Totale (Auto+V. Commerciali)	18.063	631.201	462.424	528.108	515.380	567.525	387.600	265.490	-31,5%

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annui (serie storica dal 2017 al 2024)

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	24 VS 23
Polo Produttivo Torinese	2.200	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	85.940	25.920	-69,8%
Maserati Modena	840	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	1.244	260	-79,1%
Cassino	2.600	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	48.800	26.850	-45,0%
Pomigliano	4.226	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	215.000	167.980	-21,9%
Melfi	5.300	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	170.120	62.080	-63,5%
Tot. Auto	15.166	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	479.753	521.104	283.090	-45,7%
Atessa - Veicoli commerciali	4.947	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	230.280	192.000	-16,6%
Totale	20.113	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	751.384	475.090	-36,8%



ISCRIVITI



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

