REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

Primo trimestre 2026

aprile 2026

FIM-CISL

www.fim-cisl.it

ISCRIVITI

FIM-CISL: produzione Stellantis Italia nel I° trimestre 2026 a 120.366 veicoli (+9,5%). Ripresa dopo l'anno nero 2025. Crescono le auto (+22%), trainate dai nuovi modelli; grave la situazione dello stabilimento di Cassino. Previsione 2026 intorno ai 500 mila veicoli.

Situazione produzione STELLANTIS Italy 1° trimestre 2026

I dati relativi alla produzione nei primi tre mesi del 2026 evidenziano una ripresa rispetto all'anno nero registrato nel 2025, con un incremento complessivo del +9,5%.
Nel dettaglio, nel I° trimestre sono state prodotte 120.366 unità tra autovetture e veicoli commerciali, rispetto alle 109.900 dello stesso periodo del 2025.
La produzione di autovetture registra un aumento del +22%, raggiungendo 73.841 unità, mentre quella dei veicoli commerciali segna una flessione del -5,8%, attestandosi a 46.525 unità.
Il risultato positivo delle autovetture è determinato in larga parte dal lancio produttivo, avvenuto nell'ultimo trimestre, della 500 ibrida a Mirafiori e della nuova Jeep Compass a Melfi. Questi modelli hanno consentito di recuperare parte delle perdite registrate nel 2025, senza tuttavia permettere il ritorno ai volumi degli anni precedenti, né a quelli del 2024.

Per quanto riguarda gli stabilimenti di assemblaggio auto, solo Cassino (-37,4%) continua a perdere volumi anche rispetto al 2025. In crescita, invece: Melfi (+92,5%), Torino Mirafiori (+42,4%), Pomigliano (+6,7%) e Modena (+583%). Lo stabilimento Sevel, pur rimanendo quello con i maggiori volumi produttivi (circa 46.525 unità, pari al 39% della produzione italiana), registra una flessione del -5,8% rispetto al primo trimestre 2025, dovuta principalmente all'adeguamento della capacità produttiva legato alla nuova verniciatura.

La ripresa dei volumi rappresenta un'inversione di tendenza rispetto agli ultimi due anni negativi, durante i quali le produzioni si sono quasi dimezzate rispetto alle 751.384 unità del 2023, a fronte dell'obiettivo dichiarato nei tavoli ministeriali di raggiungere 1 milione di veicoli, con quasi la metà della forza lavoro del Gruppo coinvolta in ammortizzatori sociali.

Il 2026 dovrebbe beneficiare della produzione per l'intero anno della 500 ibrida, della nuova Jeep Compass e della DS8. Nel corso dell'anno si aggiungeranno anche le nuove produzioni di DS7 e Lancia Gamma. **È prevedibile che il livello produttivo sarà superiore a quello del 2025, intorno a 500 mila veicoli complessivi con le auto sopra le 300**

mila; tuttavia, un eventuale avvicinamento ai volumi del 2023 dipenderà in larga misura dalla tenuta dei modelli già presenti negli stabilimenti e dal riscontro dei nuovi modelli sul mercato. Resta inoltre motivo di preoccupazione il quadro economico internazionale.

Sul piano occupazionale per il 2026, fatta eccezione per Cassino, è prevedibile una riduzione sensibile dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali e in alcune situazioni casi una crescita occupazionale con nuovi inserimenti. In una prima fase sicuramente in forma temporanea, che una volta stabilizzata l'esigenza, dovranno per conto nostro essere trasformati in breve tempo a tempo indeterminato.

Il 21 maggio 2026: necessario un nuovo piano industriale per garantire le prospettive in Italia

Dopo lo sciopero del settore automotive del 18 ottobre 2024, organizzato da Fim-Fiom-Uilm, Stellantis ha presentato nel dicembre 2024, presso il Ministero, un piano per l'Italia che correggeva l'impostazione precedente. Tuttavia, il piano 2024 si è rivelato insufficiente e necessita di essere rafforzato e migliorato in tutti i suoi aspetti.

Quel piano prevedeva l'introduzione a Pomigliano, oltre alla nuova Pandina, la nuova piattaforma Small, con due nuovi modelli compatti 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 delle versioni ibride sulla nuova piattaforma Large di Alfa Romeo Stelvio e Giulia e l'assegnazione di un nuovo modello top di gamma a Cassino; per Modena, il lancio del progetto Alta Gamma, con il trasferimento delle Maserati GranTurismo e GranCabrio.

Nell'incontro di gennaio 2026 sono stati inoltre ufficializzati: un nuovo modello a Melfi entro il 2028, il lancio di una nuova Maserati Grecale e investimenti sui futuri motori GSE in versione Euro 7, con prospettiva oltre il 2030.

Alla luce della situazione produttiva, la criticità principale riguarda lo stabilimento di Cassino, unica realtà in cui non si sono concretizzati gli impegni di adeguamento al cambio di strategia sul full electric per la piattaforma Large. È necessario rendere operativi in tempi brevi i progetti relativi a Giulia e Stelvio, anche attraverso soluzioni innovative, anticipando il lancio del nuovo modello di alta gamma e valutando l'assegnazione di ulteriori modelli, per garantire sostenibilità produttiva e occupazionale.

Allo stesso modo, occorre accelerare i progetti sulla piattaforma Small a Pomigliano e rafforzare la missione produttiva di Mirafiori con nuove assegnazioni.

Ci aspettiamo che il nuovo piano industriale preveda scelte concrete e credibili, capaci di garantire prospettive industriali e occupazionali per tutti gli stabilimenti italiani, cogliendo anche le opportunità legate alla revisione del regolamento europeo sulle emissioni.

Fondamentale sarà valorizzare le specificità italiane: affidabilità delle motorizzazioni, ricerca e sviluppo, design e identità dei marchi.

Serve un confronto rapido, concreto e partecipato con il sindacato, basato su nuovi investimenti, nuovi modelli, un deciso rilancio delle attività di ricerca e sviluppo e la centralità della filiera italiana dell'indotto e della componentistica.

La crisi del settore automotive nell'Unione Europe

La revisione del regolamento sulle emissioni rappresenta un primo segnale positivo, ma ancora insufficiente rispetto all'obiettivo della neutralità tecnologica, che riteniamo fondamentale per il rilancio del settore e la sua sostenibilità sociale.

È necessario intervenire sul segmento dei LCV e sulle flotte aziendali, rafforzare la proposta sulla nuova categoria della E-car, rendere conveniente il rinnovamento del parco circolante.

La crisi dell'automotive non può essere affrontata esclusivamente con strumenti regolatori: serve un piano industriale europeo espansivo, sostenuto da debito comune e da un nuovo Fondo europeo con risorse comparabili al Next Generation EU. Tale piano deve accompagnare la transizione garantendo sostenibilità ambientale, sociale e occupazionale. Anche l'introduzione di requisiti "made in Europe", senza adeguati incentivi e una strategia industriale, rischia di essere inefficace.
Per queste ragioni, FIM-CISL ha partecipato alla mobilitazione europea del 5 febbraio 2026 a Bruxelles, a sostegno del settore industriale e, in particolare, dell'automotive.

Anche il Governo italiano deve fare la propria parte, individuando risorse adeguate per sostenere e rilanciare l'intero comparto e la filiera dell'indotto. È inoltre urgente intervenire sul costo dell'energia, già elevato per le imprese italiane rispetto ai principali Paesi europei, e ulteriormente aggravato dalle tensioni internazionali.

È inoltre indispensabile continuare a garantire l'utilizzo degli ammortizzatori sociali negli stabilimenti e nell'indotto, accompagnandoli con politiche formative per rafforzare le competenze, al fine di evitare qualsiasi ipotesi di licenziamento.

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

primo trimestre 2026

FIM-CISL

Situazione negli Stabilimenti delle produzioni finali

Plant Polo Produttivo di Torino

I volumi produttivi misurati nel I° trimestre 2026 sono pari **a 14.040 unità** (+42,4%), rispetto alle **9.860** rilevate nel 2025. La totalità dei volumi dello stabilimento torinese, sono rappresentati dalle due versioni della nuova 500: full-electric e la ibrida.

L'avvio della produzione della 500 ibrida ha rappresentato un risultato concreto delle azioni sindacali messe in campo e costituisce un elemento fondamentale per il mantenimento della missione produttiva di Mirafiori. Questo ha consentito di invertire il trend negativo nella produzione determinato da un calo della produzione sulla 500 elettrica.

Con la crescita dei volumi si è proceduto a l'avvio di 440 nuove assunzioni a febbraio e l'attivazione di un secondo turno di produzione a partire da marzo 2026. Sarà possibile superare progressivamente la fase di cassa integrazione. Verificheremo se l'obiettivo produttivo indicato da Stellantis per il 2026 di circa 100.000 vetture verrà raggiunto. Nel 2027 è previsto l'arrivo di una nuova 500 elettrica equipaggiata con batterie Stellantis, mentre nel 2030 debutterà la nuova generazione della 500e.

Resta per noi indispensabile la definizione di un piano industriale strutturato su Mirafiori, riteniamo inoltre che il futuro piano industriale dovrà occuparsi dell'area produttiva liberata dalle Maserati deve essere assolutamente saturata con nuove produzioni, al fine di garantire continuità industriale e occupazionale allo stabilimento.

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

Per l'assemblaggio di Mirafiori non è più in uso Il contratto di solidarietà dal 31 gennaio 2026.

Nell'unità produttiva "Preassembly & Logistic Unit" (ex mascherine) sono invece circa 200 i lavoratori coinvolti ancora nel contratto di solidarietà fino al 14 febbraio 2027.

Plant Maserati Modena

La produzione nello stabilimento di Modena ha registrato un incremento significativo nel primo trimestre 2026, con 205 unità prodotte rispetto alle 30 del 2025. Tale risultato è determinato in gran parte dal trasferimento dell'assemblaggio delle Maserati GranTurismo e GranCabrio, che rappresentano circa l'80% della produzione complessiva.

Dall'inizio dell'anno l'ammortizzatore sociale è stato utilizzato solo per 3 giorni e la prospettiva aziendale è di non farvi ricorso nel corso del 2026.

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.

È indispensabile che nel prossimo piano industriale venga delineata una strategia produttiva e commerciale all'altezza dell'unico marchio del lusso del Gruppo Stellantis, rilanciandolo sia in termini di modelli sia di volumi produttivi, coinvolgendo Modena e gli altri stabilimenti italiani

Plant di Cassino

La produzione nel I° trimestre 2026 si attesta a 2.916 unità, con una pesante flessione del -37,4% rispetto al 2025. Nel dettaglio, sono state prodotte 2.060 unità tra Alfa Romeo Giulia e Stelvio, mentre la Maserati Grecale si è fermata a 856 unità. La condizione del sito produttivo e dell'intero indotto ha ormai superato ogni limite di sostenibilità.

Il 2025 si è chiuso con meno di 20.000 vetture prodotte e le stime per il 2026 indicano un ulteriore calo, fino a circa 13.000 unità. Le ricadute occupazionali sono gravissime: l'occupazione è oggi scesa a circa 2.130 addetti. L'attività produttiva è ridotta a soli 5-6 giorni lavorativi al mese, con circa 1.400 lavoratori presenti, mentre oltre 600 sono coinvolti in contratti di solidarietà. Dall'inizio dell'anno lo stabilimento è rimasto fermo per lunghi periodi: appena 16 i giorni complessivamente lavorati.

A Cassino è stata assegnata la nuova piattaforma STLA Large BEV, destinata alla produzione delle future Alfa Romeo Stelvio e Giulia, anche in versione ibrida, secondo quanto previsto dagli impegni assunti in sede ministeriale nel dicembre 2024.

Cassino è però l'unico stabilimento in cui quel piano non è stato rispettato. Il lancio dei nuovi modelli, inizialmente previsto entro la fine del 2025, è stato rinviato e, a oggi, non è stata comunicata alcuna nuova tempistica. Era stato inoltre annunciato un terzo modello "top di gamma", previsto in una fase successiva, sul quale permane totale incertezza.

Nel prossimo piano industriale è indispensabile che Stellantis fornisca risposte chiare, concrete e verificabili: tempi certi per il lancio dei nuovi modelli, investimenti adeguati e l'attivazione immediata di tutte le leve disponibili per anticipare

le produzioni, senza ulteriori rinvii. La presenza dei marchi Alfa Romeo e Maserati rappresenta una reale opportunità di rilancio, che deve essere valorizzata con determinazione. Mettere in sicurezza lo stabilimento, sia sotto il profilo occupazionale sia in termini di prospettiva industriale, è una priorità non più rinviabile. Un intervento in questa direzione produrrebbe effetti positivi su tutto l'indotto e sull'intero territorio.

La grande mobilitazione del 20 marzo 2026 ha espresso con forza la richiesta al Gruppo di compiere scelte nuove e coraggiose per garantire un futuro a Cassino, oggi una delle principali emergenze occupazionali del Paese. È al tempo stesso un appello fermo alle istituzioni — dal Governo all'Unione Europea — affinché mettano in campo politiche industriali adeguate e risorse straordinarie per sostenere il settore e salvaguardare l'occupazione.

Plant di Pomigliano

Lo stabilimento di Pomigliano rappresenta il 54% della produzione complessiva di autovetture, nel confronto con il primo trimestre dell'anno precedente registra una produzione di 39.570 unità, in crescita del +6,7%.

La Panda, con 34.900 unità prodotte nel primo trimestre 2026, rappresenta da sola circa il 47% della produzione nazionale di auto; tuttavia, non ha ancora recuperato i livelli produttivi del 2024.

La produzione del SUV Alfa Romeo Tonale, pari a 4.670 unità, si mantiene sostanzialmente stabile, segnando una lieve flessione del 6,9% rispetto alle 5.016 unità del 2025. Risulta invece ferma da un anno la produzione del SUV Dodge Hornet destinato al mercato nordamericano.

Nel sito è attualmente attivo il Contratto di solidarietà in deroga come ammortizzatore sociale. La media giornaliera dei lavoratori coinvolti in cassa integrazione è di circa 450 unità quando la produzione è attiva su tutti i modelli. Sulle linee Tonale/Hornet sono stati effettuati 20 giorni di cassa collettiva, con il coinvolgimento di circa 1.050 lavoratori per ciascun giorno di fermo produttivo. Per il modello Fiat Panda si registrano invece 8 giorni di cassa collettiva, durante i quali si ferma l'intero stabilimento, coinvolgendo tutti i 3.750 lavoratori.

Sul fronte delle prospettive, è confermata la produzione della "Pandina" fino al 2030, insieme all'introduzione della nuova versione. Permane tuttavia la necessità di un attento monitoraggio dell'andamento produttivo, anche alla luce della concorrenza interna rappresentata dalla nuova "Pandona" e dalla Leapmotor T03.

Diventa quindi imprescindibile anticipare, nel prossimo piano industriale, l'introduzione dei due nuovi modelli compatti previsti dal 2028 sulla piattaforma STLA Small, al fine di garantire continuità produttiva e tutela occupazionale per il sito di Pomigliano.

Plant di Melfi

La partenza produttiva dei nuovi modelli nel corso del 2025, in particolare della nuova Jeep Compass nell'ultimo trimestre, ha determinato un significativo miglioramento del dato produttivo nel primo trimestre rispetto all'anno precedente (+92,5%). In termini assoluti, la produzione si attesta a 17.110 unità, contro le 8.890 del 2025.

Resta tuttavia evidente come l'impianto sia ancora lontano dai livelli produttivi del 2019, quando si superavano le 66.000 unità nel trimestre. Il lancio della Jeep Compass, nelle versioni full electric e ibrida, conferma che l'assegnazione di modelli a più ampia diffusione genera un impatto positivo sui volumi: nel primo trimestre sono state prodotte circa 16.465 unità. Diverso è il caso dell'ammiraglia elettrica premium DS8 che, con 515 unità prodotte nello stesso periodo, si colloca in una nicchia orientata al lusso e all'alta tecnologia.

Il cronoprogramma attualmente in fase di attuazione prevede, nel primo semestre 2026, l'avvio della produzione della DS7 nelle versioni elettrica e ibrida. Nel secondo semestre 2026 è invece previsto il lancio della Lancia Gamma, anch'essa in entrambe le motorizzazioni, dalla quale si attendono volumi più consistenti.

La richiesta di assegnare allo stabilimento un ulteriore modello con maggiore capacità di generare volumi, rispetto agli attuali modelli DS, è stata formalmente recepita nell'ultimo

incontro ministeriale, durante il quale è stato annunciato l'arrivo di un nuovo modello entro il 2028. Nel prossimo piano industriale di Stellantis ci si attende una tempistica più ravvicinata e, soprattutto, la certezza di un'assegnazione in grado di garantire volumi produttivi adeguati e ricadute occupazionali significative riducendo il ricorso agli ammortizzatori sociali.

.Nel primo trimestre si registrano primi segnali, ancora limitati, di inserimento e ricollocazione di personale legati all'avvio dei nuovi modelli, insufficienti però rispetto alle criticità occupazionali accumulate negli ultimi anni. Si sono registrati 16 giorni di fermo collettivo, gestiti tramite Contratto di Solidarietà, per un totale di 31 turni persi. Nei restanti giorni lavorativi, l'utilizzo medio del CDS — in scadenza il 26 giugno 2026 — è stato pari al 42%, con il coinvolgimento di circa 2.610 lavoratori al giorno.

La riduzione dei volumi degli ultimi anni ha già prodotto rilevanti conseguenze occupazionali: dal 2021 circa 2.510 lavoratori hanno lasciato l'azienda su base volontaria incentivata, riducendo l'organico a 4.500 unità. Attualmente, circa 300 lavoratori risultano in prestito presso altri stabilimenti del Gruppo.

È inoltre indispensabile fornire risposte industriali concrete all'indotto melfitano, oggi in forte difficoltà. Occorrono garanzie sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali e il riconoscimento di una priorità per le aziende locali nelle forniture. È fondamentale, inoltre, 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.

In questo contesto, assume particolare rilievo la soluzione di reindustrializzazione individuata nelle vertenze PMC e Brose, che può contribuire in modo significativo alla messa in sicurezza dei livelli occupazionali.

Plant di Atessa

La produzione di veicoli commerciali nel primo trimestre del 2026 ha raggiunto quota 46.525 unità (-5,8%), rispetto alle 49.367 unità registrate nel 2024. La flessione è riconducibile alla nuova situazione strutturale determinata dagli investimenti nel reparto di verniciatura.

Lo stabilimento di Atessa si conferma comunque il principale polo produttivo del nostro Paese, rappresentando circa il 40% delle unità prodotte dal gruppo Stellantis in Italia. Presso lo stabilimento vengono realizzati i veicoli commerciali del Gruppo, tra cui: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Opel Movano / Vauxhall Movano e Toyota Proace Max.

Nei primi mesi dell'anno si è registrata una parziale riattivazione del terzo turno, accompagnata da un incremento della produzione giornaliera: elementi che fanno ben sperare in merito alla capacità di sviluppare maggiori volumi produttivi. Riteniamo tuttavia indispensabile che il Gruppo, nel prossimo piano industriale, oltre a prevedere l'elettrificazione della piattaforma "Gamma Large" e l'introduzione di una nuova versione a partire dal 2027, includa ulteriori investimenti per lo stabilimento. In particolare, è necessario rafforzare la capacità del reparto di verniciatura, al fine di riportare la capacità produttiva complessiva su livelli più elevati.

Dall'inizio dell'anno, il numero medio di lavoratori coinvolti in misure di solidarietà si attesta intorno alle 350 unità. Si tratta di un dato che evidenzia una situazione ancora delicata, sulla quale è necessario mantenere alta l'attenzione. Auspichiamo che nei prossimi mesi questo numero possa progressivamente ridursi, fino ad arrivare, se possibile, al suo completo azzeramento.

Scheda attuale
Piano industriale in corso: aggiornamento situazione

✔ **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° trimestre del 2025 le produzioni di assemblaggio di GT e GC da Torino a Modena, dopo il lancio delle produzioni nel 2023 e le versioni elettriche nel 2024;
- Il Gruppo Stellantis ha sospeso i progetti inizialmente previsti 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. Da marzo 2026 ci sono state 430 nuove assunzioni e la partenza del 2° turno;
- Mirafiori Components Plant (ex Meccanica) 500 operai producono storico cambio C514, montato su Pandina e 500 ibrida, aumento occupazionale di circa 100 unità a termine.
- 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, mentre Stellantis mantiene una quota di minoranza pari al 49,9%. 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.

Non sono in uso ammortizzatori sociali dall'inizio del 2026. Nell'ultimo incontro l'azienda ha comunicato che sono in corso acquisizione di nuovi ordini e in prospettiva nella seconda parte dell'anno sono ipotizzate possibili nuove assunzioni.

✔ **Teksid:** Sono circa mille i lavoratori presenti nella fonderia di Carmagnola: circa 580 i diretti Teksid, 102 sono in distacco da altri stabilimenti, 240 somministrati di cui 90 in staff leasing. 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:** ribadito l'impegno preso negli accordi sindacali su BU motori marini e industriali, per queste produzioni, lo stabilimento ha raggiunto la completa autonomia funzionale. È necessario continuare a rafforzare il piano di reindustrializzazione dell'area oltre a verificare le necessarie garanzie per il futuro qualora si prospettassero ipotesi di cessione, sempre più probabili anche se non confermate ufficialmente.
- ✔ **Termoli:** La decisione di interrompere definitivamente l'investimento per la Gigafactory di Termoli, destinata alla produzione di batterie, rappresenta per noi un fatto negativo. La rinuncia a tale investimento rende necessario individuare una nuova prospettiva industriale e garantire la sicurezza occupazionale dei circa 1.800 lavoratori diretti dello stabilimento, oltre che dell'intero tessuto produttivo del territorio molisano.

  Nello stabilimento restano attualmente attive solo le linee dei motori a benzina GSE nelle versioni 1.0 e 1.5, il GME e il V6. Abbiamo chiesto a Stellantis di garantire la continuità produttiva attraverso l'allocazione dei motori esistenti anche su altri modelli del gruppo, in particolare su piattaforme piccole e medie attualmente in fase di aggiornamento con motorizzazioni ibride.

  L'assegnazione a Termoli, nel primo semestre 2026, del nuovo cambio EDCT, con una produzione prevista di circa 300.000 unità e un impiego stimato tra i 250 e i 300 lavoratori, rappresenta un primo segnale, ma non è sufficiente a compensare la perdita dello storico motore Fire. Analogamente, l'assegnazione del nuovo motore GS in versione Euro 7 è positiva, ma non risolutiva: essa consentirà di prolungare la produzione oltre il 2030, ma restiamo in attesa del piano industriale per conoscere tempi, volumi e impatti occupazionali.

  È pertanto necessario adottare ulteriori iniziative industriali per azzerare il ricorso agli ammortizzatori sociali e per restituire piena capacità produttiva allo stabilimento molisano attraverso l'introduzione di nuove motorizzazioni.
- ✔ **Pratola Serra:** Nel 1° trimestre 2026 i motori prodotti a Pratola Serra sono stati circa 138.000, di cui 80% circa per veicoli commerciali il rimanente 20% per auto. Non si ha nessun ammortizzatore sociale in atto.

  Lo stabilimento fornisce le motorizzazioni B 2.2 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 si produce per il mercato sud americano, date le nuove normative PL8. Si Continua a produrre il 1.6 Multijet euro 6 Final per Alfa Romeo Tonale e Fiat Tipo. Attualmente in aggiunta all'organico ci sono 110 trasfertisti da Termoli Cassino e Melfi ed inoltre per la metà di aprile dovrebbero essere integrati 40 giovani somministrati.

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

primo trimestre 2026

FIM-CISL

SCHEDA DATI PRODUTTIVI STELLANTIS ITALIA

Volumi Produttivi annui nel 1° trimestre anni 2019-2026

Stabilimenti Stellantis	Dip.	NUMERO VETTURE PRODOTTE NEL I° TRIMESTRE ANNI 2019-2026								
		31/03/19	31/03/20	31/03/21	31/03/22	31/03/23	31/03/24	31/03/25	31/03/26	26 VS 25
Polo Produttivo Torinese	1.913	2.716	2.325	18.311	21.870	25.900	12.680	9.860	14.040	42,4%
Maserati Modena	786	360	-	100	310	330	105	30	205	583,3%
Cassino	2.130	11.705	12.839	10.566	13.745	14.410	8.540	4.655	2.916	-37,4%
Pomigliano	3.750	54.610	36.217	33.980	38.050	46.700	58.830	37.097	39.570	6,7%
Melfi	4.500	66.919	49.488	63.805	49.509	50.870	25.100	8.890	17.110	92,5%
Tot. Auto	13.079	136.310	100.869	126.762	123.484	138.210	105.255	60.532	73.841	22,0%
Atessa - Veicoli commerciali	4.264	71.323	58.219	81.480	56.690	50.700	65.160	49.367	46.525	-5,8%
Totale (Auto + V.Commerciali)	17.343	207.633	159.088	208.242	180.174	188.910	170.415	109.899	120.366	9,5%

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

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