

Comunicato Stampa**Dichiarazione del Segretario Generale Fim-Cisl Ferdinando Uliano**

FIM-CISL: Stellantis produzione I° trimestre 2025 a 109.900 veicoli (- 35,5%), in forte peggioramento rispetto all'anno nero 2024. Tutti gli stabilimenti auto e veicoli commerciali in negativo. I dazi aggraveranno ulteriormente la situazione.

- **Situazione produzione STELLANTIS Italy I° trimestre 2025**

I dati della produzione nei primi tre mesi del 2025, evidenziano un peggioramento dell'anno nero riscontrato nel 2024 **(un dato così basso solo nel 1956)**.

Si riscontra infatti un dato negativo del **-35,5%**. Nello specifico nel I° trimestre del 2025 sono state prodotte, tra **autovetture e furgoni commerciali 109.900 unità**, contro le 170.415 del 2024.

La produzione di **autovetture** segna un **-42,5%, pari a 60.533**, quello relativo ai **veicoli commerciali** segna un peggioramento del **-24,2%, pari a 49.367 unità**, contrariamente al dato dell'anno precedente che riscontrava invece una salita del 28,5%.

In tutti gli stabilimenti di produzione delle auto abbiamo riscontrato una situazione particolarmente negativa, contrariamente all'anno precedente dove almeno lo stabilimento di Pomigliano d'Arco rappresentava un'eccezione positiva.

Le previsioni negative che abbiamo stimato a fine anno continueranno a peggiorare sicuramente nel 2025, con un ulteriore aggravio in termini di volumi e di aumento dell'uso di ammortizzatori, coinvolgendo quasi la metà dei dipendenti.

Viste le dichiarazioni dei vertici di Stellantis negli ultimi incontri istituzionali, non ci aspettavamo un miglioramento ma nemmeno un dato così negativo. Il responsabile Europa Enlarged Philippe Imparato e il presidente John Elkan avevano dichiarato che la situazione in termini di volumi non avrebbe subito delle significative modifiche nel corso del 2025, in quanto i nuovi lanci produttivi nel corso del corrente anno di Melfi, Mirafiori e quello successivo di Cassino, avrebbero impattato nel 2026.

Negli stessi incontri hanno ribadito che le modifiche introdotte al piano industriale dopo le manifestazioni sindacali che hanno portato alle dimissioni dell'AD Tavares, potranno portare nel 2026 ad una crescita importante delle produzioni prossima a quella riscontrata nel 2023.

Il Gruppo in quegli incontri ha confermato l'obiettivo di 1 milione di veicoli entro il 2030, ma lo ha subordinato alle risposte del mercato.

Stellantis ha ribadito per il 2025 per gli stabilimenti Italiani, 2 miliardi di investimenti e 6 miliardi di acquisti ai fornitori del nostro Paese e soprattutto con un comportamento e un'attenzione più responsabile. E' sicuramente un cambio di impostazione, con un piano di investimenti aggiuntivo al precedente. Al piano industriale precedente, da noi giudicato insufficiente, hanno aggiunto la nuova **piattaforma Small** con i due nuovi modelli compatti a Pomigliano dal 2028. La nuova **500e** a Mirafiori in aggiunta alla 500 ibrida. Vengono ibridizzate le auto previste nelle versioni elettriche tra il 2025 e 2026 a Melfi, portando l'offerta a 7 modelli. E' stato annunciato ad Atessa (CH) la nuova gamma large sui veicoli commerciali. A Cassino vengono sviluppate anche le 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 verrà lanciata la collaborazione con Motor Valley per il lancio del progetto alto di gamma. Continuano a mancare ancora risposte importanti sulla Gigafactory e sul rilancio di Maserati e altri aspetti che saranno oggetto di verifiche nei prossimi mesi con Stellantis e Governo.

Il crollo dei volumi sui mercati e transizione verso elettrico e digitale a cui ora si aggiungono i dazi sulle auto europee, prima minacciati e poi introdotti dagli Usa, rappresentano una tempesta perfetta che colpisce in maniera significativa tutta l'Europa e il suo tessuto industriale più rilevante, che hanno portato la Fim-Cisl insieme a tutte le organizzazioni sindacali europee di IndustriaAll Europe alla manifestazione il 5 febbraio 2025 a Bruxelles. L'Europa però ha dato una risposta inadeguata a sostegno del settore. Le risorse destinate: 2,8 miliardi sono insignificanti e insufficienti, serve una reazione dell'Europa, un cambio delle politiche rigoriste europee e la creazione di debito comune per investire nei settori civili in profonda trasformazione.

Con Stellantis e le società dell'ex gruppo FIAT che applicano il Contratto Collettivo Specifico di Lavoro (CCSL) è in corso da dicembre 2024 la trattativa per il rinnovo del biennio economico 2025-2026. Il prossimo incontro si terrà il giorno 6 maggio, si affronteranno gli aspetti collegati all'aumento salariale. La richiesta presentata prevede un adeguamento medio del 8,8% della paga base, invitiamo l'azienda ad assumere una posizione utile ad una conclusione positiva dell'accordo, evitando di inseguire le posizioni di rottura espresse nel rinnovo contrattuale di Federmeccanica - Assital.

Situazione negli Stabilimenti delle Produzioni Finali

• Plant Polo Produttivo di Torino

I volumi produttivi misurati nel I° trimestre 2025 sono pari a **9.860 unità** rispetto alle 12.680 rilevate nel 2023 (-22,2%). La quasi totalità dei volumi dello stabilimento torinese, pari a 9.790, sono rappresentati da 500 bev, il restante è rappresentato dalle produzioni Maserati con 70 unità, praticamente prossima all'azzeramento, ben lontane dalle 10.000 unità prodotte negli anni di punta delle produzioni Maserati.

Un crollo determinatosi a seguito del fermo del 2024 delle produzioni delle Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante, mentre le produzioni di Maserati GT e GC, anche nelle versioni Folgore full-electric, non hanno risposto alle aspettative. La situazione a Mirafiori non vedrà miglioramenti in termini di volumi sino al lancio produttivo della 500 ibrida previsto a novembre 2025. Abbiamo più volte giudicato negativamente lo spostamento del lancio produttivo del nuovo modello Quattroporte nella sua versione full-electric dal 2025 al 2028, non si ha più notizie del nuovo SUV che avrebbe dovuto sostituire il Levante. Errori enormi sono stati compiuti su Maserati è indispensabile che Stellantis chiarisca e definisca la nuova strategia che vuole adottare per Maserati, su modelli e volumi. Da parte nostra la linea Maserati di Mirafiori deve essere garantita con nuove produzioni, rispettando gli obiettivi di rilancio del lusso previste nel primo piano di Stellantis. Le iniziative e le manifestazioni che abbiamo messo in campo, hanno costretto il gruppo ad assegnare allo stabilimento di Mirafiori la produzione della 500 ibrida entro novembre 2025. Un'auto con potenzialità di volumi che potrebbe assicurare almeno il mantenimento della missione produttiva di Mirafiori come stabilimento di assemblaggio auto. Sempre entro fine 2025 andrà a compimento l'investimento sulla nuova batteria della 500e volto ad aumentare autonomia e rendere più conveniente il prezzo di vendita. La vera novità su Mirafiori presentata al Mimit a fine 2024 è l'annuncio che anche la nuova generazione della 500e verrà costruita ancora a Mirafiori entro il 2030. Sullo stabilimento di Mirafiori è attivato il contratto di solidarietà fino al 3 di agosto, utilizzato al 40% per i quasi mille lavoratori della 500 BEV nelle giornate lavorative che nel 1° trimestre sono state 55. Quasi azzerati i giorni lavorativi sulla linea Maserati e molti lavoratori sono in distacco lavorativo alla produzione del cambio elettrico Edct.

- **Plant Maserati Modena**

La produzione nel plant di Modena, contrariamente alle previsioni aziendali, continua a subire **una significativa flessione negativa, anche nel 1° trimestre 2025 ha segnato il -71,4% con la produzione di solo 30 unità**. Il CDS coinvolge i 130 lavoratori con utilizzo medio intorno al 50%, molti di loro sono stati coinvolti in altre attività. Sono stati circa 7 i giorni produttivi.

Come già annunciata a fine 2024 è stata sospesa l'implementazione della piattaforma full-electric Folgore su MC20 e MC20 Cielo, prevista nel 1° trimestre 2025, mentre l'investimento nell'"Atelier del Programma di Personalizzazione Fuoriserie", destinato alla creazione di modelli Maserati su misura, è stato completato a fine 2024.

A Modena, oltre ai circa 260 diretti di produzione, 130 ingegneri sono stati assegnati al Maserati Engineering Team, mentre altri 400 ingegneri sono impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo al servizio di tutte le altre realtà Stellantis. Anche per gli enti di R&D è attivo l'ammortizzatore sociale. Nel nuovo assetto dei Centri di R&D, sarà fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione, con la presenza di molte professionalità, venga valorizzata e non venga dispersa e ridimensionata.

Il gruppo ha annunciato a fine anno il "progetto alta gamma" con il coinvolgimento della Motor-Valley. Non abbiamo ancora chiari dettagli, ma per noi è fondamentale che questo debba avere riscontri sulle future produzioni Maserati, in tutti gli stabilimenti dove ora è presente il marchio del Tridente, compreso lo stabilimento storico di Modena.

- **Plant di Cassino**

La produzione nel 1° trimestre è di **4.655 unità**, che rappresentano una flessione negativa del **-45,5% rispetto al 2024**. Un dato trimestrale così negativo non è mai stato raggiunto nella storia dello stabilimento di Cassino. Da oltre un anno lo stabilimento è organizzato su un solo turno.

L'attuale produzione è rappresentata per il 26% da Alfa Romeo Giulia, il 53% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 20% dalla Maserati Grecale, quest'ultima viene prodotta anche nella versione full electric.

Le potenzialità dello stabilimento di Cassino sono enormi nel 2017 la produzione è stata sette volte l'attuale, con 2.000 dipendenti in più. Attualmente gli occupati sono intorno alle 2.500 unità. Nei primi tre mesi sono circa 31 le giornate con fermo produttivo, mentre quelle in attività hanno visto circa 700 lavoratori in Contratto di Solidarietà (CDS).

Oltre alla Maserati Grecale, allo stabilimento è stata assegnata la futura piattaforma STLA Large BEV con i nuovi modelli Alfa Romeo Stelvio e Giulia. Il lancio produttivo inizialmente previsto a fine 2025 molto probabilmente verrà effettuato nei primi mesi del 2026. Nell'ultimo incontro al Mimit è stato confermato un terzo modello "top di gamma", non si conosce il brand, che verrà prodotto dal 2027. Per tutti i modelli vengono previste le versioni ibride. Non è positivo lo spostamento del lancio delle nuove Alfa Romeo è fondamentale il rispetto dei tempi al fine di limitare l'attuale pesante uso di ammortizzatori. E' evidente che per tutto il 2025 continuerà ad esserci una difficoltà sui volumi.

- **Plant di Pomigliano**

Lo stabilimento di Pomigliano pur rappresentando il **61% della produzione totale di auto**, per effetto del calo dei volumi negli altri stabilimenti, rispetto al trimestre dell'anno precedente si attesta su una produzione complessiva di **37.097 unità** subendo una forte riduzione del - 36,9%, diversamente dall'anno scorso dove invece si riscontrava un dato positivo.

La Panda che raggiunge nel **1° trimestre del 2025 30.725 unità**, pur rappresentando da sola circa il 50% della produzione nazionale di auto, subisce una flessione del - 30% rispetto al 2024 che aveva rappresentato il miglior dato trimestrale degli ultimi 4 anni.

In continuità invece la flessione produttiva del suv **Alfa Romeo Tonale** e del suv **Dodge Hornet**, la prima vettura con **5.016 unità subisce una riduzione del -30%**, la seconda con **1.356 unità attesta un -80%**. Questa situazione sta avendo ripercussioni negative anche sull'indotto.

La linea produttiva della Panda prosegue con le due turnazioni, mentre quella di Tonale/Hornet è su una turnazione. Le giornate di Cigo complessive sono state 18.

Nell'incontro del 17 dicembre 2024 abbiamo avuto conferma da parte di Stellantis che la produzione della Fiat "Pandina" continuerà fino al 2030 e comunque anche la successiva "nuova Pandina" verrà assegnata a Pomigliano. Inoltre viene assegnata la nuova piattaforma *Stla Small* a Pomigliano e dal 2028 verranno lanciati due nuovi modelli compatti.

Sono impegni positivi che abbiamo conquistato nel confronto aperto con Stellantis, che possono garantire maggiori prospettive, anche se nell'ultimo periodo ci preoccupa la riduzione di volumi prodotti in particolare su Alfa Tonale e Hornet. È necessario pertanto monitorare gli andamenti produttivi, anche di Pandina, in particolare in virtù della nuova Panda prodotta nello stabilimento serbo di Kragujevac.

• **Plant di Melfi**

Il dato produttivo sul primo trimestre rispetto all'anno precedente è fortemente negativo **-64,6%**, che va a sommarsi alle forti riduzioni degli ultimi anni. Il dato in termini assoluti si attesta in maniera preoccupante al di sotto delle 10 mila auto, precisamente a **8.890 unità**. E' lo stabilimento che in termini di volumi, insieme a Pomigliano, che perde la maggiore quantità di auto, con 16.210 unità in meno rispetto al 1° trimestre 2024. Se lo rapportiamo al periodo pre-covid, il 1° trimestre 2019 la perdita è ancora più pesante: -58.029 auto (-86%). Dopo lo stop produttivo di 500x attualmente vengono prodotte **Jeep Compass e Jeep Renegade con 8.675 unità** ed è iniziata la produzione della DS8 con le prime duecento auto. Nel primo trimestre gli stop produttivi collettivi sono stati complessivamente 13 giorni gestiti con il CDS, pari a circa 61 turni in CDS. Negli altri giorni l'utilizzo del CDS è stato circa del 65% pari ad una media di circa 3.000 lavoratori ogni giorno.

Il venir meno di quote rilevanti di produzione ha comportato delle ripercussioni negative in termini occupazionali, affrontate con vari strumenti alternativi ai licenziamenti, come le incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria. Dal 2021 ad oggi ha coinvolto quasi 2 mila lavoratori, portando l'occupazione a quota 5.050. La situazione di Melfi nella sua complessità è nel pieno della fase di transizione verso i nuovi nuovi modelli multibrand sulla piattaforma **BEV STLA Medium**.

In particolare a seguito della nostra pressione il gruppo Stellantis ha rivisto la strategia e per garantire maggiori volumi produttivi, ha previsto per quasi tutti i modelli, tranne per la DS8 per questioni di tempi, anche le rispettive versioni ibride portando a **7 le tipologie di modelli dai 4 originari del primo piano**. Questo dovrebbe dare più prospettive in termini di volumi, rispetto al solo full elettrico ipotizzato dall'ex Ceo Carlos Tavares.

Il cronoprogramma comunicato negli incontri ufficiali per l'avvio delle nuove produzioni e l'intreccio con le attuali prevede nello specifico, a partire dai primi mesi del 2025, la produzione della prima DS8 elettrica, seguirà a giugno dello stesso anno, l'avvio della Compass elettrica, entro la fine del 2025 partiranno le preserie della Compass ibrida, con l'avvio della produzione ufficiale nel primo semestre del 2026, insieme alla DS7, disponibile sia in versione elettrica che ibrida. Nel secondo semestre del 2026 inizierà invece la produzione della nuova Lancia Gamma, anch'essa prevista nelle versioni elettrica e ibrida.

La produzione stimata prevista dall'azienda a regime andrà oltre le 200 mila vetture anno, che

secondo la direzione aziendale dovrebbe saturare l'impianto, ma che dovremo verificare nel corso della crescita produttiva. Anche per l'indotto la situazione è critica, anche se azienda ha modificato l'atteggiamento garantendo maggior responsabilità. C'è la necessità di garantire l'uso di ammortizzatori, stiamo agendo a livello istituzionale, sia ministeriale che regionale, per avere tutte le garanzie legate ed evitare impatti negativi a livello occupazionale, bisogna dare priorità nelle forniture alle aziende del comprensorio, ma nel contempo, bisogna sostenere le aziende fornitrici nel processo di ammodernamento e di transizione verso le nuove produzioni. Inoltre, è indispensabile agire sull'accordo di programma e sulle strumentazioni a disposizione nelle aree di crisi complessa per attrarre altri nuovi investimenti e per tutelare i lavoratori dell'area di Melfi.

- **Plant di Atessa**

La produzione nei veicoli commerciali nel I° trimestre del 2025 raggiunge la quota **di 49.367 unità**, con un risultato negativo rispetto al 2024 del **-24,2%**.

Atessa insieme a Pomigliano erano gli unici due stabilimenti a crescere nel 1° trimestre del 2024. La previsione ad inizio 2024 per Atessa era di lavorare su 15 turni, poi la situazione è cambiata nella seconda metà dell'anno. Da allora mediamente da 800/1000 lavoratori sono stati in Cassa Integrazione, prima a seguito di una diminuzione prima degli ordini dei cabinati e poi anche sulle produzioni dei Van. Anche nel 1° trimestre 2025 sono stati circa 800 i lavoratori in CIGO.

Alla nostra preoccupazione e pressione su Atessa, Stellantis ha risposto rafforzando il piano industriale originario, aggiungendo lo sviluppo elettrico della piattaforma Gamma large e anche la nuova versione large dal 2027. Attualmente lo stabilimento produce i seguenti Veicoli Commerciali, relativi alla Gamma Large Van: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroen Jumper, Opel/Vauxhall Movano e Toyota Proace Max.

Per noi, lo stabilimento abruzzese deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali all'interno del gruppo Stellantis; pertanto, la produzione italiana deve essere continuamente protetta e rafforzata.

Dopo mesi che attuavamo forme di pressioni verso Stellantis finalmente abbiamo ottenuto le stabilizzazioni dei 94 lavoratori in staff leasing presenti da vari anni. Questo rappresenta un positivo segnale di ricambio generazionale che stiamo auspicando per tutti gli stabilimenti italiani. Sempre nella logica di rafforzamento, lo stabilimento di Atessa oltre all'elettrico potrebbe produrre veicoli commerciali con la propulsione a celle a combustibile a idrogeno.

Piano industriale Stellantis: aggiornamento nuova situazione.

Durante tutta la fase di confronto con il gruppo Stellantis, successiva alla presentazione del Piano "Dare Foward 2030, Il nostro obiettivo è sempre stato quello di garantire per ogni realtà una prospettiva industriale e occupazionale, assumendo l'impegno di evitare atti unilaterali come la chiusura di stabilimenti e i licenziamenti unilaterali, ma quello di spingere verso la trasformazione tecnologica, con soluzioni concrete e positive all'interno di una transizione ecologica e digitale per evitare gli impatti negativi.

Nel corso del 2024 a seguito del peggioramento della situazione di mercato e produttiva, abbiamo chiesto di modificare il piano proponendo modifiche e soluzioni aggiuntive, ma abbiamo riscontrato la contrarietà del Gruppo, in primis, dei vertici aziendali. Tutto questo è culminato con scioperi e manifestazioni a livello locale e poi con lo sciopero nazionale del settore auto di Fim-Cisl, Fiom-Cgil Uilm-Uil, del 18 ottobre con manifestazione a Roma e le conseguenti dimissioni del Ceo Carlos Tavares, dopo che qualche settimana prima si era proceduto ad un robusto cambiamento ai vertici dirigenziali.

La direzione Stellantis, si è poi presentata all'incontro al Mimit il 17 dicembre scorso, 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. E' 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. Abbiamo posto la necessità a Governo e Stellantis di procedere successivamente nei prossimi mesi con approfondimenti e verifiche puntuali stabilimento per stabilimento ente per ente.

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.

- 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 praticamente 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. Nel 2025 è previsto un potenziamento della batteria per abbassare i costi e aumentarne l'autonomia. La nuova generazione della 500e prevista nel 2030 verrà prodotta nello stabilimento di Mirafiori.

- La Fiat 500 ibrida Mhev avrà una partenza prevista per novembre 2025, il gruppo stima volumi per 100.000 unità.

- 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. Recentemente l'azienda ha annunciato l'inizio di 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 verrà completato nel dicembre 2025, capace di accogliere fino a 10.000 dipendenti, tra ingegneri, tecnici e impiegati degli Enti Centrali. Nello stesso tempo, abbiamo ribadito la necessità di 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 anno 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 sempre sostenuto che l'unico spin-off per noi accettabile sarebbe stato con la maggioranza azionaria della società Stellantis. 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. Come organizzazioni sindacali continueremo nella nostra azione di verifica e analisi del piano di sviluppo e crescita 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. E' 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. E' stata sospesa l'elettrificazione inizialmente prevista nel 1° trimestre 2025. E' stato completato l'investimento sul progetto denominato "Fuoriserie", nuovo reparto di verniciatura, per la personalizzazione di tutte le vetture Maserati. Annunciato investimento su "progetto alta gamma" con Motor Valley.

- **Cassino**

E' 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. Sono stati confermati i prossimi lanci produttivi delle future Alfa Romeo Stelvio (primi mesi del 2026) e Giulia (nel corso 2026) 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. E' 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 stata 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**

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**

Per il momento è stato sospeso l'investimento per la realizzazione della Gigafactory molisana per la produzione di batterie. Entro il primo semestre del 2025 Stellantis e ACC scioglieranno la riserva rispetto all'investimento. Quello che fa specie è che mentre ci sono riserve sull'investimento a Termoli, il gruppo Stellantis ha previsto a Saragoza in Spagna un investimento di 4,1 mld di Euro per la produzione entro fine 2026 di batterie LFP (50 GWh) con la multinazionale cinese CATL.

Per quanto ci riguarda la scelta di non procedere al momento con l'investimento è negativa, fare questo investimento è indispensabile per dare una prospettiva ai 2.000 lavoratori di Termoli e al tessuto industriale molisano oltre a per mettere in sicurezza la competitività degli stabilimenti italiani. Abbiamo chiesto al governo Italiano di intervenire per avere una conferma dell'investimento. Nel frattempo abbiamo chiesto a Stellantis di assicurare allo stabilimento la produzione degli attuali motori, che potrebbero essere impiegati su altre vetture Peugeot e Citroen che il gruppo ha già in produzione con piattaforma piccola e media, visto anche il potenziamento dei nuovi equipaggiamenti con motori ibridi. Un primo segnale ma non ancora sufficiente l'arrivo nel primo semestre del 2026 a Termoli del nuovo cambio EDCT che impiegherà circa 300 lavoratori e compenserà solo in parte lo stop della produzione del Fire.

- **Pratola Serra**

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

Nei vari incontri avuti con azienda ed istituzioni, sia nazionali che locali, abbiamo chiesto che oltre alle richieste specifiche sulle allocazioni di nuove produzioni negli stabilimenti e i volumi delle future produzioni, sia necessario avere garanzie sulle funzioni di ricerca e sviluppo assegnate al nostro Paese e sulle forniture relative all'indotto e alla componentistica degli stabilimenti Italiani. Ci è stato assicurato dal Ministro del Lavoro che con appositi provvedimenti si doteranno di ammortizzatori gli stabilimenti che sono in fase di esaurimento, in modo da evitare licenziamenti.

PIANO AUTO UE: insufficiente e inadeguato per difendere e rilanciare il settore. Ai dazi e ai problemi del settore si risponde con un nuovo Fondo straordinario europeo con risorse e tempi paragonabili a quelle del Next Generation EU.

Il piano per il settore auto presentato dalla Commissione Europea è del tutto insufficiente e inadeguato rispetto alle esigenze di un comparto strategico che sta affrontando una transizione complessa e rischiosa. Le misure previste non rispondono alle richieste che la Fim-Cisl e il movimento sindacale europeo hanno portato avanti nella manifestazione del 5 febbraio 2025 a Bruxelles. Ed è ancor più inadeguato, dopo l'introduzione dei dazi da parte del governo Trump.

Nel piano mancano risorse concrete per sostenere le aziende della componentistica e l'intero settore automobilistico nel processo di transizione, risorse necessaria anche a tutelare l'occupazione impedendo così chiusure di stabilimenti e licenziamenti, mancano poi fondi per i lavoratori sia in termini di formazione professionale, sia per il sostegno economico attraverso adeguati ammortizzatori sociali.

Gli unici elementi di novità riguardano la rimodulazione delle multe sulle emissioni di CO₂ previste per il 2025. Ai dazi e alle problematiche del settore, ribadiamo con forza la necessità di misure straordinarie e rapide, proporzionate alla gravità della crisi che sta attraversando l'industria dell'auto. **Serve un nuovo Fondo europeo con risorse e in tempi paragonabili a quelle del Next Generation EU**, è fondamentale un'azione politica ed economica forte e decisa, per fare in modo che la sostenibilità ambientale sia sostenibile sul piano sociale. Abbiamo giudicato negativamente la decisione del governo di tagliare i Fondi Auto per un totale di 4,5 mld, anche se per il 2025 si è corsi al riparo, il problema per i prossimi anni rimane. E' evidente a tutti che i singoli Paesi non sono in grado di rispondere in maniera sistematica ad una crisi che investe tutte le case automobilistiche che hanno una presenza rilevante nel nostro continente.

Abbiamo portato la nostra contrarietà al Piano auto UE alle istituzioni italiane ed europee e abbiamo chiesto a IndustriALL Europe di intensificare la mobilitazione sindacale affinché le istituzioni europee stanmino i fondi necessari, così come indicato anche nel rapporto elaborato da Mario Draghi su incarico della stessa Commissione UE.

Ufficio Stampa FIM-CISL Nazionale

Roma, 8 aprile 2025

In allegato: dati produttivi Stellantis Italia

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi relativi al 1° trimestre 2025

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero vetture prodotte nel 1° trimestre anni 2019-2025							
		31/03/19	31/03/20	31/03/21	31/03/22	31/03/23	31/03/24	31/03/25	24 VS 23
Polo Produttivo Torinese	2.200	2.716	2.325	18.311	21.870	25.900	12.680	9.860	-22,2%
Maserati Modena	790	360	-	100	310	330	105	30	-71,4%
Cassino	2.500	11.705	12.839	10.566	13.745	14.410	8.540	4.655	-45,5%
Pomigliano	4.226	54.610	36.217	33.980	38.050	46.700	58.830	37.097	-36,9%
Melfi	5.080	66.919	49.488	63.805	49.509	50.870	25.100	8.890	-64,6%
Tot. Auto	14.796	136.310	100.869	126.762	123.484	138.210	105.255	60.532	-42,5%
Atessa - Veicoli commerciali	4.947	71.323	58.219	81.480	56.690	50.700	65.160	49.367	-24,2%
Totale (Auto+V.Commerciali)	19.743	207.633	159.088	208.242	180.174	188.910	170.415	109.899	-35,5%

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi annui dal 2017, al 2024

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero veicoli prodotti								24 VS 23
		31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	31/12/23	31/12/24	
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 (Auto+V.Commerciali)	20.113	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	751.384	475.090	-36,8%