

Comunicato Stampa

REPORT produzione e occupazione al 1° Semestre 2025 Gruppo STELLANTIS

Dichiarazione del Segretario Generale Fim-Cisl Ferdinando Uliano

**STELLANTIS: FIM CISL produzione 1° semestre 2025 a 221.885 veicoli (- 26,9%).
Tutti gli stabilimenti in negativo. Le auto perdono 1/3 delle produzioni del 2024**

• **Situazione produzione STELLANTIS Italy 1° semestre 2025**

I dati di produzione dei primi sei mesi del 2025 confermano il peggioramento rispetto al già critico 2024. **Si prevede una chiusura d'anno intorno alle 440.000 unità totali, con circa 250.000 autovetture prodotte. Nel primo semestre 2025 sono state prodotte complessivamente 221.885 unità tra autovetture e veicoli commerciali, in calo del -26,9% rispetto allo stesso periodo del 2024. Le autovetture registrano una flessione del -33,6% (123.905 unità), mentre i veicoli commerciali sono scesi del -16,3% (97.980 unità).**

Tutti gli stabilimenti auto evidenziano un forte peggioramento. A differenza del 2024, in cui almeno Pomigliano rappresentava un'eccezione positiva, oggi nessun sito sfugge alla situazione di forte difficoltà.

Non si intravedono segnali di ripresa entro fine anno. Anzi, il calo dei volumi e l'uso degli ammortizzatori sociali potrebbero aumentare, coinvolgendo già oggi quasi la metà della forza lavoro del gruppo. La partenza produttiva della 500 ibrida prevista per novembre e i nuovi modelli di Melfi potranno dare risultati significativi solo nel corso del 2026. Tuttavia, il livello di caduta dei volumi nel 2025 è superiore alle previsioni.

Restano validi gli impegni presi in sede istituzionale, che dovranno essere verificati puntualmente con i nuovi vertici: 2 miliardi di investimenti negli stabilimenti italiani, 6 miliardi di acquisti da fornitori nazionali, Obiettivo di 1 milione di veicoli entro il 2030, legato però all'andamento del mercato.

Dopo la manifestazione a Roma del 18 ottobre 2024 e l'uscita di Tavares, c'è stato un cambio di impostazione, con un piano di investimenti aggiuntivo. E' stata prevista anche in Italia 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. Ad Atessa è stato annunciato ad Atessa (CH) la nuova gamma large sui veicoli commerciali. A Cassino è previsto 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 viene lanciata la collaborazione con Motor Valley per il lancio del progetto alto di gamma. **Continuano a mancare ancora risposte importanti su Termoli dopo lo stop alla Gigafactory e sul rilancio di Maserati** e altri aspetti che saranno oggetto di verifiche nei prossimi mesi con Stellantis e Governo.

La "tempesta perfetta" che investe l'industria europea – segnata dal crollo dei mercati, dalla transizione elettrica e digitale, e ora anche dai dazi USA – impone una risposta politica forte e coordinata a livello europeo.

A seguito della manifestazione del 5 febbraio 2025 a Bruxelles, promossa da IndustriAll Europe e sostenuta dalla FIM-CISL insieme alle altre organizzazioni sindacali, denunciando l'assenza di misure strutturali all'altezza della sfida. Le risorse finora stanziare (2,8 miliardi di euro) sono del tutto

insufficienti per sostenere un comparto strategico in piena trasformazione, che rischia ricadute gravi sia sul piano industriale sia su quello occupazionale.

Serve un deciso cambio di passo: è necessario un piano industriale europeo espansivo, sostenuto da debito comune, e 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'intero indotto.

Ad oggi, le uniche novità a livello europeo riguardano la rimodulazione delle sanzioni sulle emissioni di CO₂ previste per il 2025. Misure che, seppur positive, non sono sufficienti ad arginare le ricadute industriali e occupazionali già in atto.

Le recenti dichiarazioni di Stellantis sul costo dell'energia nel nostro Paese, sugli impatti negativi delle multe e gli aggiornamenti in corso sul Piano industriale, necessitano un confronto con i nuovi vertici aziendali. **Dal 23 giugno 2025 si è insediato il nuovo Ceo di Stellantis Antonio Filosa con la sua nuova squadra di comando del Gruppo. Diventa quindi indispensabile in tempi brevi un primo incontro con le organizzazioni sindacali italiane per costruire positive relazioni sindacali, necessarie per affrontare le difficoltà che stiamo attraversando.**

Il nostro obiettivo resta quello di garantire a ogni sito produttivo una prospettiva industriale e occupazionale certa, contrastando ogni atto unilaterale, chiusura o licenziamento, e orientando la transizione tecnologica verso soluzioni concrete, condivise e socialmente sostenibili.

Intanto, con Stellantis, Cnhi, Iveco e Ferrari, abbiamo concluso positivamente il rinnovo del biennio economico 2025-2026 del Contratto Collettivo Specifico di Lavoro (CCSL), con un aumento salariale del +6,6%, superiore all'inflazione, pari ad aumento medio di 134,96 euro mensili (Il area) e una tantum di 480 euro. Un risultato importante in un contesto di crisi, che conferma la centralità del ruolo contrattuale, della rappresentanza sindacale e di positive relazioni sindacali.

Situazione negli Stabilimenti delle Produzioni Finali

• Plant Polo Produttivo di Torino

Nel primo semestre 2025, a Mirafiori **sono state prodotte 15.315 unità, in calo del 21,5% rispetto alle 19.510 del 2024.** Di queste, 15.175 sono 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 di GranTurismo e GranCabrio a Modena entro fine anno, con avvio a ottobre. A Mirafiori resteranno solo lastratura e verniciatura.

Le nuove Maserati, comprese le versioni elettriche Folgore, non hanno avuto i risultati attesi. Come Fim-Cisl abbiamo criticato le scelte aziendali: la mancata sostituzione del Levante e l'abbandono della nuova Quattroporte sono errori gravi. **È urgente che Stellantis chiarisca quale strategia intende adottare per Maserati, sia sui modelli che sui volumi.** La linea Maserati a Mirafiori va assolutamente riempita con nuove produzioni.

Grazie alla mobilitazione sindacale del 2023, siamo riusciti a ottenere la produzione della 500 ibrida a partire da novembre 2025. È un risultato concreto che può contribuire a mantenere la missione produttiva dello stabilimento. Sono previste entro l'anno 5.000 unità.

Stellantis ha annunciato che con la produzione della 500 ibrida, si arriverà a 100.000 unità prodotte e la progressiva uscita dalla cassa integrazione. Per noi è indispensabile un piano su Mirafiori per rilanciare l'occupazione, dopo anni di uscite continue. Nel 2027 arriverà una nuova 500 elettrica con batterie Stellantis e, nel 2030, debutterà la nuova generazione della 500e, sempre a Mirafiori.

Ad oggi resta attivo il contratto di solidarietà fino al 3 agosto, utilizzato al 40% dai mille lavoratori della 500 BEV, mentre la linea Maserati è praticamente ferma. Diversi lavoratori sono in distacco sulla produzione del cambio elettrico eDCT.

- **Plant Maserati Modena**

La situazione produttiva nello stabilimento di Modena resta estremamente critica. **Nel primo semestre del 2025 sono state prodotte solo 45 unità, con una flessione del 71,9%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I giorni produttivi effettivi sono stati circa 11. Nei restanti giorni, il Contratto di Solidarietà ha coinvolto i 130 lavoratori con un utilizzo medio intorno al 50%.

Alla fine del 2024 è stata annunciata la sospensione della versione full-electric Folgore dei modelli MC20 e MC20 Cielo, inizialmente prevista per il primo trimestre del 2025.

Nel frattempo, è stato completato l'investimento per l'"Atelier del Programma di Personalizzazione Fuoriserie" entro la fine del 2024.

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 ed in prospettiva azzerare il ricorso agli ammortizzatori sociali.

- **Plant di Cassino**

Nel primo semestre 2025, la produzione a Cassino è crollata a 10.500 unità, segnando un pesante -34% rispetto al 2024. Un dato tra i più negativi nella storia dello stabilimento. Dal 2021 si lavora su un solo turno, con un impatto diretto sull'occupazione e sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali.

La produzione attuale è così suddivisa: 26% Alfa Romeo Giulia, 49% Stelvio e 25% Maserati Grecale, anche in versione full electric. Ma i numeri non bastano: basti pensare che nel 2017 si produceva sette volte tanto, con circa 2.000 lavoratori in più rispetto agli attuali 2.400. **Nei primi sei mesi del 2025, si sono registrate oltre 50 giornate di fermo produttivo; nelle giornate lavorate, circa 700 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 ai primi mesi del 2026: un rinvio che giudichiamo negativamente**, poiché rischia di allungare la fase critica e il ricorso massiccio agli ammortizzatori.

Durante l'ultimo incontro al MIMIT è stato confermato l'arrivo di un terzo modello "top di gamma" per il 2027, ma non è ancora stato comunicato il brand. Per tutto il 2025, purtroppo, la situazione produttiva resterà debole e preoccupante.

Come Fim-Cisl riteniamo urgente che **Stellantis dia certezze concrete sui tempi del lancio dei nuovi modelli.** Cassino ha dimostrato di essere uno stabilimento strategico e va messo nelle condizioni di tornare a pieno regime.

- **Plant di Pomigliano**

Lo stabilimento di Pomigliano, pur rappresentando il 64% della produzione nazionale di auto — a causa del calo generalizzato negli altri siti — **chiude il primo semestre 2025 con 78.975 vetture prodotte, in calo del 24%** rispetto allo stesso periodo del 2024. Un dato negativo, in netta controtendenza rispetto al trend positivo dell'anno scorso.

La Fiat Panda, con 67.500 unità, resta il modello trainante, coprendo da sola il 54% della produzione auto in Italia. Ma anche su questo modello si registra una flessione del 15% rispetto al primo semestre

2024, che era stato il migliore degli ultimi quattro anni.

Preoccupante il calo produttivo su **Alfa Romeo Tonale, con solo 10.115 unità (-20%)**, e il crollo della **Dodge Hornet, ferma a 1.360 unità (-90%)**, ormai praticamente ferma la produzione al trimestre precedente.

La linea Panda continua a lavorare su due turni, mentre quella di Tonale/Hornet è su un solo turno. Le giornate di cassa integrazione sono state 49 sulla linea Tonale/Hornet e 23 sulla Panda, coinvolgendo tra i 3.000 e i 3.900 lavoratori.

La conferma della produzione della “Pandina” fino al 2030 e l’arrivo della nuova versione, sempre a Pomigliano, così come l’assegnazione della piattaforma STLA Small con due nuovi modelli compatti dal 2028, rappresentano risultati importanti ottenuti anche grazie al confronto sindacale con Stellantis.

Tuttavia, la riduzione dei volumi, in particolare su Tonale e Hornet, è motivo di forte preoccupazione. È necessario continuare a monitorare con attenzione l’andamento produttivo anche della Panda, considerando la concorrenza diretta della nuova Panda elettrica che sarà prodotta nello stabilimento di Kragujevac, in Serbia.

Nella giornata odierna è stato sottoscritto, in sostituzione della Cigo, il Contratto di Solidarietà fino al 7 settembre 2025 con possibilità di proroga fino a fine anno. Come Fim-Cisl continueremo a vigilare affinché vengano tutelati occupazione, livelli produttivi e futuro dello stabilimento.

- **Plant di Melfi**

Nel primo semestre 2025 lo stabilimento di **Melfi ha registrato un crollo produttivo del -59,4%** rispetto all’anno precedente, **con solo 19.070 unità prodotte**. Rispetto al pre-Covid, la perdita è ancora più pesante: -88% (133.697 auto in meno). È, insieme a Pomigliano, il sito che perde più volumi in assoluto (-27.950 unità sul semestre).

Dopo lo stop la 500X tornerà in produzione da questo mese fino a settembre 2025: saranno realizzate 5.000 unità destinate a un mercato specifico, quello Algerino.

Continua la produzione **Compass e Renegade con 18.153 unità (-37%)** e sono iniziate le **prime produzioni della DS8 (circa 700 unità)** e di altri modelli (200 unità in avvio).

Nel semestre si sono registrati 25 giorni di fermo collettivo gestiti con Contratto di Solidarietà (124 turni). Negli altri giorni l’utilizzo medio del CDS è stato del 65%, coinvolgendo ogni giorno circa 3.160 lavoratori.

La perdita di volumi ha già avuto conseguenze occupazionali: dal 2021, circa 2.200 lavoratori sono usciti incentivati su base volontaria, portando gli occupati a 4.860. Lo stabilimento è nel pieno della transizione verso la nuova piattaforma BEV STLA Medium.

Grazie alle 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.

Il cronoprogramma prevede all’inizio 2025 la DS8 elettrica, seconda metà 2025 la Jeep Compass elettrica, nel 1° semestre 2026 la Compass ibrida e la DS7 (elettrica e ibrida), nel 2° semestre 2026: Lancia Gamma (elettrica e ibrida).

Anche l’indotto è 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 Atessa**

Nel primo semestre 2025 la produzione di veicoli commerciali ad Atessa **si è attestata a 97.980 unità, con un calo del -16,3% rispetto al 2024**. Dalla seconda metà dello scorso anno, la situazione è progressivamente peggiorata: 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 causa principale è la contrazione degli ordini, prima sui cabinati e poi anche sui Van. Nel primo semestre 2025 la media giornaliera dei lavoratori in CIG è stata di circa 700 unità. Anche se cogliamo positivamente le dichiarazioni di Stellantis che smentiscono un'eventuale chiusura dello stabilimento, ci preoccupa la comunicazione di interruzione del 3° turno a luglio e agosto. Sul fronte industriale, Stellantis ha rafforzato il piano originario, prevedendo l'elettificazione 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. Per noi, lo stabilimento di Atessa deve restare centrale nella strategia produttiva di Stellantis, mantenendo la leadership europea nei veicoli commerciali. La produzione italiana va tutelata, consolidata e rafforzata, anche con l'introduzione di tecnologie innovative come l'alimentazione a idrogeno. Grazie all'azione sindacale, si è ottenuta la stabilizzazione di 114 lavoratori dopo anni di somministrazione, un primo segnale concreto di ricambio generazionale. È stato inoltre attivato per la prima volta un piano di uscite volontarie incentivato che ha coinvolto 402 lavoratori. Un'operazione che richiede monitoraggio per evitare ripercussioni future sull'occupazione. Chiediamo che vengano garantiti investimenti e volumi per dare continuità e prospettiva allo stabilimento e al suo indotto.

Ufficio Stampa FIM-CISL Nazionale

Roma, 7 luglio 2025

Scheda

Piano industriale Stellantis: aggiornamento situazione.

Nel corso del 2024 a seguito del peggioramento della situazione di mercato e produttiva, abbiamo chiesto di modificare il piano "Dare Foward 2030" 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.

La nuova direzione Stellantis, si è poi presentata nei mesi successivi agli 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. 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. Alla luce di una forte difficoltà riteniamo necessario 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. 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 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 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. 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 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 Autohima 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.

L'azienda recentemente ha comunicato che ha creato due nuove società spa con sede a Grugliasco: Comau spa e Comau Group, quest'ultima una controllata della prima. Comau Group vedrà da Luglio lo spostamento di alcuni lavoratori degli enti amministrativi. Nell'incontro del 17 c.m. chiederemo maggiori dettagli e garanzie su questa operazione organizzativa.

- **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". Annunciato investimento su "progetto alta gamma" con Motor Valley. Da fine 2023 verranno assemblate GT e GC trasferite da Mirafiori.

- **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. I prossimi lanci produttivi delle future Alfa Romeo Stelvio e Giulia sono stati spostati nel 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**

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 1.950 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, in particolare Peugeot e Citroën 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 che compensa solo in parte 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, strategico per il futuro non solo di Termoli, ma dell'intera filiera automotive nazionale o individui altre attività produttive da assegnare allo stabilimento.

- **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

Nel 1° semestre sono stati prodotti poco più di 200.000 motori prodotti, di cui 80% circa per veicoli commerciali il rimanente 20% per auto. Da inizio anno non si sono utilizzati giorni di cassa integrazione.

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.

In allegato scheda dati produttivi Stellantis Italia

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi relativi al 1° semestre 2025

| Stabilimento | Dip. | numero vetture prodotte nel 1° semestre anni 2019-2025 | | | | | | | |
|------------------------------|---------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| | | 30/06/19 | 30/06/20 | 30/06/21 | 30/06/22 | 30/06/23 | 30/06/24 | 30/06/25 | 25 VS 24 |
| Polo Produttivo Torinese | 2.100 | 7.078 | 5.725 | 35.014 | 48.760 | 53.330 | 19.510 | 15.315 | -21,5% |
| Maserati Modena | 790 | 710 | - | 410 | 610 | 600 | 160 | 45 | -71,9% |
| Cassino | 2.400 | 28.664 | 14.692 | 22.966 | 26.310 | 25.940 | 15.900 | 10.500 | -34,0% |
| Pomigliano | 3.900 | 117.382 | 45.670 | 72.700 | 79.730 | 100.420 | 103.920 | 78.975 | -24,0% |
| Melfi | 4.860 | 152.767 | 82.175 | 112.796 | 93.580 | 110.820 | 47.020 | 19.070 | -59,4% |
| Tot. Auto | 14.050 | 306.601 | 148.262 | 243.886 | 248.990 | 291.110 | 186.510 | 123.905 | -33,6% |
| Atessa - Veicoli commerciali | 4.800 | 149.216 | 106.730 | 163.780 | 102.900 | 114.760 | 117.000 | 97.980 | -16,3% |
| Totale | 18.850 | 455.817 | 254.992 | 407.666 | 351.890 | 405.870 | 303.510 | 221.885 | -26,9% |

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi storici annui 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% |