

REPORT FIM CISL **GRUPPO STELLANTIS**

Terzo trimestre 2026

Ottobre 2026



www.fim-cisl.it



FIM-CISL: Stellantis produzione al 3° Trimestre 2026 a 340.745 veicoli (+28,3%), in aumento le auto (+36,7%).

Volumi in crescita ma le previsioni per l'anno 2026 sono intorno ai 450.000 veicoli.

Grave la situazione dello stabilimento di Cassino (-37,1%).

Situazione produzione STELLANTIS Italy 3° trimestre 2026



I dati relativi alla produzione nei primi 9 mesi del 2026 confermano una ripresa dei volumi rispetto all'anno nero registrato nel 2025, con un incremento complessivo del +28,3%.

Nello specifico, sono state prodotte **340.745** unità tra autovetture e veicoli commerciali, rispetto alle 265.490 unità dello stesso periodo del 2025.

La produzione di **autovetture** registra un aumento del **+36,7%**, raggiungendo **206.945 unità**, mentre quella dei **veicoli commerciali** recupera la leggera flessione del 1° semestre e attesta una crescita rispetto al 2025 del 17,3% con **133.800 unità**.

L'unico stabilimento di assemblaggio di autovetture che segna un dato negativo rispetto al 2025 è **Cassino**. La situazione nel sito laziale si sta sempre più aggravando con una perdita del 37,1%.

Nelle auto, le nuove produzioni di Jeep Compass a **Melfi** e la 500 ibrida a **Mirafiori**, insieme alla buona tenuta della Fiat Panda, hanno contribuito alla crescita produttiva, recuperando le perdite registrate nel 2025, anche se non si è ritornati ai volumi degli anni precedenti, né a quelli del 2024.

Pertanto le crescite più significative riguardano gli stabilimenti di assemblaggio auto di Mirafiori (+151,1%), Melfi (+77,2%). Discorso a parte per **Modena**, per il quale la crescita consistente è determinata dal trasferimento a fine 2025 delle produzioni di Maserati GC e GT provenienti da Torino. Lo stabilimento di **Pomigliano d'Arco** con la produzione del 3° trimestre riesce a crescere di volumi rispetto ai primi 9 mesi del 2025, mentre Cassino perde più di 1/3 della produzione rispetto ad un 2025 già molto negativo.

Lo stabilimento di veicoli commerciali di **Atessa** (Abruzzo), è lo stabilimento che sviluppa i maggiori volumi produttivi (133.800 unità, pari al 39,3% della produzione italiana), registra una crescita del 17,3% interrompendo l'utilizzo di ammortizzatori sociali.



REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

terzo trimestre 2026



La ripresa in crescita dei volumi rappresenta un'inversione di tendenza rispetto il dato negativo degli ultimi due anni. Siamo però lontani dall'obiettivo dichiarato nei tavoli ministeriali di raggiungere 1 milione di veicoli (auto+commerciali). L'utilizzo degli ammortizzatori sociali nei nove mesi è calato di oltre 30% per effetto dei nuovi lanci di produzione e per una flessione dell'occupazione.

Nel corso del 2026 si dovrebbe beneficiare della produzione per l'intero anno della 500 ibrida, della nuova Jeep Compass e della DS8. Nell'ultimo trimestre si aggiungeranno anche le nuove produzioni di DS7 e Lancia Gamma. **Il livello produttivo del 2026 sarà superiore pertanto a quello del 2025, ma si attesterà intorno ai 450 mila veicoli complessivi con le auto sopra le 250 mila; Un dato meno positivo rispetto alle previsioni in particolare per la flessione riscontrata nell'ultimo periodo della produzione della 500, a causa dei fermi produttivi per mancanza di materiale e per meno ordinativi che hanno portato alla richiesta di due settimane di Cassa Integrazione in ottobre.**

Sul piano occupazionale per il 2026, ad esclusione degli stabilimenti di Cassino, Pomigliano e Mirafiori, si prevede un calo dell'uso degli ammortizzatori sociali.

Situazione produzione STELLANTIS Italy 3° trimestre 2026

I dati relativi alla produzione nei primi 9 mesi del 2026 confermano una ripresa dei volumi rispetto all'anno nero registrato nel 2025, con un incremento complessivo del +28,3%.

Nello specifico, sono state prodotte **340.745** unità tra autovetture e veicoli commerciali, rispetto alle 265.490 unità dello stesso periodo del 2025.

La produzione di **autovetture** registra un aumento del **+36,7%**, raggiungendo **206.945 unità**, mentre quella dei **veicoli commerciali** recupera la leggera flessione del 1° semestre e attesta una crescita rispetto al 2025 del 17,3% con **133.800 unità**.

L'unico stabilimento di assemblaggio di autovetture che segna un dato negativo rispetto al 2025 è **Cassino**. La situazione nel sito laziale si sta sempre più aggravando con una perdita del 37,1%.

Nelle auto, le nuove produzioni di Jeep Compass a **Melfi** e la 500 ibrida a **Mirafiori**, insieme alla buona tenuta della Fiat Panda, hanno contribuito alla crescita produttiva, recuperando le perdite registrate nel 2025, anche se non si è ritornati

ai volumi degli anni precedenti, né a quelli del 2024.

Pertanto le crescite più significative riguardano gli stabilimenti di assemblaggio auto di Mirafiori (+151,1%), Melfi (+77,2%). Discorso a parte per **Modena**, per il quale la crescita consistente è determinata dal trasferimento a fine 2025 delle produzioni di Maserati GC e GT provenienti da Torino. Lo stabilimento di **Pomigliano d'Arco** con la produzione del 3° trimestre riesce a crescere di volumi rispetto ai primi 9 mesi del 2025, mentre Cassino perde più di 1/3 della produzione rispetto ad un 2025 già molto negativo.

Lo stabilimento di veicoli commerciali di **Atessa** (Abruzzo), è lo stabilimento che sviluppa i maggiori volumi produttivi (133.800 unità, pari al 39,3% della produzione italiana), registra una crescita del 17,3% interrompendo l'utilizzo di ammortizzatori sociali.

La ripresa in crescita dei volumi rappresenta un'inversione di tendenza rispetto il dato negativo degli ultimi due anni. Siamo però lontani dall'obiettivo dichiarato nei tavoli ministeriali di raggiungere 1 milione di veicoli (auto+commerciali). L'utilizzo degli ammortizzatori sociali nei nove mesi è calato di oltre 30% per effetto dei nuovi lanci di produzione e per una flessione dell'occupazione.

Nel corso del 2026 si dovrebbe beneficiare della produzione per l'intero anno della 500 ibrida, della nuova Jeep Compass e della DS8. Nell'ultimo trimestre si aggiungeranno anche le nuove produzioni di DS7 e Lancia Gamma. **Il livello produttivo del 2026 sarà superiore pertanto a quello del 2025, ma si attesterà intorno ai 450 mila veicoli complessivi con le auto sopra le 250 mila; Un dato meno positivo rispetto alle previsioni in particolare per la flessione riscontrata nell'ultimo periodo della produzione della 500, a causa dei fermi produttivi per mancanza di materiale e per meno ordinativi che hanno portato alla richiesta di due settimane di Cassa Integrazione in ottobre.**

Sul piano occupazionale per il 2026, ad esclusione degli stabilimenti di Cassino, Pomigliano e Mirafiori, si prevede un calo dell'uso degli ammortizzatori sociali.

Situazione negli Stabilimenti delle Produzioni Finali



Plant Polo Produttivo di Torino



Nei primi nove mesi del 2026, a Mirafiori **sono state prodotte 46.323 unità (+151,1%), rispetto alle 18.450 unità rilevate nel 2025**. La totalità dei volumi dello stabilimento torinese, sono rappresentati dalle due versioni della nuova

500: full-electric e la ibrida. Il debutto produttivo della 500 ibrida rappresenta un risultato concreto delle azioni sindacali messe in campo per il mantenimento della missione produttiva di Mirafiori. Ha permesso di invertire il trend negativo determinato dalla contrazione dei volumi della 500 elettrica. Grazie all'incremento della produzione, a febbraio sono state inserite 600 nuove risorse e da marzo 2026, è partito il secondo turno lavorativo, avviando così il graduale superamento della cassa integrazione. **La situazione nel 3° trimestre ha però subito un rallentamento, anche per i fermi produttivi causati dalla mancanza di materiale. La situazione è in peggioramento visto la richiesta nel mese di ottobre di due settimane di Cassa Integrazione.** E' evidente che il target di Stellantis per il 2026 non sarà raggiunto e analizzando l'attuale produzione è probabile che ci si attesti intorno alle 60.000 unità.

Data la situazione è evidente che lo stabilimento torinese non può sostenersi basandosi su un unico modello, la 500, pensiamo sia indispensabile assegnare una seconda vettura.

Nel 2027, è previsto l'arrivo di una 500 elettrica equipaggiata con batterie Stellantis, mentre nel 2030 debutterà la nuova generazione della 500e. Il Ceo di Stellantis ha comunicato che sarà una piattaforma multi-energy e avrà diverse forme e come se fossero più modelli.

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

Plant Maserati Modena



Nei primi nove mesi dell'anno lo stabilimento Maserati di Modena ha registrato una crescita significativa dei volumi produttivi, **passando dalle 75 unità prodotte nello stesso periodo del 2025 alle 645 attuali.** L'incremento è principalmente legato al trasferimento a Modena delle attività di assemblaggio delle Maserati GranTurismo e GranCabrio, che oggi rappresentano circa l'90% della produzione complessiva dello stabilimento. Dall'inizio dell'anno il ricorso agli ammortizzatori sociali ha interessato complessivamente 24 giornate e non ha coinvolto tutti i reparti. Considerato il limitato utilizzo dello strumento, auspichiamo che non sia più necessario ricorrervi e che l'andamento produttivo possa consentire una maggiore continuità delle attività.

Per lo stabilimento di Modena, il Gruppo ha inoltre annunciato il "Progetto Alta Gamma", un'iniziativa che prevede il

coinvolgimento della Motor Valley e punta alla realizzazione di vetture di lusso caratterizzate da un elevato contenuto tecnologico e da una forte componente artigianale.

Ora attendiamo il piano Maserati, che dovrebbe essere presentato a dicembre, per comprendere quali ulteriori assegnazioni potranno essere destinate a Modena. Sarà importante verificare se queste scelte saranno in grado di rafforzare la strategia produttiva e commerciale che le organizzazioni sindacali chiedono da tempo, garantendo allo stabilimento prospettive solide e durature.

Plant di Cassino



Nei primi nove mesi del 2026 lo stabilimento di **Cassino ha registrato un ulteriore e pesante arretramento dei livelli produttivi. Le vetture realizzate sono state complessivamente 8.897, con una diminuzione del 37,1%** rispetto allo stesso periodo del 2025. Numeri che confermano quanto sia ormai critica la situazione dello stabilimento. Nel dettaglio, la produzione ha riguardato 5.227 Alfa Romeo Giulia e Stelvio e 3.670 Maserati Grecale. Con questi volumi, **la situazione del sito produttivo e dell'intero sistema dell'indotto non è più sostenibile.**

Il 2025 si era già concluso con una produzione inferiore alle 20.000 vetture e per il 2026 le previsioni indicano un ulteriore peggioramento, con una stima di circa 12.000 unità complessive. Una contrazione che sta producendo conseguenze molto pesanti anche sul piano occupazionale.

Attualmente gli addetti sono circa 2.120 e l'attività dello stabilimento si è ridotta a poco più di 5-6 giornate lavorative al mese. Nei primi nove mesi dell'anno sono state lavorate appena 56 giornate, con circa 1.400 lavoratori presenti, mentre più di 500 dipendenti risultavano interessati dai contratti di solidarietà. Complessivamente, **le fermate collettive totali hanno raggiunto 118 giornate di CDS.**

Nel corso degli incontri dedicati alla presentazione del piano industriale, Stellantis ha confermato che gli attuali modelli Alfa Romeo Stelvio e Giulia continueranno a essere prodotti per tutto il 2027 attraverso una serie speciale. Sempre dal 2027 è previsto l'avvio della produzione della nuova Maserati Grecale. Il Gruppo ha inoltre ribadito la volontà di assicurare continuità allo stabilimento attraverso il rilancio dei marchi Maserati e Alfa Romeo, evidenziando che sono in corso interlocuzioni con potenziali partner. Tuttavia, le decisioni definitive sul futuro di Cassino sono state rinviate entro la fine dell'anno.

La conferma dell'impegno a garantire continuità produttiva rappresenta sicuramente un elemento positivo, così come è importante che il Gruppo si sia assunto questa responsabilità. **Allo stesso tempo, però, non possiamo non considerare negativamente l'ennesimo rinvio delle decisioni, soprattutto alla luce della gravità della situazione attuale e dei livelli produttivi ormai ridotti al minimo.**

Restano infatti senza risposta diversi interrogativi fondamentali. Non abbiamo ancora ricevuto conferme sulle due future Maserati del segmento E precedentemente annunciate, né indicazioni precise su come verrà sviluppato il progetto relativo alle future Alfa Romeo del segmento D e su quali saranno le relative tempistiche.

A questo si aggiunge un problema che non può essere ulteriormente rimandato: la necessità di portare nuove attività nello stabilimento già nella fase di preparazione dei futuri programmi produttivi. Considerando che, normalmente, tra l'annuncio ufficiale di un nuovo progetto e il suo effettivo avvio possono trascorrere dai 18 ai 24 mesi, è indispensabile intervenire con tempestività.

La priorità, oggi, è mettere in sicurezza Cassino sia dal punto di vista occupazionale sia sotto il profilo delle prospettive industriali. Non è più possibile rinviare le scelte necessarie per garantire un futuro allo stabilimento. Un rilancio di Cassino avrebbe inoltre ricadute positive non solo sui lavoratori direttamente coinvolti, ma sull'intera filiera dell'indotto e sul territorio, che dipende in larga misura dalla capacità produttiva del sito.

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



Nei primi nove mesi del 2026 lo stabilimento di Melfi ha registrato una crescita significativa della produzione rispetto allo stesso periodo del 2025. **I volumi hanno raggiunto complessivamente 47.580 unità, con un incremento del 77,2%.** Questo risultato è legato principalmente ai nuovi modelli introdotti nel 2025 e, in particolare, al forte contributo della Jeep Compass.

Nonostante il miglioramento, i livelli produttivi restano ancora molto distanti da quelli raggiunti nel 2019, quando nei primi nove mesi dell'anno si superavano le 201.460 vetture. L'esperienza della Jeep Compass, proposta sia nella versione full-electric sia in quella ibrida, conferma quanto abbiamo sostenuto: l'assegnazione di modelli multi-energy è in grado di incidere positivamente sui volumi produttivi dello stabilimento.

Nel corso del secondo semestre 2026, con l'avvio della produzione della DS7 e, successivamente, con il lancio della Lancia Gamma, entrambe disponibili con tecnologie multi-energy, è previsto un ulteriore incremento dei volumi.

La richiesta avanzata dalle organizzazioni sindacali di desti-

nare a Melfi un ulteriore modello, con una maggiore capacità di generare volumi rispetto agli attuali modelli DS, ha trovato una risposta nel piano Stellantis con l'annuncio di un nuovo modello Alfa Romeo entro il 2028. Ci aspettiamo che questa nuova assegnazione possa tradursi in effetti positivi anche sul piano occupazionale, contribuendo a ridurre il ricorso agli ammortizzatori sociali e, soprattutto, producendo benefici per l'intera filiera della componentistica e per l'indotto.

La situazione produttiva rimane comunque caratterizzata da un significativo ricorso agli strumenti di sostegno al reddito. Nei primi nove mesi dell'anno sono state registrate 87 giornate di fermo collettivo, gestite attraverso il Contratto di Solidarietà, per un totale di 123 turni persi. Nelle restanti giornate lavorative, il ricorso medio al CDS si è attestato al 40%, coinvolgendo circa 1.640 lavoratori ogni giorno.

La contrazione dei volumi che ha interessato lo stabilimento negli ultimi anni ha avuto conseguenze importanti anche sull'occupazione. Dal 2021 circa 2.850 lavoratori hanno lasciato volontariamente l'azienda attraverso percorsi incentivati, portando l'organico complessivo a 4.390 dipendenti. A questi si aggiungono circa 330 lavoratori che attualmente risultano in prestito presso altri stabilimenti del Gruppo.

Particolare attenzione deve essere rivolta anche all'indotto melfitano, che attraversa una fase di forte difficoltà e necessita di risposte industriali concrete. Servono garanzie rispetto alla possibilità di continuare a utilizzare gli ammortizzatori sociali e occorre riconoscere alle aziende del territorio una priorità nell'assegnazione delle forniture. L'impegno del Gruppo sul futuro modello Alfa Romeo rappresenta un elemento positivo e va consolidato proseguendo con decisione lungo questa direzione.

Parallelamente, è fondamentale che tutte le istituzioni, sia a livello nazionale sia regionale, lavorino in maniera coordinata per difendere i livelli occupazionali, accompagnare le imprese nel percorso di transizione e utilizzare pienamente gli strumenti messi a disposizione dagli accordi di programma e dalle aree di crisi complessa. L'obiettivo deve essere quello di favorire l'arrivo di nuovi investimenti e creare condizioni concrete per lo sviluppo dell'intero territorio melfitano.

Plant di Atesa



Al 30 settembre 2026 la produzione di veicoli commerciali nello stabilimento di Atesa ha raggiunto 133.800 unità, con una crescita del 17,3% rispetto alle 114.060 unità prodotte nel 2025. Con i risultati del terzo trimestre si è potuto superare i volumi produttivi nello stesso periodo dell'anno precedente.

Atessa rappresenta il principale polo produttivo del gruppo Stellantis per i veicoli commerciali e contribuisce per oltre il 39% alla produzione complessiva realizzata da Stellantis in Italia. Lo stabilimento abruzzese produce diversi modelli del Gruppo, tra cui Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Opel Movano / Vauxhall Movano e Toyota Proace Max.

Nei primi mesi del 2026 si è assistito a una parziale riattivazione del terzo turno, insieme a un aumento della produzione giornaliera. Si tratta di segnali positivi che fanno ritenere possibile un ulteriore incremento dei volumi produttivi. A partire da luglio 2026, inoltre, è cessato il ricorso al Contratto di Solidarietà che coinvolgeva circa 200 lavoratori.

Il piano industriale presentato da Stellantis ha confermato il ruolo strategico dello stabilimento abruzzese all'interno delle attività del Gruppo. In particolare, ad Atesa sarà assegnata la prossima generazione di veicoli commerciali di grandi dimensioni. Proseguiranno inoltre gli investimenti sull'innovazione dei prodotti, comprese le versioni full electric.

Per il solo stabilimento di Atesa è previsto un investimento superiore a 1 miliardo di euro nei prossimi cinque anni. Una scelta di grande rilevanza, che rappresenta una garanzia per il futuro del sito produttivo e conferma al tempo stesso la centralità dell'Italia in un comparto strategico come quello dei veicoli commerciali.

Riteniamo infine necessario continuare a lavorare sul rafforzamento della capacità produttiva complessiva dello stabilimento.

Piano industriale Stellantis: aggiornamento situazione.

Il piano industriale presentato da Stellantis segna senza dubbio un cambio di passo rispetto alla gestione dell'epoca Tavares. Tuttavia, rimangono ancora diversi nodi da sciogliere, soprattutto per quanto riguarda le garanzie occupazionali e le prospettive future dello stabilimento di Cassino. Il destino del sito resta infatti strettamente connesso alle decisioni che verranno assunte sui piani industriali di Maserati e Alfa Romeo. Altrettanto problematica è la situazione di Termoli e il rafforzamento necessario delle attività produttive di Mirafiori.

In un contesto europeo particolarmente complesso, sono da considerare positivamente gli impegni annunciati dall'azienda per il nostro Paese. Tra questi rientrano l'incremento dei volumi produttivi, la garanzia che nessuno stabilimento italiano sarà chiuso, l'obiettivo di portare la saturazione de-

gli impianti all'80%, oltre ai 5 miliardi di euro destinati alla ricerca e sviluppo nel periodo 2026-2030. Positivo anche il programma che prevede circa 300 nuove assunzioni nelle aree dell'ingegneria nel biennio 2025-2026.

Per quanto riguarda i singoli stabilimenti, le principali novità riguardano Pomigliano, dove sono previste tre nuove vetture elettriche, due delle quali entro il 2028, e Melfi, che vedrà l'arrivo di un nuovo C-SUV Alfa Romeo entro il 2028. A queste si aggiungono il nuovo Maserati Grecale previsto per il 2027 e l'investimento da 1 miliardo di euro destinato al settore dei veicoli commerciali leggeri (LCV) large.

Nel confronto con l'azienda ci saremmo aspettati, però, indicazioni più precise e concrete sul futuro di Cassino e sui programmi relativi a Maserati e Alfa Romeo. In una fase caratterizzata da livelli produttivi molto bassi, anche uno slittamento di pochi mesi può avere conseguenze significative. L'unico elemento di novità per Cassino è rappresentato dall'arrivo della nuova Grecale entro il 2027. Per Cassino è quindi indispensabile costruire una prospettiva industriale solida per il medio e lungo periodo, accompagnandola con interventi immediati e con l'assegnazione di nuove attività produttive, in grado di salvaguardare l'occupazione e assicurare un futuro allo stabilimento. Per Mirafiori abbiamo ribadito con forza la necessità di superare l'attuale configurazione monoprodotto, affiancando alla produzione esistente un nuovo modello. Per quanto riguarda Termoli, invece, abbiamo evidenziato l'esigenza di ampliare le attività produttive, andando oltre la produzione dell'eDCT e della motorizzazione Euro 7 su GSE. Abbiamo inoltre sottolineato l'importanza di considerare Termoli tra i siti destinati alla futura produzione di batterie, non appena la domanda di vetture elettriche tornerà a crescere.

Si terrà il 15 ottobre 2026 un incontro con la Direzione Stellantis per fare il punto sulla situazione complessiva delle produzioni e sullo stato di avanzamento del piano industriale Stellantis.

La crisi del settore automotive, il ruolo dell'Unione Europea e del Governo italiano

La modifica del regolamento europeo sulle emissioni costituisce un primo elemento positivo, ma riteniamo necessario renderla più semplice e, soprattutto, rafforzarla attraverso il principio della neutralità tecnologica. Si tratta di un elemento fondamentale per sostenere il rilancio dell'industria automotive e garantirne la sostenibilità anche dal punto di

vista sociale, senza però compromettere gli investimenti che le aziende hanno già effettuato sulle tecnologie legate alla mobilità elettrica.

Per affrontare in modo efficace la crisi del settore occorre intervenire su diversi ambiti. È necessario dedicare maggiore attenzione al comparto dei veicoli commerciali leggeri (LCV) e alle flotte aziendali, rafforzare la proposta relativa alla nuova categoria delle e-car e creare condizioni realmente favorevoli al rinnovo del parco auto circolante. Allo stesso tempo, va rafforzata la normativa sul "Made in Europe", così da sostenere maggiormente la produzione e la competitività industriale europea.

La situazione dell'automotive non può essere risolta facendo affidamento soltanto su interventi normativi. Serve una vera politica industriale europea, capace di sostenere la transizione attraverso un piano espansivo, finanziato anche mediante nuovo debito comune e attraverso la creazione di un Fondo europeo dotato di risorse paragonabili a quelle messe in campo con il Next Generation EU. A questo devono aggiungersi incentivi adeguati e una strategia industriale chiara e di lungo periodo.

Il piano europeo deve accompagnare la trasformazione del settore tenendo insieme i tre aspetti fondamentali della transizione: la sostenibilità ambientale, quella sociale e la tutela dell'occupazione. È proprio sulla base di queste considerazioni che la FIM-CISL ha aderito alla mobilitazione europea del 5 febbraio 2026 a Bruxelles e conferma la propria disponibilità a tornare in piazza, con ancora maggiore determinazione, qualora fosse necessario.

Anche il Governo italiano è chiamato a svolgere un ruolo concreto. Occorre mettere a disposizione risorse adeguate per sostenere e rilanciare l'intero settore automotive e tutta la filiera dell'indotto, superando la scelta che ha portato alla riduzione del Fondo destinato al comparto dell'auto. Un altro tema che non può essere rinviato riguarda il costo dell'energia, che continua a rappresentare un elemento di forte svantaggio per le imprese italiane rispetto a quelle dei principali Paesi europei.

Infine, è fondamentale continuare a garantire il ricorso agli ammortizzatori sociali sia negli stabilimenti produttivi sia nelle aziende dell'indotto, accompagnandoli con percorsi di formazione e riqualificazione professionale. L'obiettivo deve essere quello di rafforzare le competenze dei lavoratori e gestire la transizione senza lasciare spazio a processi di espulsione dal lavoro e a qualsiasi ipotesi di licenziamento.

REPORT FIM CISL GRUPPO STELLANTIS

terzo trimestre 2026



SCHEDA DATI PRODUTTIVI STELLANTIS ITALIA

Volumi Produttivi relativi al 3° trimestre 2026

Stabilimenti Stellantis	Dip.	NUMERO VETTURE PRODOTTE NEI PRIMI NOVE MESI 2019-2026								
		30/09/19	30/09/20	30/09/21	30/09/22	30/09/23	30/09/24	30/09/25	30/09/26	26 VS 25
Polo Produttivo Torinese	1.850	11.930	10.776	54.290	70.340	70.365	22.240	18.450	46.323	151,1%
Maserati Modena	764	890	-	537	950	910	220	75	645	760,0%
Cassino	2.130	41.461	37.315	32.554	40.730	37.580	19.710	14.135	8.897	-37,1%
Pomigliano	3.590	154.260	91.978	88.876	113.700	149.500	141.290	91.920	103.500	12,6%
Melfi	4.390	201.460	147.355	142.278	137.660	142.320	54.240	26.850	47.580	77,2%
Tot. Auto	12.724	410.001	287.424	318.535	363.380	400.675	237.700	151.430	206.945	36,7%
Atessa - Veicoli commerciali	4.200	221.200	175.000	209.573	152.000	166.850	149.900	114.060	133.800	17,3%
Totale (Auto+V.Commerciali)	16.924	631.201	462.424	528.108	515.380	567.525	387.600	265.490	340.745	28,3%

Volumi Produttivi annui (serie storica dal 2017 al 2025)

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



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

