Comunicato Stampa

Dichiarazione del Segretario Generale Fim-Cisl Ferdinando Uliano

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.

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 continua a rappresentare uno dei principali poli produttivi del gruppo Stellantis in Italia. **Nei primi nove mesi del 2026, la produzione complessiva ha raggiunto 103.500 unità, di cui 92.000 Fiat Panda e 11.500 Alfa Romeo Tonale**, mentre risulta ancora ferma la produzione del SUV Dodge Hornet destinato al mercato nordamericano.

La Fiat Panda continua a rappresentare il modello trainante del sito. La Tonale, pur mantenendo la propria presenza produttiva, continua invece a registrare volumi contenuti che hanno reso necessaria una revisione dell'organizzazione del lavoro.

Nel sito è attualmente attivo il Contratto di Solidarietà in deroga come ammortizzatore sociale. La media giornaliera dei lavoratori coinvolti nella riduzione di attività è pari a circa 520 unità quando la produzione è attiva su tutti i modelli.
Sulle linee Tonale/Hornet sono stati effettuati 68 giorni di CDS collettiva, con il coinvolgimento di circa 1.050 lavoratori per ciascuna giornata di fermo produttivo. Per il modello Fiat Panda si registrano invece 34 giorni di CDS collettiva, determinati anche dalla necessità di adeguare l'organizzazione produttiva ai ridotti volumi della gamma Tonale.
A seguito della contrazione produttiva della Tonale, è stata introdotta una nuova organizzazione del lavoro che ha comportato l'unificazione dei lavoratori del Turni A di Panda e Tonale. Tale assetto ha determinato un incremento della percentuale di utilizzo del Contratto di Solidarietà per i lavoratori impiegati sull'area Panda e ha modificato la programmazione giornaliera della produzione.
L'attuale programmazione produttiva prevede una capacità di 405 vetture Panda per turno e 205 vetture Tonale per turno, confermando la centralità del modello Panda all'interno del mix produttivo dello stabilimento.
L'organico complessivo del sito è attualmente composto da 3.590 lavoratori.
Sul fronte del piano industriale Stellantis, è stata confermata la produzione della Pandina fino al 2030, insieme all'introduzione della nuova versione del modello, con prospettive di continuità anche oltre tale scadenza. **La vera novità del piano è rappresentata dall'arrivo, previsto entro il 2028, della nuova piattaforma e-Car, sulla quale verranno prodotti tre nuovi modelli**. Si tratta di vetture piccole, elettriche ed ecologiche, rigorosamente Made in Europe, pensate per dare slancio all'intera filiera industriale e rafforzare la competitività del Gruppo. Alla luce della costante flessione dei volumi registrata sul modello Alfa Romeo Tonale, che sta determinando un utilizzo sempre più elevato degli ammortizzatori sociali, **si rende necessario anticipare l'avvio delle nuove piattaforme e-Car** rispetto alle attuali previsioni, al fine di garantire la piena saturazione degli organici del plant di Pomigliano, ridurre progressivamente il ricorso agli ammortizzatori sociali e assicurare prospettive occupazionali e industriali stabili. In questa fase, l'accelerazione dei nuovi investimenti e delle future produzioni rappresenta una condizione fondamentale per salvaguardare l'occupazione, valorizzare le professionalità presenti nello stabilimento e garantire una prospettiva di piena sostenibilità produttiva per il sito di Pomigliano.

- **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 destinare 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 Atessa**

Al 30 settembre 2026 la produzione di veicoli commerciali nello stabilimento di Atessa 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 Atessa 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 Atessa 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.

- **Il piano industriale di STELLANTIS**

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 degli 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.

Ufficio Stampa FIM-CISL Nazionale **Roma, 6 ottobre 2026**

In allegato:

- Scheda aggiornata attuale piano industriale Stellantis
- Scheda dati produttivi Stellantis Italia al 3° trimestre dal 2019-2026 e annuale dal 2017-2025

Scheda attuale Piano industriale.

- **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.
- La Fiat 500e, viene prodotta dal settembre 2020 a Mirafiori. Entro il 2027 è previsto un potenziamento della batteria per abbassare i costi e aumentarne l'autonomia. La futura generazione della 500e prevista nel 2030 verrà prodotta nello stabilimento di Mirafiori.
La Fiat 500 ibrida è iniziata la produzione a novembre 2025, il gruppo ha stimato volumi per 100.000 unità nel 2026. Da marzo 2026 ci sono state 600 nuove assunzioni e la partenza del 2° turno;
- Mirafiori Components Plant (ex Meccanica) 500 operai producono storico cambio C514, montato su Pandina e 500 ibrida, aumento occupazionale di circa 100 unità a termine.
- La produzione del cambio e-DCT, è operativa a Torino dal febbraio 2024 in uno stabilimento avanzato dove si producono le trasmissioni elettrificate per la nuova generazione di modelli ibridi e PHEV. Ha una capacità installata di 600.000 trasmissioni elettrificate all'anno per supportare le esigenze complessive di Stellantis. Attualmente vi lavorano più di 800 persone;
- Il primo Circular Economy Hub (Hub per economia circolare) inaugurato nel 2023, mira ad allungare la vita di componenti e veicoli. Attualmente occupa circa 500 lavoratori;
- Il Battery Technology Center è stato inaugurato nel mese di settembre 2023, vengono effettuati i test prestazionali e la validazione dei componenti delle batterie per i veicoli elettrici di Stellantis durante le fasi di sviluppo e produzione;
- Per gli Enti Centrali, il Gruppo ha ribadito l'impegno a sviluppare le competenze su ricerca e innovazione, collegate in particolare e non solo alle produzioni negli stabilimenti italiani, aumentando la collaborazione con il Politecnico. Nel corso del 2025 l'azienda ha attuato un ricambio generazionale con l'assunzione di circa 140 giovani ingegneri (in parte nuove assunzioni e nuove stabilizzazioni), nel 2026 si prevede di raggiungere numeri analoghi. Si occuperanno dei progetti strategici, di digitalizzazione, di intelligenza artificiale, di elettrico. Va nella direzione giusta l'investimento in ricerca e sviluppo per 5 miliardi di euro previsto nel periodo 2026-2030.
- A Mirafiori da inizio 2025 c'è la sede Europea di Stellantis con circa 200 dipendenti, oltre alla sede globale di Pro One;
- Investimento sul Green Campus Mirafiori dove saranno accolti gli ingegneri, i tecnici e gli impiegati degli Enti Centrali. Entro il 2027 verrà completata la palazzina storica di Mirafiori. Intervento che interessa una superfice di 61.000 metri quadrati.

- **Comau**

A fine 2024 si è conclusa l'operazione che ha portato One Equity Partners a diventare l'azionista di maggioranza di Comau, mentre Stellantis mantiene una partecipazione di minoranza pari al 49,9%. In quella fase abbiamo coinvolto tutte le istituzioni locali e nazionali, affinché fossero attivate tutte le azioni necessarie a tutelare l'occupazione e a garantire le prospettive industriali dell'azienda. In tale contesto, il Governo ha esercitato i poteri previsti dalla normativa sul Golden Power con relative prescrizioni.
L'azienda sta investendo nello sviluppo di business alternativi al settore automotive, con particolare attenzione ai comparti dell'elettrificazione e della general industry. Dopo l'acquisizione di Automha, nel maggio 2026 Comau ha inoltre annunciato l'acquisizione di Invent, società brasiliana specializzata

nell'intralogistica e nell'automazione di magazzino. Prossimamente potrebbero inoltre arrivare ulteriori acquisizioni.
Su Grugliasco permangono tuttavia alcune preoccupazioni riguardo al portafoglio ordini relativo ai nuovi progetti, con particolare riferimento alle attività dell'Engineering e al personale impiegatizio. In Officina, invece, si prevede un carico di lavoro soddisfacente, soprattutto per l'assemblaggio di nuovi robot industriali.
Come organizzazioni sindacali continueremo a monitorare con attenzione l'attuazione del piano di sviluppo e di crescita di Comau, verificandone costantemente gli effetti sul piano industriale e occupazionale.

- **Teksid**

Sono circa mille i lavoratori presenti nella fonderia di Carmagnola: circa 765i diretti Teksid, 221 sono in distacco da altri stabilimenti, 356 somministrati. 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, con nuove produzioni di componentistica più leggera richiesta dalle trasformazioni in corso nelle autovetture elettriche.

- **Verrone**

Dal 2024 unico fornitore cambio dei veicoli commerciali prodotti ad Atessa e a Gliwice.

- **Modena**

Produzione e sviluppo delle varie versioni della Maserati MC20. E' stato completato l'investimento sul progetto denominato "Fuoriserie". Annunciato investimento su "progetto alta gamma" con Motor Valley. Da fine 2025 vengono assemblate GT e GC trasferite da Mirafiori.

- **Cassino**

Nel 1° semestre 2022 è partita la produzione della Maserati Grecale, nel 1° trimestre 2024 il lancio in produzione della versione elettrica Folgore. Nel corso del 2027 verrà lanciato il nuovo modello Maserati Grecale. Sempre in quell'anno verranno prodotte le serie speciali di Alfa Romeo Giulia e Stelvio. Le attuali versioni di Alfa Romeo rimarranno in produzione fino alla fine del 2027.
Rinviato entro il 2026 la definizione del piano industriale per i modelli Maserati (segmento EE) e per i modelli Alfa Romeo (segmento D). In corso confronto con un partner per mettere in sicurezza le produzioni premium di Maserati e Alfa Romeo.

- **Pomigliano d'Arco**

Sono in produzione dal 2° semestre 2022 l'Alfa Romeo Tonale e Hornet Dodge. Quest'ultimo è uscito di produzione nel 1° trimestre del 2025. E' stato esteso il ciclo di vita della Pandina, con la nuova ibrida, almeno fino al 2030 con possibilità di continuare. Allo stabilimento di Pomigliano è stato assegnata la nuova piattaforma e-car, dove verranno prodotte entro il 2028 tre nuovi modelli.

- **Melfi**

Dal primo trimestre del 2025 fino al 2026 sono stati lanciati i nuovi modelli multibrand sulla piattaforma Stla medium. La novità rispetto al primo piano Stellantis e che le auto si faranno anche nelle versioni ibride su tutti i modelli, tranne per il primo (DS8) che è stato lanciato in produzione il primo trimestre 2025. La nuova Jeep Compass è entrata in produzione nel 4° trimestre 2025, nel corso del 2026 DS7 e Lancia Gamma. Nel corso del 2025 si sono fermate le produzioni di 500x e Jeep Renegade. Entro il 2028 verrà prodotto un nuovo modello C-suv Alfa Romeo.

- **Atessa**

Lo stabilimento di Atessa è uno dei principali punti di produzione a livello mondiale di nuovi veicoli commerciali multienergy 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. Verrà sviluppata la nuova generazione dei large van dal 2027, con un investimento di 1 miliardo nei 5 anni.

- **Termoli**

La decisione di interrompere definitivamente l'investimento per la Gigafactory di Termoli, destinata alla produzione di batterie, ha rappresentato per noi un fatto negativo. La rinuncia a tale investimento rende necessario individuare una nuova prospettiva industriale e garantire la sicurezza occupazionale dei circa 1.800 lavoratori diretti dello stabilimento, oltre che dell'intero tessuto produttivo del territorio molisano. Nello stabilimento restano attualmente attive solo le linee dei motori a benzina GSE nelle versioni 1.0 e 1.5, il GME e il V6.
Nel Piano industriale il gruppo Stellantis ha deciso due interventi: Il nuovo cambio EDCT e l'adeguamento dell'attuale motore GSE ai requisiti della normativa euro 7. Abbiamo ribadito che occorre assegnare altre attività. L'assegnazione a Termoli, nel primo semestre 2026,
del nuovo cambio EDCT, con una produzione prevista di circa 300.000 unità, viene stimato un impatto occupazionale tra i 250 e i 300 lavoratori.
Analogamente, la revisione del motore GSE in versione Euro 7 è positiva, ma non risolutiva: essa consentirà solo di prolungare una parte di produzione oltre il 2030, ma non rappresenta un investimento che dà garanzie per il futuro. Abbiamo ribadito a Stellantis che non è sufficiente a compensare la perdita nei volumi produttivi nei motori.
E' necessario che questo motore venga carrozzato su più marchi e piattaforme del Gruppo, compresa la nuova STLA ONE. Ad oggi motorizzare la Pandina e la 500 ibrida non garantiscono né piena occupazione né continuità lavorativa. Anche perché dal primo semestre 2027 il motore GME verrà prodotto esclusivamente in America anche nella nuova versione Evo, con ulteriore perdita di volumi produttivi.
Abbiamo chiesto che vengano valutati due aspetti: l'assegnazione di nuove motorizzazioni e/o attività, oltre comunque a riconsiderare, soprattutto tenuto conto delle varie JointVenture create da Stellantis, la possibilità di sviluppare in futuro, sia la produzione di batterie e/o comunque componentistica per autovetture BEV, con altri soggetti industriali.

- **Pratola Serra**

Nel periodo gennaio-settembre 2026, i motori prodotti a Pratola Serra sono stati circa 380.000, di cui circa il 90% destinato ai veicoli commerciali e il restante 10% alle autovetture. Attualmente non è previsto alcun ammortizzatore sociale.
Lo stabilimento fornisce le motorizzazioni B 2.2 diesel Euro 6.4, che al momento rappresentano la versione diesel più ecologica per tutti i veicoli commerciali del Gruppo. La missione produttiva più rilevante riguarda il Ducato; le stesse motorizzazioni vengono utilizzate per tutti i veicoli della gamma Stellantis Pro One. Ad oggi, una piccola parte della produzione è destinata anche al mercato sudamericano, in considerazione delle nuove normative PL8.
Attualmente, oltre all'organico di circa 1.450 addetti, sono presenti circa 70 trasfertisti provenienti dagli stabilimenti di Termoli, Cassino e Melfi.
Nell'ultimo Comitato Esecutivo, l'azienda ha comunicato ufficialmente che, a partire dal 2029, a Pratola Serra verrà prodotto un nuovo motore ibrido-diesel destinato ad equipaggiare tutti i veicoli commerciali del Gruppo Stellantis.

In allegato scheda dati produttivi Stellantis Italia

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%**

STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi storici annui dal 2017 al 2025

Stabilimenti Stellantis	Dip.	numero veicoli prodotti negli ultimi anni									
		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%**