



Primo Piano - Stellantis, allarme di Fim-Cisl: produzione primo trimestre a 109.900 veicoli (- 35,5%), è il risultato peggiore dal 1956

Torino - 08 apr 2025 (Prima Pagina News) Tutti gli stabilimenti auto e veicoli commerciali in negativo. I dazi aggraveranno

ulteriormente la situazione.

"I dati della produzione nei primi tre mesi del 2025" per Stellantis "evidenziano un peggioramento dell'anno nero riscontrato nel 2024 (un dato così basso solo nel 1956)". Lo ha spiegato il Segretario della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, nel corso di un incontro a Torino. "Si riscontra infatti un dato negativo del -35,5%. Nello specifico nel I° trimestre del 2025 sono state prodotte, tra autovetture e furgoni commerciali 109.900 unità, contro le 170.415 del 2024", ha proseguito. "La produzione di autovetture segna un -42,5%, pari a 60.533, quello relativo ai veicoli commerciali segna un peggioramento del -24,2%, pari a 49.367 unità, contrariamente al dato dell'anno precedente che riscontrava invece una salita del 28,5%. In tutti gli stabilimenti di produzione delle auto abbiamo riscontrato una situazione particolarmente negativa, contrariamente all'anno precedente dove almeno lo stabilimento di Pomigliano d'Arco rappresentava un'eccezione positiva. Le previsioni negative che abbiamo stimato a fine anno continueranno a peggiorare sicuramente nel 2025, con un ulteriore aggravio in termini di volumi e di aumento dell'uso di ammortizzatori, coinvolgendo quasi la metà dei dipendenti", ha aggiunto. "Viste le dichiarazioni dei vertici di Stellantis negli ultimi incontri istituzionali, non ci aspettavamo un miglioramento ma nemmeno un dato così negativo. Il responsabile Europa Enlarged Philippe Imparato e il presidente John Elkan avevano dichiarato che la situazione in termini di volumi non avrebbe subito delle significative modifiche nel corso del 2025, in quanto i nuovi lanci produttivi nel corso del corrente anno di Melfi, Mirafiori e quello successivo di Cassino, avrebbero impattato nel 2026. Negli stessi incontri hanno ribadito che le modifiche introdotte al piano industriale dopo le manifestazioni sindacali che hanno portato alle dimissioni dell'AD Tavares, potranno portare nel 2026 ad una crescita importante delle produzioni prossima a quella riscontrata nel 2023", ha detto ancora Uliano. "Il Gruppo in quegli incontri ha confermato l'obiettivo di 1 milione di veicoli entro il 2030, ma lo ha subordinato alle risposte del mercato". "Stellantis ha ribadito per il 2025 per gli stabilimenti Italiani, 2 miliardi di investimenti e 6 miliardi di acquisti ai fornitori del nostro Paese e soprattutto con un comportamento e un'attenzione più responsabile. E' sicuramente un cambio di impostazione, con un piano di investimenti aggiuntivo al precedente. Al piano industriale precedente, da noi giudicato insufficiente, hanno aggiunto la nuova piattaforma Smallcon i due nuovi modelli compatti a Pomigliano dal 2028. La nuova 500e a Mirafiori in aggiunta alla 500 ibrida. Vengono ibridizzate le auto previste nelle versioni elettriche tra il 2025 e 2026 a Melfi, portando l'offerta a 7 modelli. E' stato annunciato ad Atesa (CH) la nuova gamma large

sui veicoli commerciali. A Cassino vengono sviluppate anche le versioni ibride delle full electric previste su Stelvio e Giulia e in aggiunta un nuovo modello top di gamma sempre su piattaforma large. Su Modena verrà lanciata la collaborazione con Motor Valley per il lancio del progetto alto di gamma. Continuano a mancare ancora risposte importanti sulla Gigafactory e sul rilancio di Maserati e altri aspetti che saranno oggetto di verifiche nei prossimi mesi con Stellantis e Governo", ha proseguito. "Il crollo dei volumi sui mercati e transizione verso elettrico e digitale a cui ora si aggiungono i dazi sulle auto europee, prima minacciati e poi introdotti dagli Usa, rappresentano una tempesta perfetta che colpisce in maniera significativa tutta l'Europa e il suo tessuto industriale più rilevante, che hanno portato la Fim-Cisl insieme a tutte le organizzazioni sindacali europee di IndustriaAll Europe alla manifestazione il 5 febbraio 2025 a Bruxelles. L'Europa però ha dato una risposta inadeguata a sostegno del settore. Le risorse destinate: 2,8 miliardi sono insignificanti e insufficienti, serve una reazione dell'Europa, un cambio delle politiche rigoriste europee e la creazione di debito comune per investire nei settori civili in profonda trasformazione", ha aggiunto. "Con Stellantis e le società dell'ex gruppo FIAT che applicano il Contratto Collettivo Specifico di Lavoro (CCSL) è in corso da dicembre 2024 la trattativa per il rinnovo del biennio economico 2025-2026. Il prossimo incontro si terrà il giorno 6 maggio, si affronteranno gli aspetti collegati all'aumento salariale. La richiesta presentata prevede un adeguamento medio del 8,8% della paga base, invitiamo l'azienda ad assumere una posizione utile ad una conclusione positiva dell'accordo, evitando di inseguire le posizioni di rottura espresse nel rinnovo contrattuale di Federmeccanica – Assital". Per quanto riguarda la situazione degli stabilimenti, ha aggiunto, al Plant Polo di Torino "i volumi produttivi misurati nel I° trimestre 2025 sono pari a 9.860 unità rispetto alle 12.680 rilevate nel 2023 (-22,2%). La quasi totalità dei volumi dello stabilimento torinese, pari a 9.790, sono rappresentati da 500 bev, il restante è rappresentato dalle produzioni Maserati con 70 unità, praticamente prossima all'azzeramento, ben lontane dalle 10.000 unità prodotte negli anni di punta delle produzioni Maserati. Un crollo determinatosi a seguito del fermo del 2024 delle produzioni delle Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante, mentre le produzioni di Maserati GT e GC, anche nelle versioni Folgore full-electric, non hanno risposto alle aspettative. La situazione a Mirafiori non vedrà miglioramenti in termini di volumi sino al lancio produttivo della 500 ibrida previsto a novembre 2025. Abbiamo più volte giudicato negativamente lo spostamento del lancio produttivo del nuovo modello Quattroporte nella sua versione full-electric dal 2025 al 2028, non si ha più notizie del nuovo SUV che avrebbe dovuto sostituire il Levante. Errori enormi sono stati compiuti su Maserati, è indispensabile che Stellantis chiarisca e definisca la nuova strategia che vuole adottare per Maserati, su modelli e volumi. Da parte nostra la linea Maserati di Mirafiori deve essere garantita con nuove produzioni, rispettando gli obiettivi di rilancio del lusso previste nel primo piano di Stellantis. Le iniziative e le manifestazioni che abbiamo messo in campo, hanno costretto il gruppo ad assegnare allo stabilimento di Mirafiori la produzione della 500 ibrida entro novembre 2025. Un'auto con potenzialità di volumi che potrebbe assicurare almeno il mantenimento della missione produttiva di Mirafiori come stabilimento di assemblaggio auto. Sempre entro fine 2025 andrà a compimento l'investimento sulla nuova batteria della 500e volto ad aumentare autonomia e rendere più conveniente il prezzo di vendita. La vera



novità su Mirafiori presentata al Mimit a fine 2024 è l'annuncio che anche la nuova generazione della 500e verrà costruita ancora a Mirafiori entro il 2030. Sullo stabilimento di Mirafiori è attivato il contratto di solidarietà fino al 3 di agosto, utilizzato al 40% per i quasi mille lavoratori della 500 BEV nelle giornate lavorative che nel 1° trimestre sono state 55. Quasi azzerati i giorni lavorativi sulla linea Maserati e molti lavoratori sono in distacco lavorativo alla produzione del cambio elettrico Edct". "La produzione nel plant di Modena, contrariamente alle previsioni aziendali, continua a subire una significativa flessione negativa, anche nel 1° trimestre 2025 ha segnato il -71,4% con la produzione di solo 30 unità. Il CDS coinvolge i 130 lavoratori con utilizzo medio intorno al 50%, molti di loro sono stati coinvolti in altre attività. Sono stati circa 7 i giorni produttivi. Come già annunciata a fine 2024 è stata sospesa l'implementazione della piattaforma full-electric Folgore su MC20 e MC20 Cielo, prevista nel 1° trimestre 2025, mentre l'investimento nell'"Atelier del Programma di Personalizzazione Fuoriserie", destinato alla creazione di modelli Maserati su misura, è stato completato a fine 2024. A Modena, oltre ai circa 260 diretti di produzione, 130 ingegneri sono stati assegnati al Maserati Engineering Team, mentre altri 400 ingegneri sono impegnati nelle attività di progettazione e sviluppo al servizio di tutte le altre realtà Stellantis. Anche per gli enti di R&D è attivo l'ammortizzatore sociale. Nel nuovo assetto dei Centri di R&D, sarà fondamentale che questa importante realtà legata alla ricerca e alla progettazione, con la presenza di molte professionalità, venga valorizzata e non venga dispersa e ridimensionata. Il gruppo ha annunciato a fine anno il "progetto alta gamma" con il coinvolgimento della Motor-Valley. Non abbiamo ancora chiari dettagli, ma per noi è fondamentale che questo debba avere riscontri sulle future produzioni Maserati, in tutti gli stabilimenti dove ora è presente il marchio del Tridente, compreso lo stabilimento storico di Modena", ha detto ancora il Segretario di Fim-Cisl. A Cassino, ha proseguito, "la produzione nel 1° trimestre è di 4.655 unità, che rappresentano una flessione negativa del -45,5% rispetto al 2024. Un dato trimestrale così negativo non è mai stato raggiunto nella storia dello stabilimento di Cassino. Da oltre un anno lo stabilimento è organizzato su un solo turno. L'attuale produzione è rappresentata per il 26% da Alfa Romeo Giulia, il 53% dall'Alfa Romeo Stelvio e il 20% dalla Maserati Grecale, quest'ultima viene prodotta anche nella versione full electric. Le potenzialità dello stabilimento di Cassino sono enormi, nel 2017 la produzione è stata sette volte l'attuale, con 2.000 dipendenti in più. Attualmente gli occupati sono intorno alle 2.500 unità. Nei primi tre mesi sono circa 31 le giornate con fermo produttivo, mentre quelle in attività hanno visto circa 700 lavoratori in Contratto di Solidarietà (CDS). Oltre alla Maserati Grecale, allo stabilimento è stata assegnata la futura piattaforma STLA Large BEV con i nuovi modelli Alfa Romeo Stelvio e Giulia. Il lancio produttivo inizialmente previsto a fine 2025 molto probabilmente verrà effettuato nei primi mesi del 2026. Nell'ultimo incontro al Mimit è stato confermato un terzo modello "top di gamma", non si conosce il brand, che verrà prodotto dal 2027. Per tutti i modelli vengono previste le versioni ibride. Non è positivo lo spostamento del lancio delle nuove Alfa Romeo, è fondamentale il rispetto dei tempi al fine di limitare l'attuale pesante uso di ammortizzatori. E' evidente che per tutto il 2025 continuerà ad esserci una difficoltà sui volumi". "Lo stabilimento di Pomigliano pur rappresentando il 61% della produzione totale di auto, per effetto del calo dei volumi negli altri stabilimenti, rispetto al trimestre dell'anno precedente si attesta su una produzione



complessiva di 37.097 unità subendo una forte riduzione del – 36,9%, diversamente dall'anno scorso dove invece si riscontrava un dato positivo. La Panda che raggiunge nel 1°trimestre del 2025 30.725 unità, pur rappresentando da sola circa il 50% della produzione nazionale di auto, subisce una flessione del – 30% rispetto al 2024 che aveva rappresentato il miglior dato trimestrale degli ultimi 4 anni. In continuità invece la flessione produttiva del SUV Alfa Romeo Tonale e del SUV Dodge Hornet, la prima vettura con 5.016 unità subisce una riduzione del -30%, la seconda con 1.356 unità attesta un -80%. Questa situazione sta avendo ripercussioni negative anche sull'indotto. La linea produttiva della Panda prosegue con le due turnazioni, mentre quella di Tonale/Hornet è su una turnazione. Le giornate di Cigo complessive sono state 18. Nell'incontro del 17 dicembre 2024 abbiamo avuto conferma da parte di Stellantis che la produzione della Fiat "Pandina" continuerà fino al 2030 e comunque anche la successiva "nuova Pandina" verrà assegnata a Pomigliano. Inoltre viene assegnata la nuova piattaforma Stla Small a Pomigliano e dal 2028 verranno lanciati due nuovi modelli compatti. Sono impegni positivi che abbiamo conquistato nel confronto aperto con Stellantis, che possono garantire maggiori prospettive, anche se nell'ultimo periodo ci preoccupa la riduzione di volumi prodotti in particolare su Alfa Tonale e Hornet. È necessario pertanto monitorare gli andamenti produttivi, anche di Pandina, in particolare in virtù della nuova Panda prodotta nello stabilimento serbo di Kragujevac", ha aggiunto Uliano. Per quanto riguarda lo stabilimento di Melfi, "il dato produttivo sul primo trimestre rispetto all'anno precedente è fortemente negativo -64,6%, che va a sommarsi alle forti riduzioni degli ultimi anni. Il dato in termini assoluti si attesta in maniera preoccupante al di sotto delle 10 mila auto, precisamente a 8.890 unità. E' lo stabilimento che in termini di volumi, insieme a Pomigliano, che perde la maggiore quantità di auto, con 16.210 unità in meno rispetto al 1° trimestre 2024. Se lo rapportiamo al periodo pre-covid, il 1° trimestre 2019 la perdita è ancora più pesante: -58.029 auto (-86%). Dopo lo stop produttivo di 500x attualmente vengono prodotte Jeep Compass e Jeep Renegade con 8.675 unità ed è iniziata la produzione della DS8 con le prime duecento auto. Nel primo trimestre gli stop produttivi collettivi sono stati complessivamente 13 giorni gestiti con il CDS, pari a circa 61 turni in CDS. Negli altri giorni l'utilizzo del CDS è stato circa del 65% pari ad una media di circa 3.000 lavoratori ogni giorno. Il venir meno di quote rilevanti di produzione ha comportato delle ripercussioni negative in termini occupazionali, affrontate con vari strumenti alternativi ai licenziamenti, come le incentivazioni all'uscita su base esclusivamente volontaria. Dal 2021 ad oggi ha coinvolto quasi 2 mila lavoratori, portando l'occupazione a quota 5.050. La situazione di Melfi nella sua complessità è nel pieno della fase di transizione verso i nuovi modelli multibrand sulla piattaforma BEV STLA Medium. In particolare a seguito della nostra pressione il gruppo Stellantis ha rivisto la strategia e per garantire maggiori volumi produttivi, ha previsto per quasi tutti i modelli, tranne per la DS8 per questioni di tempi, anche le rispettive versioni ibride portando a 7 le tipologie di modelli dai 4 originari del primo piano. Questo dovrebbe dare più prospettive in termini di volumi, rispetto al solo full elettrico ipotizzato dall'ex Ceo Carlos Tavares. Il cronoprogramma comunicato negli incontri ufficiali per l'avvio delle nuove produzioni e l'intreccio con le attuali prevede nello specifico, a partire dai primi mesi del 2025, la produzione della prima DS8 elettrica, seguirà a giugno dello stesso anno, l'avvio della Compass elettrica, entro la fine del 2025 partiranno le preserie della

Compass ibrida, con l'avvio della produzione ufficiale nel primo semestre del 2026, insieme alla DS7, disponibile sia in versione elettrica che ibrida. Nel secondo semestre del 2026 inizierà invece la produzione della nuova Lancia Gamma, anch'essa prevista nelle versioni elettrica e ibrida. La produzione stimata prevista dall'azienda a regime andrà oltre le 200 mila vetture anno, che secondo la direzione aziendale dovrebbe saturare l'impianto, ma che dovremo verificare nel corso della crescita produttiva. Anche per l'indotto la situazione è critica, anche se azienda ha modificato l'atteggiamento garantendo maggior responsabilità. C'è la necessità di garantire l'uso di ammortizzatori, stiamo agendo a livello istituzionale, sia ministeriale che regionale, per avere tutte le garanzie legate ed evitare impatti negativi a livello occupazionale, bisogna dare priorità nelle forniture alle aziende del comprensorio, ma nel contempo, bisogna sostenere le aziende fornitrici nel processo di ammodernamento e di transizione verso le nuove produzioni. Inoltre, è indispensabile agire sull'accordo di programma e sulle strumentazioni a disposizione nelle aree di crisi complessa per attrarre altri nuovi investimenti e per tutelare i lavoratori dell'area di Melfi". Ad Atessa, ha proseguito, "la produzione nei veicoli commerciali nel 1° trimestre del 2025 raggiunge la quota di 49.367 unità, con un risultato negativo rispetto al 2024 del -24,2%. Atessa insieme a Pomigliano erano gli unici due stabilimenti a crescere nel 1° trimestre del 2024. La previsione ad inizio 2024 per Atessa era di lavorare su 15 turni, poi la situazione è cambiata nella seconda metà dell'anno. Da allora mediamente da 800/1000 lavoratori sono stati in Cassa Integrazione, prima a seguito di una diminuzione prima degli ordini dei cabinati e poi anche sulle produzioni dei Van. Anche nel 1° trimestre 2025 sono stati circa 800 i lavoratori in CIGO. Alla nostra preoccupazione e pressione su Atessa, Stellantis ha risposto rafforzando il piano industriale originario, aggiungendo lo sviluppo elettrico della piattaforma Gamma large e anche la nuova versione large dal 2027. Attualmente lo stabilimento produce i seguenti Veicoli Commerciali, relativi alla Gamma Large Van: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroen Jumper, Opel/Vauxhall Movano e Toyota Proace Max. Per noi, lo stabilimento abruzzese deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali all'interno del gruppo Stellantis; pertanto, la produzione italiana deve essere continuamente protetta e rafforzata. Dopo mesi che attuavamo forme di pressioni verso Stellantis finalmente abbiamo ottenuto le stabilizzazioni dei 94 lavoratori in staff leasing presenti da vari anni. Questo rappresenta un positivo segnale di ricambio generazionale che stiamo auspicando per tutti gli stabilimenti italiani. Sempre nella logica di rafforzamento, lo stabilimento di Atessa oltre all'elettrico potrebbe produrre veicoli commerciali con la propulsione a celle a combustibile a idrogeno".

(Prima Pagina News) Martedì 08 Aprile 2025