

Nel 2025 la produzione italiana di Stellantis ha toccato il livello più basso degli ultimi settant'anni, scendendo sotto le 380.000 unità complessive e tornando ai volumi del 1955. Secondo il report della Fim-Cisl, infatti, gli stabilimenti nazionali del gruppo hanno chiuso l'anno con 379.706 veicoli prodotti, facendo registrare un calo del 20% rispetto al 2024. **Le autovetture sono crollate a 213.706 unità (-24,5%)**, mentre i veicoli commerciali si sono attestati a 166.000 (-13,5%). Un dato che si scontra platealmente con l'obiettivo ministeriale di un milione di veicoli annunciato nel 2023 e che segna **un dimezzamento della produzione rispetto a quella fase**, in cui si superavano le 750.000 unità.

Il quadro che [emerge](#) è omogeneamente negativo: **molti siti registrano perdite a doppia cifra**. Melfi ha segnato il calo più marcato (-47,2%), Cassino è scesa a 19.364 unità (-27,9%), e Pomigliano ha chiuso il 2025 con 131.180 vetture (-21,9%). L'unico segno positivo proviene da Mirafiori (+16,5%), grazie all'avvio della Fiat 500 ibrida, che ha permesso di produrre 4.580 unità in poco più di un mese; tuttavia si tratta di volumi ancora modesti rispetto alle esigenze complessive del gruppo. I sindacati evidenziano le conseguenze sociali della contrazione. «Le produzioni si sono dimezzate rispetto al 2023, quando si attestavano a 751.384 veicoli, nonostante nei tavoli ministeriali fosse stato indicato l'obiettivo di 1 milione di unità. Questa flessione particolarmente significativa ha portato **quasi la metà della forza lavoro del gruppo a essere interessata da ammortizzatori sociali**», ricorda la Fim-Cisl. Senza il modesto recupero del quarto trimestre, legato anche al lancio della Nuova Jeep Compass a Melfi, il bilancio sarebbe stato ancora più drammatico; i veicoli commerciali hanno comunque contribuito a recuperare circa 10 punti percentuali nel periodo finale dell'anno.

La tenuta del 2026 passa dalla capacità degli stabilimenti di Pomigliano e Cassino di reggere l'entrata a regime dei nuovi modelli: il piano industriale presentato al governo prevede investimenti e piattaforme (tra cui la 'Small' per Pomigliano e la Stla Large per Cassino) che devono essere accelerati e rafforzati. «**È necessario anticipare i tempi del nuovo piano industriale, servono investimenti e modelli**», avverte il segretario generale della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano. Sul fronte finanziario, il titolo del gruppo ha risentito dei timori degli investitori e il mercato automobilistico interno è rimasto debole, con immatricolazioni in calo. Le speranze di ripresa dipendono ora dalla capacità del gruppo di **trasformare i piani annunciati in ordini concreti e volumi sostenibili**: se i numeri crescessero, «sarà possibile superare progressivamente la fase di cassa integrazione», osservano i sindacati, ma la condizione resta precaria e soggetta a molte variabili.

Lo scorso settembre, il gruppo Stellantis ha [annunciato una serie di stop temporanei della produzione in sei stabilimenti strategici del continente](#). La decisione, motivata

dalla necessità di adeguare la produzione a un mercato giudicato «difficile» e di gestire le scorte in un contesto di domanda stagnante, coinvolge impianti in Italia, Francia, Germania, Spagna e Polonia. Stellantis sta delocalizzando la produzione in Paesi africani come in Marocco e Algeria, dove conta di aumentare gli investimenti e assumere più personale. Nel frattempo, in Italia, negli ultimi quattro anni si è **registrato un taglio di quasi diecimila posti di lavoro**, con un costo di oltre 777 milioni di euro per incentivare le uscite volontarie. I dipendenti sono infatti crollati dalle 37.288 unità nel 2020 alle 27.632 nel 2024, con un saldo negativo di 9.656 lavoratori.



Stefano Baudino

Laureato in Mass Media e Politica, autore di dieci saggi su criminalità mafiosa e terrorismo.

Interviene come esperto esterno in scuole e università con un modulo didattico sulla storia di Cosa nostra. Per *L'Indipendente* scrive di attualità, politica e mafia.