

Stellantis: la produzione di auto in Italia al punto più basso dal 1955

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

Stellantis: la produzione di auto in Italia al punto più basso dal 1955

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.