

Stellantis, crolla la produzione: -35,5% in Italia da inizio anno

Filomena Greco



TORINO

Peggiora la situazione dei volumi produttivi di Stellantis in Italia. Nei primi tre mesi del 2025 i dati raccolti dal report periodico curato dalla Fim-Cisl evidenziano un calo dei veicoli prodotti da gennaio del 35,5% su un periodo, il 2024, già considerato un anno nero, con volumi produttivi che hanno riportato l'Italia agli anni Cinquanta. Nel primo trimestre dell'anno sono state prodotte, tra autovetture e furgoni commerciali, 109.900 unità contro le 170.415 del 2024. La produzione di autovetture in particolare è calata del 42,5%, a quota 60.533 pezzi, i veicoli commerciali hanno segnato una contrazione del 24,2%, invertendo dunque il trend consolidato l'anno scorso, quando i volumi erano in recupero del 28,5%. «In tutti gli stabilimenti di produzione delle auto abbiamo riscontrato una situazione particolarmente difficile - spiega Ferdinando Uliano segretario nazionale della Fim Cisl - contrariamente all'anno precedente dove almeno lo stabilimento di Pomigliano d'Arco rappresentava un'eccezione positiva». A questo si aggiunge il rallentamento deciso anche del polo di Atessa (furgoni).

La situazione del 2025 resterà difficile perché in rampa di lancio, al netto della nuova DS8 già in produzione a Melfi, saranno avviate, soltanto nell'ultimo quarter dell'anno però, le produzioni della Fiat 500 ibrida a Mirafiori e di un secondo modello, la Jeep Compass in versione elettrica, a Melfi. Il grosso delle nuove produzioni arriverà tra 2026 e 2027 e i nuovi volumi generati dovranno comunque compensare le pesanti contrazioni di questi mesi. Senza considerare poi il possibile effetto dazi sulle produzioni italiane. «Ci aspettiamo nel corso dell'anno - aggiunge Uliano - un ulteriore aggravio in termini di volumi e di aumento dell'uso di ammortizzatori, che coinvolgono quasi la metà dei dipendenti». Soltanto l'anno prossimo si potranno forse recuperare i volumi del 2023, bisognerà aspettare ancora

per risalire al 2019 quando la produzione, da gennaio a marzo, era doppia rispetto ad oggi.

Sul piatto ci sono i 2 miliardi di investimenti e i 6 miliardi di acquisti ai fornitori italiani, parte essenziale del piano presentato da Stellantis. I numeri della produzione però restano sconcertanti. Con alcuni nodi strutturali e con l'incognita, pesante, di un mercato che ha registrato performance negative del Gruppo in Italia e in Europa, con un calo delle immatricolazioni da inizio anno rispettivamente del 10,3 e del 17,1%. Un mercato nel quale alcuni nuovi modelli, come la Lancia Ypsilon o la Fiat 600, come anche la Peugeot 3008, non stanno portando i volumi attesi. L'Italia smaltisce ancora gli effetti della strategia dell'ex ceo Tavares, che ha rallentato i piani di rinnovo della gamma e ridimensionato i piani di Maserati, ma paga anche il prezzo di una serie di debolezze strutturali. Ad esempio il fatto che metà della produzione italiana è rappresentata dai volumi di Pandina. Inoltre modelli relativamente nuovi come Alfa Romeo Tonale, Grecale o Dodge Hornet non sono riusciti a mantenere buoni volumi. La situazione degli stabilimenti italiani del Gruppo, dunque, è complessa, con Pomigliano che comunque ha perso da inizio anno più del 37% dei volumi, Mirafiori che viaggia a -22% in attesa della nuova 500 ibrida, Cassino che segna il passo e dimezza i volumi rispetto all'anno scorso, un anno già molto difficile per la fabbrica laziale, fino alle 8.900 unità realizzate a Melfi da gennaio a marzo - stabilimento in piena transizione verso le nuove produzioni sulla piattaforma Stla Medium - e al polo dei commerciali (Sevel) che registra un record negativo con poco più di 49mi la veicoli commerciali leggeri prodotti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA