Stellantis, impianti a secco: prodotte appena 124mila auto in sei mesi in Italia

Lo specchio della crisi. Complessivamente nel semestre, considerati anche i veicoli commerciali, sono state fabbricate 221.885 vetture con un calo del 26,9% sul 2024, anno che già si era rivelato particolarmente difficile

Filomena Greco

TORINO

Che il 2025 sarebbe stato un anno difficile, come il 2024, si sapeva. Ma quello che emerge dall'ultimo report della Fim-Cisl su Stellantis in Italia è un calo dei volumi peggiore delle attese. Da gennaio a giugno la produzione è scesa del 26,9% considerando sia le auto che i commerciali leggeri, una contrazione rispetto ad un periodo che già aveva registrato volumi al minimo storico. Le autovetture da sole hanno perso oltre un terzo dei volumi sullo stesso periodo di un anno fa, sfiorando le 124mila unità. «La situazione è peggiorata rispetto ad una fase già di grande sofferenza registrata nel 2024 - spiega il segretario della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano - Non ci aspettavamo un miglioramento nel 2025, ma non prevedevamo un calo così accentuato e diffuso nell'anno». Tale da rendere necessaria, dice la Fim, l'apertura di un confronto con il nuovo ceo Antonio Filosa «per garantire ad ogni sito italiano una prospettiva industriale e occupazionale» dice Uliano.

Nel primo semestre dell'anno la produzione è scesa a quota 221.885 veicoli, con una situazione ancora più nera per la produzione di auto, che registra una flessione del 33,6% a quota 123.905 unità mentre i veicoli commerciali sono scesi del -16,3% a 97.980 unità. Tutti gli stabilimenti, da Mirafiori a Melfi, restano in terreno negativo mentre l'anno scorso almeno Pomigliano aveva rappresentato una eccezione. Oggi la produzione del sito campano rappresenta oltre il 60% del totale e la sola Pandina cuba oltre il 50% dei volumi produttivi in Italia, con una flessione più contenuta, certo, pari al 15%, ma comunque preoccupante. Un problema nel problema. «Il calo

di Pandina è comunque un segnale allarmante - spiega Uliano - da monitorare anche in relazione al lancio della Pandona prodotta in Serbia che potrebbe avere un ulteriore impatto».

I metalmeccanici della Fim prevedono una chiusura d'anno intorno alle 440mila unità totali, al di sotto della soglia del mezzo milione di veicoli e, potenzialmente, con sole 250mila auto prodotte in Italia. La partenza della Fiat 500 ibrida, presentata a Torino il 4 luglio scorso e in cantiere per il mese di novembre, con 5mila unità previste quest'anno, accanto ai nuovi modelli di Melfi, potranno dare i primi risultati soltanto nel corso del 2026. Ma per invertire in maniera decisa la tendenza servirà un ulteriore aggiustamento del piano industriale del Gruppo per l'Italia. Il dossier dovrà arrivare sul tavolo del nuovo ceo di Stellantis Filosa e solo dopo, sottolineano diverse fonti, si potrà riaprire la discussione sui piani per l'Italia e aggiornare il tavolo Stellantis al Mimit, annunciato dal ministro Adolfo Urso qualche settimana fa. Il ministro dal canto suo evidenzia come il calo della produzione di Stellantis in Italia sia sintomo di una «crisi difficile per tutte le imprese automobilistiche che producono in Europa perché anche le altre grandi multinazionali europee sono in forte difficoltà, anzi, perlopiù hanno già annunciato la chiusura di interi stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai, a differenza di quanto accade in Italia». La crisi dell'auto dunque chiede soluzioni a Bruxelles, ribadisce il ministro. «La crisi viene dall'Europa, da una politica industriale europea folle che ha vincolato le imprese sui target del Green deal irraggiungibili ed è per questo che stanno chiudendo interi stabilimenti in Europa e licenziando decine di migliaia di occupati anche nella filiera dell'indotto europeo» ha ribadito Urso.

In questo frangente poi il mercato non aiuta, tanto quello delle auto - Stellantis perde oltre l'8% di immatricolazioni in Europa e il 12% in Italia - quanto quello dei veicoli commerciali, in fase di rallentamento a livello globale, con conseguenze anche per la produzione in Italia visto che ad Atessa la contrazione dei volumi, iniziata nel secondo semestre dell'anno scorso, va avanti e segna un -16,3% da gennaio a giugno di quest'anno. Per tutti questi fattori di mercato messi insieme, «il livello di caduta dei volumi nel 2025 è superiore alle previsioni» ribadisce la Fim-Cisl.

Tutti gli stabilimenti dunque evidenziano un forte peggioramento, non si intravedono segnali di ripresa entro la fine dell'anno e potrebbe aumentare il ricorso alla agli ammortizzatori sociali che già coinvolgono quasi la metà della forza lavoro del gruppo. Preoccupa ad esempio lo slittamento in avanti del lancio delle nuove produzioni di Cassino - Alfa Romeo Giulia e Stelvio - sulla nuova piattaforma Stla Large e la transizione in atto a Melfi, con volumi in calo da anni e forti ripercussioni sull'intero indotto.

La questione industriale è duplice: da un lato c'è il tema dei piani di Stellantis per l'Italia e della reale capacità di riportare i livelli produttivi su livelli accettabili per l'indotto; dall'altro ci sono le questioni ancora aperte come ad esempio il futuro di Maserati e il destino di Termoli, fabbrica di motori inizialmente destinata a diventare

la Gigafactory italiana del Gruppo, progetto congelato da ACC, di cui Stellantis è parte. Il numero uno del Gruppo nell'area Emea, Jean Philippe Imparato, ha annunciato nel futuro di Maserati un possibile sviluppo con il brand Alfa Romeo che sta recuperando terreno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA