Cosa significherebbe un continente unito per chi lavora nell'auto?

Significherebbe difendere il futuro delle fabbriche italiane con un mercato e una politica industriale abbastanza grandi da reggere il confronto con la Cina.

Se lavori in linea a Melfi o a Cassino, in un'azienda della componentistica in Piemonte o in un ufficio tecnico a Torino, non hai bisogno che qualcuno ti spieghi la crisi: la vivi in busta paga, in cassa integrazione, nei turni che saltano. La rabbia è comprensibile, e qui non ci sono colpevoli di comodo da indicare. Solo i numeri e una domanda che si fa poco: dove si decide se le auto si costruiranno ancora qui.

Quello che stai vivendo

Nel 2025 gli stabilimenti Stellantis in Italia hanno prodotto 379.706 veicoli, il 20% in meno del 2024 e circa la metà del 2023, quando erano stati 751 mila. Le sole auto sono state 213.706, il 24,5% in meno: in Italia non se ne producevano così poche dagli anni Cinquanta. Melfi ha perso quasi metà della produzione, Cassino ha avuto l'anno peggiore della sua storia. L'unico stabilimento in crescita è stato Mirafiori, con la 500 ibrida.

Secondo un'analisi della Fiom-CGIL, al 1° settembre 2025 erano interessati dagli ammortizzatori sociali 20.233 dei 32.803 dipendenti Stellantis negli stabilimenti considerati, il 61,7%. Nello stesso studio, l'organico degli stabilimenti produttivi risulta sceso da 37.288 persone nel 2020 a 27.632 nel 2024: i due numeri contano perimetri diversi, la direzione è la stessa.

Il 2026 sta andando meglio. Nei primi nove mesi la produzione è risalita del 28,3%, con Mirafiori e Melfi a trainare già nel primo semestre, e il ricorso alla cassa integrazione è diminuito. Ma Cassino ha continuato a scendere, del 37%, e a ottobre la FIM-CISL ha abbassato a circa 450 mila veicoli la previsione per l'anno intero. Una ripresa da un punto molto basso, ancora lontana dai livelli di pochi anni fa.

E la crisi non si ferma ai cancelli di Stellantis. Secondo l'ANFIA, la filiera automotive italiana conta 5.451 imprese e 272 mila addetti tra diretti e indiretti, il 7,1% di tutta l'occupazione manifatturiera. Ogni turno che salta in un grande stabilimento si sente, a cascata, nei fornitori.

Da dove arriva la pressione

Le cause sono più d'una, e non stanno tutte nello stesso posto. La domanda è debole: nel 2025 in Italia si sono immatricolate 1.525.722 auto nuove, il 20% in meno del 2019. La transizione all'elettrico procede piano, con le auto a batteria al 6,2% del mercato italiano, e intanto i costruttori cinesi arrivano in Europa con elettriche più economiche, costruite con sovvenzioni pubbliche che la Commissione europea ha considerato distorsive al punto da imporre dazi compensativi fino al 35,3%. E le batterie, il componente che vale di più in un'auto elettrica, in Europa restano il punto debole: la gigafactory di Termoli, che doveva produrle in Italia, è stata cancellata a febbraio 2026.

Stellantis, guidata da metà 2025 dall'italiano Antonio Filosa, ha presentato a maggio 2026 un piano che taglia 800 mila unità di capacità produttiva in Europa e assicura che il taglio non riguarderà le fabbriche italiane, con nuovi modelli Alfa Romeo a Melfi. Per Cassino, però, nuovi modelli non ce ne sono ancora. E una parte dei modelli Fiat più recenti si costruisce fuori dall'Italia: la Grande Panda, per esempio, esce dallo stabilimento serbo di Kragujevac. Questa è una scelta dell'azienda, e Bruxelles non c'entra.

Che cosa può fare l'Italia da sola

Qualcosa, e non poco. Rendere l'energia meno cara per l'industria (perché in Italia costa così tanto), accelerare le autorizzazioni, finanziare la riqualificazione dei lavoratori, legare gli incentivi

a produzioni fatte qui. Sono scelte nazionali, e contano.

Tre delle cose che pesano di più sul destino di uno stabilimento, però, hanno dimensione continentale. Una filiera europea delle batterie e dei chip, che richiede investimenti enormi e un mercato abbastanza grande da ripagarli. Una politica commerciale capace di rispondere ai sussidi di Pechino, che funziona solo con il peso di un mercato di 450 milioni di consumatori. E regole sulle emissioni e sugli incentivi stabili e uguali in tutto il continente, perché un'auto nuova si progetta per vendere a Lione e a Varsavia oltre che a Napoli.

Un paese da solo, anche grande come l'Italia, su questi tre tavoli conta poco. L'Europa, quando decide, conta.

Che cosa si decide già a livello europeo

Sono già decisioni europee i dazi sulle elettriche cinesi, in vigore dall'ottobre 2024 per cinque anni. È europea la proposta del dicembre 2025 che sostituirebbe lo stop totale ai motori tradizionali nel 2035 con un taglio del 90% delle emissioni, lasciando spazio a ibridi ed e-fuel. Ed è europeo il Battery Booster da 1,8 miliardi di euro per i produttori di celle. Sono passi utili, e restano piccoli rispetto alla scala del problema, perché ogni paese continua a fare la propria politica industriale per conto suo.

Il conto onesto

Un continente unito non salverebbe ogni stabilimento, e chi promette il contrario sbaglia. Il cambiamento è reale. Un'Europa capace di agire insieme deciderebbe però dove avviene: se la cella della batteria si produce in Molise o in Asia, se il fornitore piemontese si riconverte o chiude, se il prossimo modello di successo esce da Mirafiori o da un altro stabilimento, in Europa o fuori.

Per chi lavora nell'auto la domanda se l'Europa sappia agire come un insieme è la più concreta di tutte. La risposta passa da come votiamo e da che cosa chiediamo a chi ci governa, a Roma come a Bruxelles.

Tutte le domande →

DOMANDE FREQUENTI

Quante auto produce Stellantis in Italia?
Nel 2025 gli stabilimenti italiani hanno prodotto 379.706 veicoli, il 20% in meno del 2024, secondo la FIM-CISL; le sole auto sono state 213.706, il 24,5% in meno, il livello più basso dagli anni Cinquanta. Nei primi nove mesi del 2026 la produzione è risalita del 28,3%.

Quanti lavoratori sono in cassa integrazione?
Secondo un'analisi della Fiom-CGIL, al 1° settembre 2025 erano interessati dagli ammortizzatori sociali 20.233 dipendenti Stellantis in Italia su 32.803, il 61,7%. Nel primo semestre 2026, con la ripresa della produzione, il ricorso agli ammortizzatori è sceso di circa il 30%, secondo la FIM-CISL.

Quante persone lavorano nella filiera dell'auto in Italia?
Secondo l'ANFIA, l'associazione del settore, la filiera automotive italiana conta 5.451 imprese e 272 mila addetti tra diretti e indiretti, il 7,1% dell'occupazione manifatturiera, con un fatturato di 113,3 miliardi di euro. Quando l'auto rallenta, rallenta tutta la catena dei fornitori.

Che cosa ha deciso l'Unione europea sull'auto?
Dal 2024 applica dazi compensativi fino al 35,3% sulle auto elettriche cinesi sovvenzionate. Nel dicembre 2025 la Commissione ha proposto di sostituire lo stop del 2035 ai motori tradizionali con un taglio del 90% delle emissioni, lasciando spazio a ibridi ed e-fuel, e ha annunciato 1,8 miliardi per le batterie.

Che fine ha fatto la gigafactory di Termoli?
È stata cancellata. ACC, la società delle batterie di Stellantis, Mercedes e TotalEnergies, aveva sospeso il progetto nel 2024 e a febbraio 2026 ha comunicato che le condizioni per riprenderlo, in Italia come in Germania, non si sarebbero verificate. A Termoli arriverà invece una linea di cambi.

FONTI

- FIM-CISL: Stellantis, produzione 2025 in rosso, sotto quota 380 mila (2026) – 379.706 veicoli (−20%), 213.706 auto (−24,5%); Mirafiori 30.202 (+16,5%), Melfi 32.760 (−47,2%), Cassino 19.364 (−27,9%), Pomigliano 131.180 (−21,9%); 751.384 veicoli nel 2023; Cassino «dato peggiore nella storia del sito»; produzione della 500 ibrida a Mirafiori da novembre 2025; a Termoli il nuovo cambio eDCT nel primo semestre 2026, circa 300 mila pezzi
- Autoblog: Fiat Grande Panda, operai marocchini in Serbia (2025) – la Grande Panda è prodotta nello stabilimento Stellantis di Kragujevac, in Serbia
- Il Post: Stellantis ha prodotto pochissime auto in Italia nel 2025 (2026) – mai così poche auto prodotte in Italia dagli anni Cinquanta
- FIM-CISL: produzione del primo semestre 2026 (2026) – 252.223 veicoli (+13,7%), Mirafiori +135,4%, Melfi +88,4%, ricorso agli ammortizzatori in calo di circa il 30%
- AGI: Stellantis, report FIM-CISL sui primi nove mesi del 2026 (2026) – 340.745 veicoli (+28,3%), auto +36,7%, Cassino −37,1%; previsione 2026 ridotta a circa 450 mila veicoli
- LaPresse: Stellantis ha perso più di 9.600 lavoratori in quattro anni, l'analisi della Fiom-CGIL (2025) – 20.233 dipendenti su 32.803 coinvolti dagli ammortizzatori al 1° settembre 2025; organico da 37.288 (2020) a 27.632 (2024)
- ANFIA: comunicato stampa del 3 luglio 2025 (2025) – filiera automotive: 5.451 imprese, 272 mila addetti diretti e indiretti (7,1% della manifattura), 113,3 miliardi di fatturato
- ANSA: Italian Antonio Filosa new Stellantis CEO (2025) – nomina annunciata il 28 maggio 2025
- Eurostat: Population on 1 January – circa 450 milioni di abitanti nell'Unione europea
- UNRAE: mercato italiano, dicembre 2025 (2026) – 1.525.722 immatricolazioni nel 2025 (−2,1%), il 20,4% sotto il 2019; auto elettriche 6,2%
- ANSA: Stellantis says it won't cut capacity in Italy (2026) – piano del maggio 2026: taglio di 800 mila unità di capacità in Europa, non negli stabilimenti italiani; nuovi modelli Alfa Romeo a Melfi
- FIM-CISL: piano Stellantis, servono risposte per tutti i siti italiani (2026) – Cassino ancora senza nuovi modelli assegnati
- Open: Gigafactory di Termoli, lo stralcio del progetto (2026) – ACC: non si prevede che si realizzino le condizioni per riavviare i progetti in Germania e in Italia
- Commissione europea: dazi compensativi definitivi sulle auto elettriche cinesi (2024) – 29 ottobre 2024, per cinque anni: dal 7,8% al 35,3% a seconda del produttore
- Commissione europea: Automotive Package (2025) – 16 dicembre 2025: dal 2035 riduzione del 90% delle emissioni allo scarico; ibridi e motori termici ancora ammessi; Battery Booster da 1,8 miliardi