

L'attesa dei fornitori per il nuovo piano industriale Stellantis

di Giuseppe Calabrese e Francesco Zirpoli

Il 21 maggio sarà presentato l'aggiornamento del piano strategico da qui al 2030 di Stellantis. È molto atteso dai fornitori automotive italiani perché il loro futuro industriale dipende anche dagli investimenti che l'azienda deciderà di fare in Italia.

Dimezzati in due anni i volumi produttivi

In un [articolo precedente](#) sono state evidenziate le strategie di diversificazione produttiva dei fornitori italiani, ora ci concentriamo sulla loro relazione con Stellantis.

Secondo il rapporto [Fim Cisl](#), la produzione complessiva del gruppo è passata da 751.384 unità nel 2023 a 475.090 nel 2024 (-36,8 per cento) e a 379.706 nel 2025 (-20 per cento), di cui 213.706 autovetture e 166mila veicoli commerciali. Il dato evidenzia, in meno di due anni, un dimezzamento dei volumi produttivi, con livelli significativamente inferiori sia all'obiettivo di un milione di unità indicato nei tavoli ministeriali, sia ai valori registrati nei periodi di maggiore capacità produttiva. In tale contesto, Stellantis prevede un possibile recupero dei volumi nel corso dell'anno, anche in relazione al lancio della 500 ibrida presso lo stabilimento di Mirafiori, senza toccare, tuttavia, i livelli di inizio secolo.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, nel 2025 Stellantis ha affrontato un anno particolarmente complesso, chiuso con risultati negativi. I ricavi netti si sono attestati a 153,5 miliardi di euro, registrando un calo del 2 per cento rispetto al 2024 e del 17,2 per cento rispetto al 2023, mentre l'utile netto è sceso a 5,5 miliardi di euro nel 2024 e -22,3 miliardi nel 2025. Alla luce di tali dinamiche, Stellantis ha avviato la ridefinizione del piano industriale, il cui aggiornamento, però, è stato più volte rinviato.

Il rapporto con i fornitori italiani

Questi dati contribuiscono a spiegare il ruolo sempre meno centrale di Stellantis nel sistema industriale italiano. Infatti, secondo il [rapporto Otea 2025](#), solo il 15,5 per cento del fatturato complessivo dei fornitori automotive è a loro riconducibile.

Le 448 imprese rispondenti alla survey, pari al 20,4 per cento dell'universo, sono state classificate in base al rapporto tra il fatturato realizzato con il gruppo e i ricavi complessivi (tabella 1). Il 32,6 per cento delle imprese automotive italiane dichiara di non avere rapporti di fornitura con Stellantis, in linea con altre rilevazioni. Solo il 6,9 per cento delle imprese indica una quota superiore al 50 per cento del proprio fatturato destinata a Stellantis, ma tale segmento rappresenta il 40,7 per cento degli acquisti complessivi effettuati dall'azienda.

Il gruppo più numeroso è costituito dalle imprese con una dipendenza marginale da Stellantis (fatturato inferiore al 25 per cento), pari al 50,2 per cento del totale e al 31,9 per cento del fatturato

acquistato dal gruppo. La tabella 1 evidenzia anche che oltre il 50 per cento del fatturato automotive complessivo è generato da imprese che intrattengono con Stellantis un rapporto di fornitura limitato.

Tabella 1 – Distribuzione delle imprese a seconda dell'intensità di fornitura con Stellantis

Intensità fornitura Stellantis	N. imprese	% imprese	Fatturato automotive	Fatturato acquistato da Stellantis
0%	146	32,6%	15,8%	0,0%
1-25%	225	50,2%	52,4%	31,9%
26-50%	46	10,3%	17,7%	27,4%
51-100%	31	6,9%	14,1%	40,7%
Totale	448	100%	100%	100%

Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2025



Nel rapporto Otea, al quale si rimanda, le classi di intensità della fornitura a Stellantis sono messe in relazione con il posizionamento nella filiera automotive, la localizzazione, il controllo societario e le strategie di sviluppo prodotto. Le due classi di intensità di fornitura di maggior interesse sono ovviamente quelle relative a “nessuna vendita” a Stellantis e quella con “elevata dipendenza” da Stellantis. Confrontando le due classi con la distribuzione totale dei quattro incroci, riportati nella figura 1, emergono alcune considerazioni di particolare interesse.

I fornitori maggiormente esposti verso Stellantis sono distribuiti lungo tutti i livelli della filiera, con una prevalenza tra i Tier I, ossia i fornitori che hanno relazioni dirette con Stellantis, ma con una presenza significativa anche nelle altre classi. Ciò suggerisce che il posizionamento nella filiera dipende soprattutto dal contenuto del prodotto, più che dalla tipologia contrattuale.

È poi da segnalare la presenza di imprese che, pur dichiarandosi prevalentemente attive nell'aftermarket o specializzate nelle infrastrutture di rete, si qualificano al contempo come fornitori di Stellantis. Con riferimento alle imprese che non intrattengono rapporti di fornitura con il gruppo, poco più del 20 per cento si colloca nel segmento Tier I della filiera, elemento che lascia presumere una loro prevalente operatività nei confronti di altri assemblatori automotive.

I fornitori maggiormente esposti verso Stellantis risultano concentrati in Piemonte e nel Mezzogiorno, aree in cui sono localizzati gli stabilimenti di assemblaggio del gruppo. Al contrario, i fornitori meno dipendenti si distribuiscono prevalentemente in Emilia-Romagna e nel Triveneto, territori caratterizzati, rispettivamente, da una consolidata specializzazione nel motorsport e nel lusso e da una marcata propensione all'export. Rilevante appare altresì la quota di imprese non fornitrici di Stellantis localizzate in Piemonte (26 per cento), tra le quali figurano anche alcune realtà appartenenti al segmento Tier I.

L'analisi incrociata con il controllo societario non evidenzia una categoria di imprese specificamente più dipendente da Stellantis. Pur registrandosi una prevalenza dei grandi gruppi tra i fornitori maggiormente esposti, risultano presenti anche gruppi esteri operanti in Italia che dichiarano di non intrattenere rapporti di fornitura con il gruppo.

Particolarmente significativa risulta, infine, la classificazione relativa alle strategie di sviluppo prodotto, dalla quale emerge una relazione presente ma non particolarmente marcata tra le variabili considerate. Quasi il 60 per cento delle imprese maggiormente esposte a Stellantis dichiara di non avere sviluppato nuove tipologie di prodotto né nell'ultimo triennio né in quello successivo. Per contro, le imprese specializzate in componenti per la trazione completamente elettrica risultano maggiormente rappresentate tra i non fornitori del gruppo.

L'importanza della diversificazione dei clienti

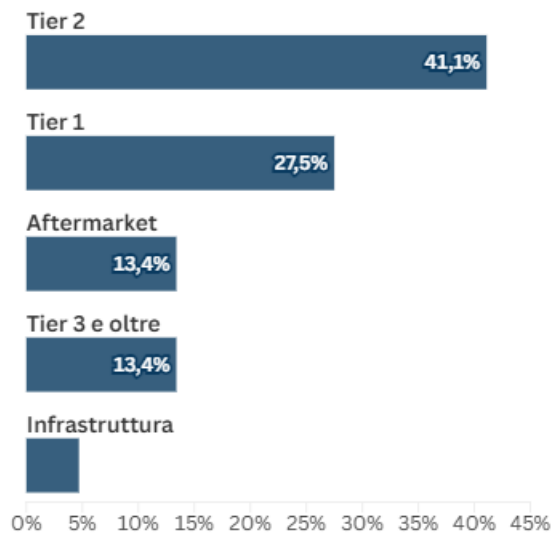
Nel complesso, la survey Otea 2025 conferma alcune tendenze strutturali e mette in evidenza specificità rilevanti nel rapporto tra la filiera automotive italiana e Stellantis. Tra i principali elementi emergenti si segnala la progressiva riduzione della dipendenza dal gruppo, riconducibile a due dinamiche complementari: da un lato, la contrazione delle commesse registrata negli ultimi due anni, che ha inciso sul peso degli acquisti di Stellantis lungo la filiera; dall'altro, una strategia di diversificazione perseguita dai fornitori italiani, orientata all'ampliamento del portafoglio clienti e all'accesso a nuovi mercati.

È un'evoluzione che contribuisce a interpretare anche le dinamiche occupazionali del comparto. Pur con una significativa riduzione dell'occupazione nell'assemblaggio di autoveicoli in Italia negli ultimi vent'anni e la flessione del numero di dipendenti Stellantis dalla costituzione del gruppo nel 2021, il settore della componentistica ha mantenuto una sostanziale stabilità, lasciando presumere che la contrazione delle commesse del gruppo sia stata almeno in parte compensata dall'acquisizione di nuovi ordinativi.

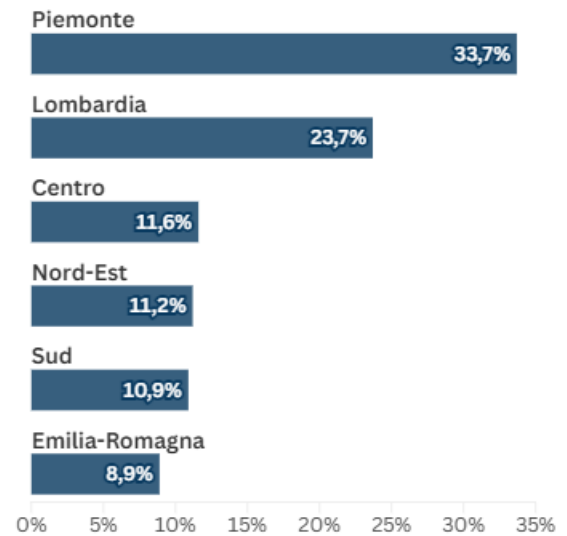
Quanto ai tratti distintivi dei fornitori maggiormente dipendenti da Stellantis, emerge con chiarezza una più forte concentrazione in Piemonte e nel Mezzogiorno, aree storicamente legate alla presenza produttiva del gruppo. Tali fornitori risultano inoltre meno orientati agli investimenti in sviluppo prodotto ed elettrificazione, configurando un elemento di particolare criticità.

Ciò suggerisce che il ridimensionamento di Stellantis in Italia non riguardi esclusivamente i volumi produttivi, ma investa anche il mix produttivo e la capacità di innovazione, con effetti che, secondo i dati Otea, tendono a propagarsi lungo la filiera, determinando un progressivo arretramento dei fornitori maggiormente esposti.

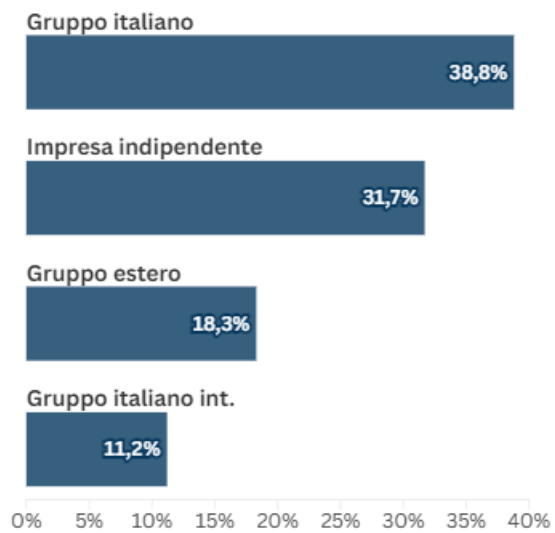
Figura 1 – Distribuzione delle imprese rispondenti a seconda delle diverse classificazioni



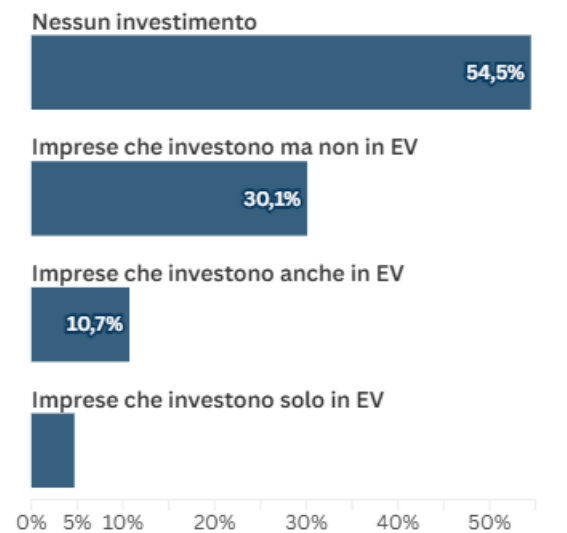
Made with Flourish • Create a chart



Made with Flourish • Create a chart



Made with Flourish • Create a chart



Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2025