

**Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale \_\_\_\_ - dicembre 2022, n. \_\_\_\_**

**Decreto del Ministro dello Sviluppo economico del 31 gennaio 2013. Decreto legge 22 giugno 2012 n. 83, art. 27, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.**

**Istanza di riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa: Comparto industriale "San Nicola" di Melfi.**

# **RELAZIONE TECNICA**

**Dicembre 2022**

## Indice

<b>SINTESI</b>	3
<b>LA CRISI INTERNAZIONALE DEL SETTORE DELL’AUTOMOTIVE</b>	9
Gli effetti del programma «FIT for 55» sul settore automotive	9
Cosa sta accadendo nel mercato dell’auto	10
Le vendite di auto in Europa e in Italia	11
Europa	11
Italia	12
Le incognite portate dalla nascita di Stellantis	12
<b>IL FUTURO DELL’INDUSTRIA COMPONENTISTICA NAZIONALE</b>	13
Le prospettive di breve periodo	15
<b>L’IMPORTANZA DEL COMPARTO AUTOMOTIVE DI MELFI PER LA BASILICATA</b>	15
La congiuntura dei fornitori “Tier 1” dello Stellantis Plant di Melfi	16
Il nuovo piano strategico di Stellantis	17
<b>LE RIPERCUSSIONI DELLA CRISI DI MELFI SULL’ECONOMIA E LA SOCIETA’ LUCANE</b>	22
<b>LE POLITICHE INDUSTRIALI DI LIVELLO REGIONALE</b>	27
L’area ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata	27
Il Cluster Lucano Automotive - Fabbrica Intelligente	28
Il Campus per l’innovazione del Manufacturing di Melfi	30
I Contratti di sviluppo a valenza regionale	31
Il Piano di reindustrializzazione delle aree ex Auchan	32
<b>LE POLITICHE INDUSTRIALI DI LIVELLO NAZIONALE: RILEVANZA DELLA L. 181/1989</b>	34
<b>PROPOSTA DI MASSIMA DEI CONTENUTI DEL PRRI</b>	36
Infrastrutture	37
Rifiuti industriali	38
Energia	39
Ricerca e innovazione	40
Formazione delle risorse umane	42
Politiche attive del lavoro	43
Razionalizzazione e potenziamento dell’offerta insediativa	44
La posizione geografica dell’agglomerato industriale di Melfi	44
Gli spazi disponibili e la loro destinazione	44
Il contesto insediativo di Melfi	44
Il soggetto gestore dell’area industriale di Melfi	47
L’offerta insediativa di Melfi	48
<b>ALLEGATO 1: TEMPISTICA E MODALITÀ DI ATTUAZIONE</b>	50
<b>ALLEGATO 2: SINTESI DELLA PROPOSTA DI PRRI</b>	51

## SINTESI

La presente istanza di riconoscimento del Comparto produttivo di San Nicola di Melfi, in provincia di Potenza, come *area di crisi industriale complessa* si pone l'obiettivo di rendere applicabile a questo specifico Comparto i sostegni previsti alla Legge 15 maggio 1989, n. 181 finalizzati al rilancio delle attività industriali, alla salvaguardia dei livelli occupazionali, al sostegno dei programmi di investimento e allo sviluppo imprenditoriale delle aree colpite da crisi industriale e di settore.

Il riferimento normativo all'interno del quale si inserisce la predetta richiesta è rappresentato dal Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83 (c.d. Decreto Crescita 2012), convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 134; Decreto Legge che ha previsto l'applicazione del regime di aiuto di cui alla Legge n. 181/1989 nelle aree di crisi complessa, la cui disciplina attuativa è stata poi adottata con Decreto del Ministro dello sviluppo economico 31 gennaio 2013.

In base alla predetta normativa, si qualificano come *aree di crisi industriale complessa* quei territori in cui la recessione economica e la perdita occupazionale assumono, per la loro gravità, rilevanza a livello nazionale. Questo accade quando le aree sono colpite:

- da una crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto;
- da una grave crisi di uno specifico settore industriale molto radicato e diffuso sul territorio.

La crisi ha una rilevanza nazionale nel caso in cui abbia un impatto significativo sulla politica industriale del Paese. Tale circostanza si verifica nei casi di:

- settori industriali con eccesso di capacità produttiva o con squilibrio strutturale dei costi di produzione;
- settori industriali che necessitano di un processo di riqualificazione produttiva al fine di perseguire un riequilibrio tra attività industriale e tutela della salute e dell'ambiente.

Nei territori riconosciuti dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy (per il seguito anche "MIMI") come aree di crisi industriale complessa possano essere attivati piani di riconversione, ovvero di rilancio e trasformazione. Piani che, anche mediante cofinanziamento regionale e con l'utilizzo di tutti i regimi d'aiuto disponibili per cui ricorrano i presupposti, promuovano gli investimenti produttivi, compresi quelli di carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la riconversione di aree industriali dismesse, il recupero ambientale e l'efficientamento energetico dei siti, la formazione del capitale umano, oltre alla realizzazione delle infrastrutture funzionali agli interventi.

La normativa di riferimento prevede:

- che i piani di riconversione siano definiti mediante un apposito Accordo di programma finalizzato a disciplinare gli interventi agevolativi con l'attività integrata e coordinata di amministrazioni centrali, regioni ed enti locali;
- che, ai fini dell'attuazione dell'Accordo di Programma, venga definito uno specifico Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI).

L'Accordo di Programma per l'attuazione del PRRI, oltre al Ministro delle Imprese e del Made in Italy e ad ANPAL (Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro), può prevedere tra i firmatari altri Ministeri, Autorità portuali, Regioni, Province e Comuni, ognuno dei quali con interventi di competenza ed eventuali e correlati impegni finanziari.

Il predetto iter procedimentale prende le mosse dalla deliberazione della Giunta regionale di approvazione dell'istanza di riconoscimento di situazione di crisi industriale complessa, che deve essere sottoposta al Ministro delle Imprese e del Made in Italy per opportuna valutazione. In caso di istruttoria con esito favorevole, con decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, viene riconosciuta la situazione di crisi industriale complessa ed è costituito il Gruppo di coordinamento e controllo, composto dalle Direzioni generali del Ministero competenti per materia, dalla Regione, dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali e delle altre Amministrazioni interessate, con il compito di coadiuvare la definizione e realizzazione del PRRI. Con il medesimo decreto, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, definiti gli obiettivi strategici dell'intervento, in coerenza con le proposte della Regione, affida a Invitalia S.p.A. l'incarico di elaborare una proposta di PRRI da presentare al Gruppo di coordinamento e controllo. Il PRRI, una volta definito, come già detto, deve poi essere adottato con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma e l'attuazione dello stesso sarà demandata a Invitalia.

\*\*\*

Con riferimento alla suddetta normativa, la Regione Basilicata ed il partenariato pubblico-privato che si è raccolto intorno ad essa chiedono dunque al Ministro delle Imprese e del Made in Italy di veder riconosciuta come area di crisi complessa l'area industriale di San Nicola di Melfi, dove, a fianco di uno dei principali stabilimenti europei del Gruppo Stellantis, si concentra la maggior parte delle aziende del settore automotive lucano. Settore che, insieme all'industria chimica, a quella agroindustriale, all'agricoltura e al turismo, rappresenta uno dei capisaldi dell'economia regionale e che si fa forza della presenza, oltre che dello Stellantis Plant, anche di alcune decine di aziende nazionali e multinazionali dell'indotto di primo e secondo livello ("Tier 1" e "Tier 2") del costruttore auto. Aziende che nel loro complesso garantiscono occupazione a migliaia di lavoratori ed offrono, al tempo stesso, un contributo determinante alle esportazioni regionali con un impatto decisivo sulla bilancia dei pagamenti della Basilicata.

**Il presente documento si pone pertanto l'obiettivo di dimostrare la piena sussistenza di tutte le condizioni richieste dalla normativa sopra richiamata affinché il Comparto produttivo di Melfi sia riconosciuto come area di crisi industriale complessa.**

La complessità ed il rilievo nazionale della crisi di Melfi, come sarà dettagliatamente illustrato nelle pagine che seguono, è riferibile ad una combinazione di fattori di mercato globale e di mercato nazionale, di fattori strutturali e di fattori contingenti.

La situazione congiunturale - che si inserisce in un contesto macroeconomico già fortemente penalizzato dalla crisi pandemica degli ultimi anni e dalla nuova fase recessiva a cui l'Europa sta andando incontro a causa del conflitto tra Russia e Ucraina - è appesantita dalla crisi evolutiva del settore automotive connessa ai processi in atto di elettrificazione e digitalizzazione dell'auto. A questo si sovrappongono le dinamiche che stanno interessando il riassetto delle relazioni tra il Gruppo Stellantis (frutto dell'integrazione tra FCA e Groupe PSA) e i fornitori "Tier 1" che per anni hanno servito prima la casa automobilistica torinese e ora il nuovo gruppo italo-francese.

La drastica contrazione delle vendite auto a cui si sta assistendo da mesi sia in Italia che in Europa, ha impattato pesantemente sulle produzioni di Stellantis così come su quelle di tutte le altre grandi case automobilistiche mondiali. Alla riduzione dei volumi conseguente al calo della domanda dovuto alla crisi pandemica ed economica globale, si è aggiunta anche la crisi delle forniture di semiconduttori (chip shortage) e di altri componenti provenienti dal Far East. Circostanza che ha causato continue sospensioni delle produzioni, con andamento "a singhiozzo" degli stabilimenti dei car maker e a caduta anche di quelli dei loro fornitori. Da qui il massiccio ricorso delle imprese agli ammortizzatori sociali ordinari ed in deroga, nel tentativo di preservare la forza lavoro auspicando un rapido superamento della contingenza sfavorevole.

Contingenza che però non solo non sembra attenuarsi, ma che pare invece aggravarsi ulteriormente.

La crisi dell'automotive a Melfi si inserisce dunque in un quadro nazionale di forte ridimensionamento della produzione di autovetture e di profonda trasformazione di tutto il comparto, letteralmente sconvolto dalla rapida accelerazione della transizione ecologica dovuta anche alle spinte operate in tal senso dalle politiche ambientali dell'Unione europea.

Le criticità con cui i car maker si sono dovuti confrontare negli ultimi anni e le ripercussioni negative che hanno prodotto su tutto l'indotto, in particolare su quello della componentistica, emerge con evidenza dalla contrazione dei dati di produzione, conseguente all'andamento delle immatricolazioni. Contrazione a cui il Comparto industriale di Melfi ha assistito fin dal 2015, anno record in cui le produzioni dello stabilimento allora FCA avevano toccato le 390.000 unità, per poi calare progressivamente fino alle circa 163.000 auto del 2021 e alle 150.000 stimate da fonti sindacali per il 2022. **Dal 2015 al 2021 il calo è stato quindi pari ad un -62%<sup>1</sup>.** Anche nel primo semestre del 2022 la produzione di Melfi è calata di oltre 19.000 unità, che corrispondono ad un -17% rispetto al corrispondente periodo del 2021 e che fan sì che Melfi sia l'unico stabilimento di assemblaggio auto di Stellantis che segni un calo assoluto rispetto all'anno precedente. In confronto al primo semestre 2019, l'ultimo anno normale prima della pandemia da Covid-19, **la perdita del primo semestre di quest'anno è del -38,7%**. Un'ulteriore emorragia che è in gran parte attribuibile a blocchi produttivi, a loro

---

<sup>1</sup> Fonte: Comunicato stampa FIM-CISL del 4 luglio 2022 che riprende dati aziendali rilasciati al pubblico dominio. Per maggiori dettagli si veda <https://www.fim-cisl.it/2022/07/04/fim-cisl-stellantis-produzione-i-semestre-2022-a-351-890-137-in-flessione-rispetto-al-2021/>

volta dovuti alla mancanza dei semiconduttori e di altri componenti e, nella prima parte del 2022, anche alle difficoltà causate dal fermo dei trasporti.

Il calo della produzione dello stabilimento di Melfi è stato gestito dalla casa automobilistica ricorrendo massicciamente alla Cassa integrazione ed ai Contratti di solidarietà, affiancati da trasferte infra-gruppo, circa 250, e incentivazioni all'uscita su base volontaria che nell'ultimo anno, in base a fonti FIM-Cisl, hanno coinvolto **830 lavoratori**. Ad agosto 2022 Stellantis ha chiesto ed ottenuto ulteriori ammortizzatori sociali straordinari, funzionali alla transizione dello stabilimento verso la produzione di 4 nuovi modelli multibrand completamente elettrici, annunciati a partire dal 2024.

**I costanti cali di produzione si sono inevitabilmente ripercossi su tutto l'indotto** dello Stellantis Plant di Melfi che, essendo organizzato come fabbrica integrata che attua le politiche del *Just In Sequence*<sup>2</sup>, coinvolge nelle proprie attività circa una trentina di fornitori di primo livello che hanno quasi tutti sede a Melfi, in un macrolotto confinante con lo stabilimento del *car maker*.

La situazione occupazionale dell'indotto è quindi in forte sofferenza; sofferenza che, analogamente a quanto fatto da Stellantis, è stata finora mitigata con il ricorso agli ammortizzatori sociali di carattere emergenziale, i cui plafond si stanno però oramai assottigliando, con il rischio di non essere sufficienti per contrastare le difficoltà che si manifesteranno soprattutto negli anni immediatamente successivi al 2022. Il periodo di tempo che i fornitori "Tier 1" di Stellantis Melfi dovranno fronteggiare prima che le nuove produzioni di auto elettriche siano avviate (2024) e che entrino a regime (2025 e anni successivi), appare troppo lungo per escludere il disimpegno di alcuni di essi dal territorio lucano, con dolorosi impatti sia sui livelli occupazionali che sulla situazione economica locale.

Le criticità sopra descritte, dovute ai cali di produzione delle auto ed alle rotture delle *supply chain*, sono state ulteriormente acuite dalle azioni intraprese da Stellantis in attuazione del proprio piano strategico decennale "*Dare Forward 2030*". Piano che punta ad una drastica riorganizzazione degli stabilimenti del gruppo presenti in Italia:

- in alcuni casi in ottica di diversificazione produttiva (con, ad esempio, Mirafiori che sarà in parte rilanciata come hub per riciclo e smaltimento batterie e Termoli Imerese che è destinata alla trasformazione in Gigafactory per la produzione delle batterie al litio);
- negli altri casi, tra cui Melfi, in ottica di risparmio dei costi diretti ed indiretti e di contrasto al sottoutilizzo cronico degli impianti.

Strategie, queste ultime, che vengono perseguite attraverso la "*razionalizzazione*" (leggi "*riduzione*") delle linee di produzione, la verticalizzazione dei processi (reinternalizzando fasi di produzione che in precedenza erano affidate all'esterno) e la rinegoziazione a prezzi ribassati delle forniture di componenti auto, aumentando il livello di competizione tra le imprese nostrane, già fornitrici di FCA, e quelle che operano in paesi low cost o che sono fornitrici storiche di Groupe PSA.

Tali azioni a Melfi hanno già avuto come effetto: (i) la riduzione degli organici impiegati nello stabilimento Stellantis, nei termini sopra indicati, (ii) l'interruzione delle commesse ad alcune delle imprese impegnate nella logistica di produzione (*sequenziamenti*), (iii) lo *stand by* nell'assegnazione delle commesse per i nuovi modelli elettrificati che, in base a quanto dichiarato dal top management della casa automobilistica, dovrebbero essere messi in produzione a Melfi a partire dal 2024.

Le principali ricadute di tali azioni sui fornitori "Tier 1" sono state: un drastico sottoutilizzo dei magazzini, degli stabilimenti e della forza lavoro impiegata; la difficoltà di programmazione dovuta all'incertezza sulla continuità di affidamento delle commesse; il dubbio incombente di garantire, nell'immediato e nel futuro prossimo, un'adeguata economicità di gestione delle unità produttive presenti in loco, nate e concepite per operare in forma strettamente integrata e sinergica con il costruttore auto.

Difficoltà, incertezze e dubbi che hanno già costretto alcune delle imprese dell'indotto, in specie della logistica, a prendere in considerazione il drastico rimedio della chiusura delle unità locali, con inevitabili effetti sui livelli occupazionali. Per altre realtà, fornitrici di componenti, è verosimile che, se entro i prossimi mesi non saranno riuscite ad aggiudicarsi le nuove commesse Stellantis, la scelta del disimpegno dal territorio diventi un'ipotesi molto realistica.

L'incombenza di uno scenario così negativo ha inevitabilmente messo in fibrillazione le rappresentanze sindacali dei lavoratori di Melfi, con l'indizione di scioperi, forme di protesta e ripetute sollecitazioni rivolte alla Regione di farsi portavoce verso il Governo centrale della criticità della situazione, affinché sia lo stesso

---

<sup>2</sup> In questo modello di produzione i fornitori si impegnano a fornire i componenti alla linea principale in tempi brevissimi e nella sequenza esatta richiesta dal committente, al fine di minimizzare il magazzino e aumentare l'efficienza del processo produttivo.

Governo a monitorare le strategie del gruppo Stellantis verso le aziende dell'indotto nazionale, a salvaguardia dell'intera filiera della componentistica dell'auto. Le prime avvisaglie di cessazioni di attività d'impresa e di apertura di procedure di licenziamento manifestatesi nel corso della scorsa estate hanno ulteriormente aggravato le tensioni tra datori di lavoro e lavoratori, solo in parte mitigate dall'approccio collaborativo adottato dalla Regione Basilicata nei confronti di tutte le parti coinvolte.

\*\*\*

In considerazione della gravità della situazione che si sta profilando a Melfi, vi è la necessità di **pianificare un intervento sistemico in grado di favorire processi di riqualificazione e riconversione produttiva.**

La recente approvazione del "Fondo Automotive" da parte del Governo, su proposta del Ministero competente, se per un verso va nella giusta direzione di finanziare gli strumenti agevolativi per favorire lo sviluppo della filiera di settore - promuovendo l'insediamento, la riconversione e riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili e favorendo la transizione verde, la ricerca e gli investimenti - per altro verso è chiaramente rivolto a sostenere programmi di investimento d'importo rilevante, con minimi di 5-10 milioni di euro a seconda degli interventi finanziati, che non sembrano però essere coerenti con i piani a breve termine dei fornitori "Tier 1" dello Stellantis Plant di Melfi.

Programmi di investimento che - in base ad interviste informali rilasciate ad incaricati della Regione da un campione di imprese aventi sede a Melfi - sono al momento per lo più orientati al rinnovo ed ammodernamento degli impianti di produzione per adeguarli al soddisfacimento delle nuove commesse che le imprese auspicano di acquisire da Stellantis già a partire dai prossimi mesi. Investimenti ai quali si affianca la necessità di attivazione di interventi specifici per la formazione del personale, indispensabili per governare il processo di cambiamento delle competenze professionali e tutelare i lavoratori nei processi di transizione.

In quest'ottica, le misure di sostegno portate dalla Legge 181/1989, attivabili a valle del riconoscimento di Melfi come area di crisi industriale complessa, risultano invece più coerenti con i fabbisogni al momento palesati dalle imprese dell'indotto Stellantis: ciò in quanto l'investimento minimo finanziato dalla Legge 181 è fissato a 1 milione di euro (anziché i 5-10 richiesti per l'attivazione del Fondo Automotive) e può riguardare indistintamente programmi di investimento produttivo e/o programmi di investimento per la tutela ambientale, eventualmente completati da progetti per l'innovazione di processo e l'innovazione dell'organizzazione, progetti per la formazione del personale e progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale. Programmi di investimento che possono riferirsi sia all'ampliamento che alla riqualificazione di unità produttive esistenti, ma anche alla realizzazione di nuove unità produttive o all'acquisizione di attivi di uno stabilimento preesistente, con la possibilità di essere proposti anche in forma del contratto di rete.

**Tutto ciò si adatta ottimamente alla situazione di Melfi che, oltre ad investimenti nel settore automotive, ben si presta ad accogliere nuove iniziative anche in altri ambiti economici.** Oltre alle aree occupate dallo Stellantis Plant e dalle imprese dell'indotto, a Melfi sono infatti presenti anche varie altre importanti realtà imprenditoriali dell'agrifood (a partire da Barilla S.p.A.) e della logistica, che, insieme allo stabilimento ex FIAT, possono rappresentare un formidabile elemento di attrazione sul territorio di nuove imprese che siano interessate a processi di reindustrializzazione di siti dismessi (purtroppo già oggi presenti in loco) oppure ad insediamenti *greenfield*, che sono facilitati dalla presenza di vari lotti di terreno edificabili già infrastrutturati ed immediatamente disponibili, a cui si aggiungono ulteriori aree di ampia estensione, seppur a disponibilità differita nel tempo.

\*\*\*

In questo quadro, l'evoluzione tecnologica e non tecnologica in corso verso nuove forme di mobilità (ibrida, elettrica, connessa) richiede di dotarsi di strumenti che supportino la transizione produttiva regionale verso le nuove soluzioni, al fine di evitare che l'attuale contrazione di capacità produttiva e le politiche di Stellantis si trasformino in una situazione di nuova recessione economica e di crisi conclamata. Occorre infatti, in ogni modo, cercare di scongiurare ulteriori conseguenze negative sul piano delle opportunità produttive e dell'occupazione, all'interno di un tessuto sociale che è già stato messo a dura prova dagli effetti della crisi pandemica da Covid-19.

A seguito di confronti condotti dalla Regione con il Comune di Melfi, la Provincia di Potenza e le rappresentanze sociali ed economico-produttive dell'area melfitana, è dunque emersa l'esigenza di dotare il

sistema territoriale di risorse pubbliche straordinarie derivanti dall'accesso agli interventi statali previsti per le aree di crisi complessa.

A partire da una prima condivisione di intenti ed obiettivi, si sono svolti diversi incontri improntati ad un approccio partecipato, ed in particolare:

- un primo incontro presso la Regione Basilicata svoltosi il 12 luglio 2022 con il partenariato economico e sociale del territorio;
- una serie di interviste informali raccolte nei mesi di luglio, agosto e settembre 2022 da esperti incaricati della Regione e rivolte al management di un campione di imprese tra le più rappresentative del comprensorio di Melfi (interviste volte a rilevare le effettive contingenze in cui le aziende dell'indotto Stellantis si trovano al momento ad operare);
- un incontro istituzionale di livello locale, tenutosi il 24 novembre 2022 presso la Regione Basilicata, svoltosi in due distinte sessioni: la prima riservata ai rappresentanti degli Enti Locali coinvolti (Regione, Comune di Melfi e Provincia di Potenza) e la seconda allargata alle parti sociali ed economiche del territorio; incontri nel corso dei quali è stata presentata la bozza preliminare del presente documento su cui si è registrata una larga condivisione da parte di tutti gli intervenuti;

\*\*\*

Tali premesse costituiscono quindi il presupposto per candidare l'area afferente al Sistema locale di Melfi per l'inserimento tra le *aree di crisi industriale complessa* proprio per la complessità del quadro di difficoltà che interessa uno dei principali comparti della manifattura lucana qual è quello dell'automotive.

Ciò anche nel convincimento di tutte le parti in gioco che la predisposizione di un piano di riqualificazione e rilancio industriale di Melfi possa tracciare - in forma più coerente ed organica - le direttrici di sviluppo non solo del settore lucano dell'automotive, ma anche di nuovi e diversi ambiti economici che possono trovare a Melfi un loro spazio di sviluppo favorevole.

Le politiche industriali regionali per l'area in esame puntano infatti non solo al rafforzamento e alla specializzazione dell'indotto automobilistico, ma anche ad una diversificazione dei settori produttivi presenti nel territorio, ottenibile valorizzando le specializzazioni regionali trasversali a più alto contenuto tecnologico ed innovativo. Specializzazioni trasversali che, come tali, possono essere facilmente trasferite anche agli altri settori produttivi presenti nell'area, in primis agroindustria e meccanica di precisione, oltre ovviamente all'indotto direttamente collegato a Stellantis.

In questa direzione appare indispensabile il pieno coinvolgimento nella definizione delle politiche di sviluppo locale, a partire dalla stesura del PRRI, di tutti gli organismi di ricerca presenti sul territorio (Università di Basilicata, Enea, Cnr, Centro di ricerca campus manufacturing FCA) che sono attivi sulle tematiche legate alla ottimizzazione produttiva, alla logistica, alla *supply chain*, ai sistemi di propulsione ad alta efficienza e basse emissioni, alle metodologie avanzate di combustione, al recupero energetico e alla riduzione di inquinanti dovuti alle emissioni dei gas di scarico, alla robotica e alla mecatronica e che rappresentano, nel loro insieme, un alto valore aggiunto per l'attrazione degli investimenti.

Un centro unitario di confronto intorno al quale i predetti soggetti possono convergere per confrontarsi con il mondo imprenditoriale è rappresentato dal **Cluster Lucano Automotive – Fabbrica Intelligente (CLA)**<sup>3</sup>, recentemente costituito grazie alla spinta ed alla sponsorship messe in campo dalla Regione.

Il CLA agisce infatti come soggetto di riferimento per la Regione Basilicata nella definizione di una strategia di sviluppo nel settore automotive e della fabbrica intelligente, mediante la partecipazione attiva al modello strategico regionale di governance *S3 - Smart Specialization Strategy*.

La gestione delle politiche di attrazione dei nuovi investimenti oltre che essere uno dei punti principali della *mission* del Cluster Lucano Automotive, costituisce uno degli obiettivi strategici anche della neo-costituita **Api-Bas - Aree produttive Industriali Basilicata S.p.A**<sup>4</sup>, a cui la Regione, in qualità di socio unico, ha affidato il compito di farsi strumento di supporto alle politiche industriali, oltre che di proseguire la gestione ottimale delle varie aree industriali della provincia di Potenza, a partire dall'area di Melfi.

La piena attivazione ed il potenziamento operativo sia del Cluster Automotive che di Api-Bas S.p.A. costituiranno dunque un tassello fondamentale per garantire l'efficace attuazione del Piano di Riqualificazione e Riconversione Industriale del comprensorio di Melfi, a vantaggio non solo dell'area di riferimento ma di tutta l'economia lucana.

---

<sup>3</sup> <https://clusterlucanoautomotive.it/chi-siamo/>

<sup>4</sup> <https://www.apibas.it/mission/>

La proposta regionale richiede dunque il ricorso ad un ampio ventaglio di possibili strumentazioni, in un'ottica che sia lungimirante ovvero che ponga attenzione alle trasformazioni i cui effetti si producano in un orizzonte temporale di medio-lungo termine. Strumentazioni che possano includere, oltre agli incentivi previsti per investimenti di impresa in aree di crisi complessa di cui alla L. 181/1989, anche tutti gli altri strumenti di fonte regionale e nazionale attivabili non solo in ambito automotive, ma anche nelle altre aree di specializzazione intelligente della Basilicata.

Tutte circostanze che dovranno essere attentamente valutate in ottica di contributo al Piano di Riqualificazione e Riconversione industriale che dovrà indicare, per un verso, le linee strategiche di sviluppo locale che si intende perseguire per rendere l'area industriale di Melfi resiliente rispetto alle minacce che incombono e, per altro verso, un vero e proprio *action plan* per l'attuazione di tali indirizzi.

In tale direzione, il presente documento, come richiesto dalla normativa di riferimento, sviluppa una proposta di massima dei contenuti del PRRI in ordine:

- alla riqualificazione produttiva del Comparto interessato dalla crisi e/o alla sua riconversione in attività alternative, nel rispetto degli indirizzi di politica industriale nazionale,
- alla strumentazione regionale attivabile, con particolare riferimento agli interventi di natura non rotativa cofinanziati dall'Unione Europea o con risorse proprie, e della eventuale partecipazione delle società regionali.

## LA CRISI INTERNAZIONALE DEL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE

La crisi globale, sanitaria ed economica, iniziata nel 2020 a causa della pandemia da COVID-19, ha interessato pesantemente anche tutto il 2021, estendendo i suoi effetti anche sull'anno in corso.

Per l'industria dell'auto la crisi pandemica ha generato effetti negativi sia sull'offerta che sulla domanda. Il mercato è stato colpito, in particolare, dal blocco della supply chain, con la rottura delle catene del valore, provocato:

- dal cosiddetto *shortfall* (o *shortage*) dei microchip<sup>5</sup> che ha costretto i produttori, lungo tutta la filiera automotive, a dover fare i conti con un'improvvisa impennata dei prezzi associata a carenze ripetute e non prevedibili di forniture; circostanza che ha determinato a più riprese la chiusura temporanea degli stabilimenti
- dalla difficoltà ad accedere a molte materie prime (dall'acciaio alle materie prime plastiche), peraltro quasi tutte interessate da forti rincari di prezzo
- dalla crisi della logistica negli scambi con la Cina e gli altri Paesi del *Far East*, in particolare via mare, i cui noli sono aumentati vertiginosamente di mese in mese.

Nel 2022, alle criticità portate dalla crisi pandemica si sono aggiunte quelle causate dallo scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina, alla crisi del gas dovuta alla riduzione delle forniture da parte della Russia ed alla conseguente impennata dei prezzi, che ha portato con sé l'aumento vertiginoso dei costi dell'energia elettrica e dei carburanti.

Tutti fattori che, sommati insieme, hanno causato drastici rallentamenti sulle produzioni di auto e, in alcuni casi, ad un vero e proprio "stop and go" di intere linee produttive. Di conseguenza, l'attesa per la consegna delle auto è aumentata arrivando a toccare anche i 12 mesi. Ritardi, che associati agli aumenti dei prezzi delle autovetture (soprattutto di quelle elettrificate), hanno inciso pesantemente sui volumi delle vendite in tutta Europa e ancor più in Italia.

Negli ultimi due anni si è inoltre assistito ad una decisa accelerazione della transizione verso la mobilità elettrica da parte dell'Unione europea, che con la decisione del Consiglio dell'Ambiente del giugno scorso ha fissato al 2035 l'obiettivo di emissioni zero per autovetture e veicoli leggeri. Ciò in un quadro industriale in cui i *car maker* e i vari attori dell'industria automotive hanno posizioni competitive assai diverse tra loro.

Nel complesso, i problemi di approvvigionamento e produzione, l'andamento negativo del mercato, la crisi energetica e la recente regolamentazione europea hanno quindi contribuito a determinare un quadro complessivo di estrema incertezza.

Per la filiera automotive italiana, questo quadro si è sovrapposto alle incognite legate alla formazione del gruppo Stellantis tra FCA e PSA e il conseguente spostamento del baricentro decisionale fuori dall'Italia.

Il risultato è quello di una filiera i cui risultati in termini di produzione, fatturato ed export soffrono di una continua contrazione.

### Gli effetti del programma «FIT for 55» sul settore automotive

L'elettrificazione della mobilità è uno dei pilastri della lotta al cambiamento climatico a livello mondiale.

In Europa, il Consiglio dei Ministri dell'Ambiente della UE, nello scorso mese di giugno, ha raggiunto un accordo sul taglio della CO<sub>2</sub> rilasciata da auto e furgoni, fissando al 2035 lo stop alla vendita di veicoli a combustione interna alimentati con carburanti tradizionali come diesel e benzina.

Dopo che il Consiglio ha concordato le sue posizioni sulle proposte, sono stati avviati i negoziati con il Parlamento europeo per raggiungere un accordo sui testi giuridici finali, atteso per quest'autunno.

La predetta decisione rientra nel piano «Fit for 55», presentato nel luglio dello scorso anno<sup>6</sup> e con il quale l'UE punta a tagliare le proprie emissioni di CO<sub>2</sub> del 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990, per raggiungere così la neutralità climatica entro il 2050.

---

<sup>5</sup> I microchip sono essenziali per far funzionare ogni oggetto tecnologico, compresi molti componenti installati sugli autoveicoli. La componente elettronica intelligente dei veicoli è ormai fondamentale quanto quella meccanica. La forte domanda di microchip, stimolata dalla richiesta di strumenti utili per lo smart working o per l'elettronica di consumo durante il lockdown e i rallentamenti della produzione, dovuti alle regole anti-COVID, ha generato un elevato squilibrio tra domanda e offerta, aumentando i tempi di consegna dei prodotti o causando l'aumento dei prezzi al dettaglio. Questa carenza ha avuto importanti ripercussioni su diversi settori, tra cui anche quello automobilistico, tenendo presente che in un'auto sono presenti all'incirca 3.000 microchip. Diverse case auto sono state costrette a tagliare la produzione, come General Motors e Ford negli USA o Volkswagen in Europa, o Audi, Volvo e Stellantis che hanno dovuto bloccare diversi impianti produttivi, in Belgio e in Italia, tra cui Melfi.

<sup>6</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

Di conseguenza, tra meno di 13 anni si dovrà passare in massa ai motori elettrici o comunque a veicoli a impatto zero<sup>7</sup>.

La decisione della Ue avrà conseguenze per tutti i costruttori auto, costringendo non solo le case europee ma anche quelle statunitensi, giapponesi e coreane ad accelerare il passaggio ai veicoli elettrici per mantenere le loro posizioni nel vecchio continente, che rappresenta per dimensioni il terzo mercato automobilistico del mondo.

### Cosa sta accadendo nel mercato dell'auto

Alla luce di quanto sopra detto, la direzione verso l'**auto elettrica** sembra ormai tracciata. Un'auto che non solo dovrà funzionare a batterie, ma che sarà anche sempre più **digitalizzata e a guida autonoma**.

Le vendite di **veicoli elettrici** a livello globale stanno rapidamente aumentando per effetto di una combinazione di supporto politico, miglioramenti nella tecnologia delle batterie, estensione delle infrastrutture di ricarica e nuovi modelli sempre più accattivanti e performanti delle case automobilistiche. L'elettrificazione si sta diffondendo anche in nuovi segmenti del trasporto su strada, ponendo le basi per enormi cambiamenti futuri. Secondo uno degli studi disponibili (Bloomberg NEF<sup>8</sup>), nel 2021 le auto elettriche hanno conquistato il 9% del mercato mondiale, con **6,6 milioni di immatricolazioni**. A metà del 2022, le auto elettriche in circolazione (compresi gli ibridi plug-in) erano poco meno di **20 milioni**, ovvero **l'1,5% della flotta globale**.

Gli esperti stimano che nel 2025, con **20,6 milioni di nuove immatricolazioni** (23% del totale), saranno **77 milioni** le vetture full electric e plug-in in circolazione: circa il **6% della flotta totale**.

Alcune aree andranno però più veloci di altre. Cina ed Europa si aggiudicheranno il 39% ciascuna del mercato (rispettivamente al 13% e all'8% della flotta circolante), con picchi del 40-50% di immatricolazioni in Paesi come Francia, Regno Unito e Germania. Più lenta sarà invece la crescita degli Stati Uniti, che nel 2025 rappresenteranno il 15% del mercato.

L'accelerazione dell'adozione dei veicoli elettrici induce a ritenere che le vendite di veicoli a combustione subiranno un calo costante: entro il 2025 le vendite di auto benzina o diesel saranno inferiori del 19% rispetto al picco del 2017.

Si ritiene comunque che in tutti i principali mercati le auto elettriche supereranno i veicoli tradizionali non prima del 2035. Ci vorranno quindi ancora alcuni anni prima che il cambiamento delle nuove vendite arrivi in maniera decisa ad incidere sulla flotta circolante.

Risulta invece complesso fare previsioni a lungo termine, perché molti paesi potrebbero fissare nei prossimi anni dei target di elettrificazione o imporre il phase-out, come è stato deciso dall'UE per il 2035. Bloomberg NEF ipotizza però oltre 70 milioni di immatricolazioni nel 2040, vicine al 90% del mercato, stimando una flotta globale di oltre 700 milioni di vetture elettriche in strada.

### I numeri dell'auto elettrica

Auto elettriche nel mondo	Immatricolazioni	Quota di mercato	Flotta totale
2021	6,6 milioni	9%	16,7 milioni
2025	20,6 milioni	23%	77 milioni
2040	70 milioni	90%	700 milioni

<sup>7</sup> I motori a combustione potranno essere utilizzati anche dopo il 2035 a patto che siano alimentati esclusivamente con carburanti climaticamente neutri, non inquinanti (in sostanza gli e-fuels, ottenuti a partire dall'idrogeno). Nel 2026 sarà valutato se i veicoli ibridi o alimentati con e-fuels saranno davvero compatibili con i parametri ambientali dell'UE, tenuto conto che allo stato attuale le vetture ibride non lo sono, mentre i carburanti alternativi hanno ancora costi proibitivi.

<sup>8</sup> Bloomberg NEF - Electric Vehicle Outlook: <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>.

Dal canto loro, i punti di ricarica, oggi circa 1,8 milioni, arriveranno a 340-490 milioni. Complessivamente, l'intero business dell'elettrificazione farà circolare 53 trilioni di dollari da oggi al 2050 e aumenterà il consumo di energia del 27%.

Insieme a l'elettrificazione sta rapidamente accelerando anche la **digitalizzazione del veicolo e dell'industria manifatturiera**.

Per un verso con le tecnologie relative all'internet delle cose (IoT) si controlla da lontano l'andamento tecnico e le prestazioni delle vetture, con le singole auto che dialogano tra di loro, con i produttori e con i centri di assistenza, oltre che con le infrastrutture stradali come i semafori, le stazioni di pedaggio, i parcheggi e le strisce pedonali. Per altro verso, con i programmi di software sempre più pervasivi, si sta arrivando a trasferire all'interno dell'auto la maggior parte delle applicazioni che si possono fruire tramite gli smartphone di ultima generazione.

La parte strategica del veicolo non è più costituita dalla motorizzazione, ma dal software di governo dei dati. Nelle vetture elettriche circa il 40% del costo totale è costituito attualmente dalle batterie, mentre il software tende a rappresentare un altro 40% dello stesso costo; resta quindi ben poco per la parte meccanica.

È anche per questo che tutti i principali gruppi del mondo, anche dell'automotive, in autonomia o più spesso insieme a qualificati partner tecnologici, stanno creando grandi officine di software che presto occuperanno migliaia di persone.

A tutto si va infine ad aggiungere **l'auto a guida autonoma**. La sua introduzione sul mercato si sta rivelando più lenta di quanto si prevedesse qualche anno fa, trattandosi di un prodotto assai complesso dal punto di vista tecnologico. I progressi comunque non si fermano: Elon Musk, fondatore di Tesla, ha recentemente dichiarato che punta ad avere le auto a guida autonoma entro la fine dell'anno in corso e spera che le stesse possano quanto prima essere diffuse negli Stati Uniti, e possibilmente in Europa, per contrastare la concorrenza cinese che ha fatto della guida autonoma un punto focale del proprio sviluppo.

Secondo le previsioni più accreditate, con l'introduzione della guida autonoma diventerà naturale non più acquistare la macchina, ma prenderla in affitto quando necessario, **riducendo così in maniera sostanziale il numero di vetture prodotte e la domanda in particolare di vetture di qualità**. Il mezzo diventerà nella sostanza una commodity.

Le conseguenze di tutte queste trasformazioni saranno molto rilevanti e richiederanno sforzi di investimento enormi, che non tutti gli operatori di settore, in particolare se di piccole o medie dimensioni, riusciranno a sostenere se non debitamente aiutati dalle politiche industriali, in particolare nel nostro paese. Agli investimenti in beni materiali ed immateriali, si aggiungerà anche l'esigenza di acquisire nuove competenze tecnologiche spesso non ancora sviluppate sul territorio.

## **Le vendite di auto in Europa e in Italia**

Autorevoli previsioni risalenti ai primi mesi del 2022 ipotizzavano che i volumi globali di nuovi veicoli immatricolati nell'anno corrente avrebbero subito una lieve flessione raggiungendo i 79 milioni di vetture rispetto agli 80 milioni del 2021, ben lontani dai livelli del 2019 quando le vendite avevano toccato i 90 milioni. Le previsioni indicavano un recupero marcato nel 2023 e nel 2024, rispettivamente a 87 e 95 milioni di veicoli. Alla base della ripresa si prevedeva il rimbalzo del mercato europeo e americano insieme a una ulteriore crescita del mercato cinese, da cui si attendeva il superamento della soglia di 30 milioni di veicoli nel 2026.

In questo contesto il mercato italiano – atteso nel 2022 su volumi di circa 1,5 milioni di veicoli (-0,6 milioni rispetto al 2021 e -28% rispetto al 2019) – era previsto in recupero a 1,8 milioni di veicoli nel 2025 (+19% rispetto al 2022, ma comunque inferiore di 0,3 milioni di veicoli rispetto al 2019).

Contrariamente a quanto previsto ad inizio anno, **il mercato non ha dato segni di ripresa fino a tutto il mese di luglio**, totalizzando solamente fra agosto e ottobre 2022 tre mesi consecutivi di rialzo tendenziale, insufficienti comunque a far recuperare il gap accumulato in 13 mesi consecutivi di flessione, come illustrato in maggior dettaglio nei paragrafi seguenti.

## **Europa**

I dati relativi alle immatricolazioni di autovetture nei 14 principali Paesi dell'Unione europea, nei Paesi EFTA e nel Regno Unito, diffusi dall'ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) e rielaborati dalla

ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)<sup>9</sup>, indicano per i primi 10 mesi del 2022 l'immatricolazione di circa 9,2 milioni di auto, con una **variazione negativa del 7,8%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Analizzando il mercato per tipologia di alimentazione, da gennaio a ottobre 2022 le nuove immatricolazioni di vetture a **benzina** si sono ridotte del 20,6% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente e quelle di vetture **diesel** del 24,9%.

Anche le immatricolazioni delle **auto ad alimentazione alternativa**, che rappresentano una quota di mercato del 52,3%, sono diminuite del 3,9% anno su anno.

Le **autovetture elettrificate (EV)**, che rappresentano il 37,6% del mercato 2022, sono in flessione del 2,1%. Tra queste, le **HEV - ibride non ricaricabili** (34,2% del totale) risultano in crescita del 2,5%, mentre le **ricaricabili**, che comprendono **BEV - auto elettriche** e **PHEV - ibride plug-in**, (8,9% del totale) si riducono del 16,8%.

Infine, tra le **autovetture a gas**, da inizio 2022, le auto a Gpl risultano in crescita del 5,1% mentre quelle a metano calano del 64,9%.

## Italia

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, anche qui rielaborati da ANFIA<sup>10</sup>, le immatricolazioni di autovetture in Italia nei primi dieci mesi del 2022 ammontano a 1.091.894 unità, **il 13,8% in meno** rispetto ai volumi del periodo gennaio-ottobre 2021.

Leggendo i dati di dettaglio per tipologia di alimentazione dei veicoli, le immatricolazioni di auto a **benzina** si sono ridotte del 20,6% e quelle **diesel** del 25%. Queste due tipologie nei primi dieci mesi del 2022 si attestano sul 47,7% del mercato nazionale.

Le immatricolazioni delle **auto ad alimentazione alternativa**, che rappresentano il 52,3% del mercato 2022, sono in calo del 4% rispetto ai primi dieci mesi dell'anno precedente.

Le **autovetture elettrificate (EV)**, che coprono il 42,7% del mercato 2022, calano del 2,2% rispetto al 2021. Tra queste le **HEV - ibride non ricaricabili** (34% del totale) sono in aumento del 2% rispetto alle immatricolazioni dei primi dieci mesi del 2021, laddove le **ricaricabili (BEV+PHEV)**, che rappresentano l'8,7% del mercato 2022, si riducono del 15,7%.

Infine tra le **autovetture a gas**, nel 2022 le alimentate a Gpl risultano in crescita del 5,1% e quelle a metano in calo del 65%.

Nel complesso dunque il mercato italiano evidenzia riduzioni di volumi per tutte le alimentazioni, ad eccezione delle ibride non ricaricabili (HEV) e del Gpl.

In questo quadro il **Gruppo Stellantis**, nel confronto anno su anno, ha perso volumi di vendita significativi sia in Europa (**-14,8%**) che in Italia (**-18,5%**), dove conserva una quota di mercato del 36%, il cui trend è peraltro in diminuzione.

Come già anticipato nelle pagine precedenti, le principali cause dei cali di vendita di auto nuove sono riferibili all'incertezza economica e alla crisi dei microchip, che sta colpendo la produzione in tutto il continente, con ritardi di mesi nell'arrivo dei veicoli alla rete di vendita (stimati da 6 a 12 mesi). L'aumento del costo delle materie prime, in particolare di quelle utilizzate nei modelli elettrici (es. litio, cobalto e nichel utilizzati nelle batterie a ioni di litio), ha portato ad una crescita diffusa dei listini. Anche l'aumento dei prezzi dei carburanti e l'aumento dell'inflazione sono fattori che incidono sulla domanda e probabilmente influenzeranno il tasso di ripresa delle vendite anche nei prossimi mesi.

Lo scenario a breve termine risulta quindi sfavorevole in termini di volumi di vendite per i *car maker* e, a caduta, per tutto l'indotto auto, seppure i tre mesi consecutivi (agosto-ottobre) di ripresa lascino intravedere i primi segnali di inversione di tendenza.

## Le incognite portate dalla nascita di Stellantis

<sup>9</sup> Comunicato stampa ANFIA 17/11/2022: Mercato vetture Europa - <https://www.anfia.it/it/comunicazione-e-eventi/ufficio-stampa/comunicati-stampa>

<sup>10</sup> Comunicato stampa ANFIA 02/11/2022: Mercato vetture Italia - <https://www.anfia.it/it/comunicazione-e-eventi/ufficio-stampa/comunicati-stampa>

Tra le varie incertezze del mercato, dagli inizi del 2021 la filiera della componentistica italiana deve far fronte anche alle conseguenze della creazione di Stellantis. L'operazione rappresenta infatti un'incognita rilevante per gli esiti che sta avendo e che ancor più avrà nei prossimi mesi in termini di impatto sull'indotto.

Tra i fornitori italiani ex FCA, ora Stellantis, è diffusa l'impressione che la nascita del nuovo gruppo comporti un rischio elevato: lo **spostamento del baricentro decisionale a favore del partner francese PSA** e alcune **perduranti debolezze della struttura della filiera della componentistica italiana** rappresentano i principali fattori che influenzano negativamente le aspettative.

Ad essi si aggiungono le preoccupazioni per i possibili cambiamenti dei volumi di fornitura, anche dovuti alla probabile riduzione delle vendite, e quindi delle produzioni, dei veicoli elettrici rispetto a quelli a motore termico.

A questo si associa il fatto che Stellantis è presente con propri centri di produzione, e relativa rete di fornitura, in molti paesi del mondo. Il che determina una maggiore competizione a carico della componentistica nazionale che deve misurarsi, in particolare, con la catena di fornitura ex PSA presente in Europa e in altre aree del mondo. La nascita del nuovo gruppo multinazionale rimescola gli equilibri che si erano raggiunti negli anni, coinvolgendo nuovi player e nuovi potenziali fornitori, entrambi fattori che hanno portato le imprese italiane ad essere particolarmente prudenti verso l'operazione Stellantis.

È una trasformazione che avrà impatto su tutta la catena del valore della filiera automotive, dalla ricerca e sviluppo, all'industrializzazione, alla produzione, la cui riorganizzazione sarà pesantemente influenzata anche dal fatto che Stellantis sta cercando, in vista delle future produzioni, nuovi equilibri, guardando con attenzione a tutti i vantaggi competitivi offerti dai cosiddetti paesi low cost, non solo del Far East, ma anche dell'Europa dell'est e dell'area mediterranea, dove le catene logistiche sono più corte e meno complesse e dove sta crescendo la propensione all'investimento.

Le prospettive sono gravate anche dal fatto che l'aumento del costo delle materie prime si traduce in un'ulteriore elevata tensione sui costi, spingendo ancora di più Stellantis, come gli altri costruttori, al risparmio e quindi a privilegiare le localizzazioni dei fornitori in paesi a costi più bassi, con un conseguente impatto negativo sugli attuali livelli di occupazione nei paesi di tradizionale insediamento.

Carlos Tavares, CEO di Stellantis, ha rilevato che produrre auto in Italia costa fino a quattro volte di più che in Francia e Spagna, fenomeno che sembra non dovuto ai salari, che non sono più elevati di quelli dei lavoratori francesi e spagnoli, ma a due fattori in particolare:

- il primo riguarda la capacità produttiva degli stabilimenti italiani che è sovradimensionata, e non solo rispetto all'attuale fase di recessione del mercato. Quelli europei di FCA funzionano in media al 55% della loro capacità (Alfa Romeo in Italia anche meno del 50%) mentre quelli di PSA al 68%: serve quindi ottimizzare;
- il secondo motivo che determina gli alti costi di funzionamento degli impianti italiani riguarda non solo i costi diretti e indiretti di produzione (acquisto di componenti, forza motrice ricerca e sviluppo), ma anche i costi generali di struttura, comprese le tasse locali. Tutti costi da ridurre per recuperare efficienza.

Un ulteriore pericolo scaturisce dal fatto che i maggiori volumi di auto elettriche attesi per i prossimi anni possano essere prodotti negli stabilimenti esteri. Groupe PSA è più avanti nei processi di elettrificazione, avendo già definito, ancor prima della fusione con FCA, due piattaforme modulari che permetteranno di proporre una vasta gamma di modelli elettrici sia con marchio Peugeot che con marchio Citroen e Opel. Segno questo che dal punto di vista tecnologico e delle competenze gli stabilimenti francesi sono più avanti di quelli italiani, dove FCA, ora Stellantis, produce solo un modello totalmente elettrico, che è la FIAT Nuova 500.

Alla luce di tali fatti, è lecito porsi la domanda se il baricentro delle attività di Stellantis si sposterà verso Paesi, come la Francia e la Spagna, manifestamente più avanti nei processi di elettrificazione dei veicoli, o verso aree che vantano maggiori economicità dei processi produttivi. Il che metterebbe in grave pericolo di sopravvivenza molti degli stabilimenti italiani dell'indotto ex FIAT, poi FCA, sviluppatasi a fianco ed in stretta dipendenza degli impianti di produzione della casa automobilistica torinese.

## **IL FUTURO DELL'INDUSTRIA COMPONENTISTICA NAZIONALE**

I dati sul settore automotive dimostrano quanto questa industria sia strategica per il sistema economico nazionale: in Italia, pur a fronte di una caduta della produzione nazionale di autoveicoli, che passa dagli oltre 1,8 milioni di veicoli nel 1997 ai circa 700.000 nel 2021, di cui meno di 500.000 autovetture, il settore automotive nel suo insieme ha ancora un peso molto rilevante.

La filiera produttiva automotive conta in Italia 5.156 imprese, 268.300 addetti (diretti e indiretti), ovvero il 7% degli occupati del settore manifatturiero, 92,7 miliardi di euro di fatturato, pari al 9,3% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,2% del PIL nazionale, con 76,3 miliardi di euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione (fonte ANFIA).

Le conseguenze delle trasformazioni in atto legate alla transizione ecologica e digitale dell'auto determinano un'estrema incertezza sulla direzione che l'industria nazionale della componentistica prenderà già a partire dai prossimi mesi.

La **ripresa della domanda e della produzione** di autoveicoli in Europa e nei principali mercati di sbocco della filiera italiana costituisce senz'altro un prerequisito per invertire la rotta.

Il futuro della filiera nazionale dipende, tuttavia, in gran parte dalle **scelte di Stellantis** dalle cui commesse, soprattutto al Sud, dipende la sopravvivenza stessa di intere catene di produzione. Il modo con cui saranno risolte le sovrapposizioni in Europa tra le attività di progettazione, di produzione e tra le filiere di fornitura dei componenti che si riferivano in passato a PSA da una parte ed a FCA dall'altra, determinerà la tenuta o la scomparsa di buona parte dell'indotto nostrano.

Da un lato è verosimile attendersi a breve un calo della produzione in Europa, che renderà ancora più critici i livelli di saturazione degli impianti produttivi già adesso troppo bassi; dall'altro lato è fatto notorio che le imprese italiane investono in ricerca e sviluppo in media meno delle controparti tedesche o francesi, risultando maggiormente a rischio di essere sostituite con l'esacerbarsi della competizione territoriale.

Per adeguarsi agli ambiziosi target del Green Deal europeo, in meno di dieci anni centinaia di aziende della componentistica dovranno reinventarsi con nuovi prodotti e nuove attività, rivoluzionando i piani produttivi e investendo ingenti capitali in nuovi impianti, in formazione del capitale umano ed in attività strutturate di ricerca e sviluppo.

A questo si aggiunge la sfida relativa all'**utilizzo alternativo (o al ridimensionamento) degli spazi e degli impianti produttivi**, la cui percentuale di saturazione deve necessariamente aumentare rispetto ai valori correnti, in ottica di recupero di competitività e di margini reddituali.

A tal riguardo basti pensare che il valore medio annuo di saturazione degli impianti nazionali, dopo un picco di crescita rilevata fra il 2016 e il 2017, quando era passato dal 78% all'81,3%, nel corso del successivo triennio aveva registrato un calo costante: 78% nel 2018, 76,2% nel 2019 fino ad arrivare al 69,5% nel 2020. In particolare, tra il 2019 e il 2020 si è dimezzata la quota di imprese con una percentuale di saturazione superiore all'89%, mentre è raddoppiata quella con livelli inferiori al 50% – dal 4,5% all'8,4% – ed è cresciuta di oltre dieci punti percentuali quella delle imprese con un utilizzo degli impianti produttivi compreso fra il 50% e il 69%.

Nel 2021 la percentuale di saturazione della maggior parte degli impianti produttivi è calata ulteriormente, anche se con numeri diversi tra i vari segmenti del settore<sup>11</sup>. E il bilancio provvisorio del 2022 non sembra lasciare spazio a significativi miglioramenti.

L'evoluzione in corso nel settore costituisce un reale pericolo anche per il mantenimento degli attuali livelli occupazionali: recenti stime (Anfia-Clepa-PWC) considerano che il processo di transizione ecologica dell'auto, senza interventi, porterebbe nell'Unione europea ad una **perdita di mezzo milione di occupati**, parzialmente compensati da 226.000 nuovi posti di lavoro previsti nella produzione dei sistemi di propulsione dei veicoli elettrici, con una **perdita netta di 275.000 posti di lavoro**.

Per l'Italia si stima una **perdita di circa 73.000 posti di lavoro, di cui 63.000 nel periodo 2025-2030**.

L'impatto sull'occupazione proporzionalmente maggiore per l'Italia rispetto ad altri Paesi dell'industria automotive è giustificato dalla forte presenza di attività legate alla powertrain del motore a combustione interna. Ciò senza tener conto che l'architettura stessa del veicolo elettrico è caratterizzata da un minor numero di componenti, verosimilmente con minor contributo di occupazione, che si combina con le politiche di verticalizzazione dei costruttori, già in atto, e gli effetti di protezione dei Paesi che ospitano le teste delle filiere di produzione.

Già oggi, i dati sull'andamento dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali forniti dall'INPS indicano la tendenza: **nel 2019 sono state utilizzate 26 milioni di ore di cassa integrazione, nel 2021 quasi 60 milioni**.

Alla luce di quanto detto, appare evidente come la filiera automotive attraversi una fase di transizione senza precedenti nella storia recente, la cui evoluzione risulta ancora molto incerta, considerate le minacce incombenti di un drastico restringimento degli spazi di mercato.

---

<sup>11</sup> Fonte: Indagine ANFIA Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021.

Appare inevitabile per il settore auto una revisione del *business model* tradizionale, l'avvio di cambiamenti strutturali degli investimenti, un'accelerazione della crescita di scala per tutte le aziende della filiera (anche attraverso forme di aggregazione per ottenere massa critica), la destinazione di maggiori risorse alle attività di R&D e alla formazione del personale.

Se ne deduce che per la sopravvivenza di molte aziende risultano necessari investimenti molto ingenti, che, se non supportati adeguatamente dall'intervento pubblico, renderebbero le attuali localizzazioni assolutamente non competitive di fronte ad altri possibili siti produttivi già disponibili a livello europeo.

### **Le prospettive di breve periodo**

In questo scenario, occorrono con urgenza iniziative in grado di influenzare in favore dei territori italiani la scelta dei decisori industriali locali e (sempre più) internazionali, tenendo conto dei criteri e delle tempistiche di decisione che sono loro propri.

Si tratta di costruire le condizioni perché, nella logica di tali decisori, risulti non conveniente dismettere le attuali capacità produttive in Italia e sia invece conveniente rinnovare, convertire e aprire nuove iniziative investendo e assumendo nel Paese, a fronte delle opportunità che la transizione ad una mobilità sostenibile sta offrendo.

In carenza di iniziative il rischio di deindustrializzazione di un settore chiave dell'economia italiana è concreto, con effetti dolorosi sul tessuto sociale del Paese.

Per le multinazionali della componentistica auto sono molte le localizzazioni alternative, avendo stabilimenti in diverse aree del mondo ed è pressoché inevitabile che si debba assistere ad una ridefinizione degli attuali assetti produttivi. Il che, per le multinazionali, significa ridefinire le catene del valore e le supply chain, chiudendo stabilimenti non competitivi, spostando le produzioni e i bacini di fornitura laddove le condizioni localizzative sono più favorevoli o anche integrandosi a monte verso le produzioni a più alto valore aggiunto anche per compensare le perdite occupazionali. Politiche queste che sono già in atto in varie realtà territoriali. Occorre quindi **mettere in campo tutte le azioni difensive necessarie**, guardando soprattutto alle opportunità di rilancio e sviluppo del settore automotive, poiché non solo ha una sua storia, ma possiede nel nostro Paese un'identità distintiva, una base di competenze e una rete collaborativa da mettere a sistema.

### **L'IMPORTANZA DEL COMPARTO AUTOMOTIVE DI MELFI PER LA BASILICATA**

L'automotive è il più rilevante settore di specializzazione industriale della Basilicata: nel 2019 (ultimo anno per cui sono disponibili i dati Istat di contabilità territoriale) esso costituiva circa la metà del valore aggiunto dell'industria manifatturiera regionale e il 7% del totale delle attività economiche.

L'incidenza determinante e insostituibile del settore dell'automotive nell'economia complessiva della Basilicata è anche conclamata dalle dinamiche export, dai numeri dell'occupazione e dai ritorni degli investimenti:

- l'export del settore pesa per il 78,5% sull'export complessivo del manifatturiero regionale, a fronte di un analogo dato del 21% per il Mezzogiorno e del 7,8% per l'Italia;
- circa il 5% degli occupati lucani è impiegato nella fabbricazione di mezzi di trasporto;
- per effetto dei legami interregionali e di filiera, si calcola che 100 euro di investimenti in produzione nell'automotive in Basilicata generino un impatto complessivo sulla produzione di 412 euro, dei quali 122 euro come impatto interno (per un totale di 222 euro tra diretto e indiretto) e 190 nelle altre regioni<sup>12</sup>.

Il settore automotive è una delle cinque aree della **Strategia di Innovazione e della Specializzazione Intelligente della Regione Basilicata**: per esso, nell'ambito PO FESR 2014-2020, erano state definite specifiche traiettorie tecnologiche di sviluppo sulle quali far convergere le politiche di sostegno alla creazione e sviluppo dei cluster tecnologici regionali e alla realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo.

In esito a tali indirizzi è stato costituito il **Cluster Lucano Automotive - Fabbrica intelligente**, che è un'aggregazione di imprese, università e centri di ricerca della Regione che collaborano tra loro per essere propulsori della crescita economica sostenibile del settore dell'automotive in generale e della fabbrica intelligente in particolare.

Il settore dell'automotive lucano, come detto, trova il suo principale addensamento di aziende e luogo di specializzazione produttiva nel **Comparto industriale di Melfi**, dove è localizzato lo stabilimento Stellantis.

---

<sup>12</sup> Fonte: Confindustria Basilicata.

Lo stabilimento fu inaugurato nel 1993 ed è risultato nei primi anni duemila una delle fabbriche automobilistiche più produttive al mondo. Lo stabilimento, che adotta la piattaforma Small Wide e il modello di fabbrica integrata modulare (*Just in Sequence*), rappresenta il principale stabilimento di Stellantis in Italia, in termini di autovetture prodotte dal gruppo nel nostro Paese.

Qui vengono realizzate la FIAT 500x e la Jeep Renegade, a cui si è aggiunta sul finire del 2019 la versione ibrida plug-in della Jeep Compass.

Nel primo semestre 2022 lo stabilimento di Melfi ha subito il crollo più pesante in termini di volumi produttivi di auto tra i vari impianti Stellantis in Italia: -17% rispetto al 2021 (-19.216 unità). È l'unico stabilimento di assemblaggio auto che segna una perdita in rapporto al 2021 e se lo rapportiamo al 2019 è comunque quello con la perdita maggiore, di oltre 59.187 auto (-38,7%).

Secondo stime sindacali, nel 2022 a Melfi non si raggiungerà la produzione dell'anno precedente, che era stata di circa 164.000 autovetture (-28,8% vs 2021 e -34% vs 2019; -62% delle produzioni massime raggiunte nel 2015 dopo il lancio di Renegade e 500x); anche per il 2023 si stima che i volumi di produzione non supereranno le 150.000 unità.

La flessione della produzione ha determinato, per le imprese del settore, un **maggiore ricorso agli ammortizzatori sociali**; il settore dei mezzi di trasporto, che da solo rappresenta quasi la metà delle ore autorizzate totali per cassa integrazione guadagni e fondi di solidarietà, ha registrato nel 2021 un incremento di oltre un quinto, in netta controtendenza rispetto alla diminuzione del 12,6% del monte ore complessivamente autorizzato a livello regionale, che rimane comunque su livelli molto più elevati rispetto a quelli precedenti la pandemia.

Nel 2021 **le esportazioni lucane hanno registrato un ulteriore calo** (-14,7% a prezzi correnti rispetto al 2020); la flessione dell'export regionale è risultata intensa e in controtendenza rispetto alle macroaree di riferimento (16,5% e 18,2 % rispettivamente per il Mezzogiorno e l'Italia). E la diminuzione è da attribuire soprattutto ai risultati del settore dei mezzi di trasporto: complessivamente esso ha visto diminuire le vendite all'estero di circa un quinto, rispetto invece ad un andamento dell'export sostanzialmente stazionario negli altri settori.

Le dinamiche dello stabilimento Stellantis influenzano non solo il resto del settore automobilistico locale, ma anche una molteplicità di altre industrie che, a valle e a monte, sono economicamente connesse al comparto automobilistico (settori *upstream* e *downstream*).

Nell'attuale fase di mercato, meglio illustrata nelle pagine precedenti, dopo i primi entusiasmi seguiti alla nascita di Stellantis e le ampie rassicurazioni fornite dal top management, è cresciuto il timore che le ricadute della fusione tra FCA e PSA sullo stabilimento lucano possano rappresentare il preludio di un più complessivo ridimensionamento delle attività produttive, con le inevitabili ricadute sull'intera filiera di fornitura.

E' del tutto evidente, pertanto, la necessità di preservare e rilanciare la centralità di Melfi all'interno del nuovo piano industriale che Stellantis ha presentato nello scorso mese di marzo (di cui infra): non già per un mero, per quanto legittimo, interesse territoriale, ma all'interno di un'impostazione industriale in cui la specializzazione produttiva dell'automotive di Melfi possa essere adeguatamente valorizzata per il contributo che sarà in grado di fornire in uno scacchiere produttivo e di mercato nazionale ed internazionale sempre più competitivo.

## **La congiuntura dei fornitori “Tier 1” dello Stellantis Plant di Melfi**

Gli stabilimenti dei fornitori di 1° livello di Stellantis che operano a Melfi in alcuni casi sono unità locali di aziende medio-grandi specializzate nella componentistica auto ed aventi la sede principale, con le funzioni strategiche e decisionali, quasi sempre collocata fuori dalla regione. In altri casi gli stabilimenti sono riferibili a società per così dire “di scopo” costituite da gruppi nazionali o esteri come contenitore giuridico all'interno del quale veicolare la gestione dello specifico sito produttivo; gruppi societari che hanno molteplici sedi operative sparse sia in Italia che in altre aree europee ed extraeuropee e per i quali un'eventuale interruzione delle commesse da parte dello stabilimento Stellantis di Melfi, o una loro drastica riduzione, determinerebbe con molta probabilità il “disimpegno” dall'area produttiva lucana.

In base ai dati forniti dalle associazioni imprenditoriali, il totale degli addetti delle aziende dell'indotto Stellantis di Melfi è di circa **3.270 addetti**, di cui circa **2.110 in carico ad aziende manifatturiere, 920 in capo alle aziende di trasporti, logistica e sequenziamenti e 240 riferibili ad aziende di servizi** (produzione e fornitura di energia e pulizie industriali).

A questi si aggiungono i **lavoratori impiegati in somministrazione** presso le diverse imprese, che fino al 2019 erano alcune centinaia, ma che poi, con il calo delle produzioni conseguenti prima della crisi sanitaria e poi alla penuria di semiconduttori e altri componenti, sono venuti in massima parte a trovarsi senza lavoro.

L'estrema varietà delle attività presenti nell'area (produzione, logistica, trasporto, servizi) comporta l'applicazione di diversi Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL), in un quadro molto diversificato sul piano normativo ed economico, su cui si va anche a sovrapporre il Contratto Collettivo Specifico di Lavoro (CCSL) per FCA e Magneti Marelli.

Tale circostanza determina la presenza nell'area di un numero elevato di sigle sindacali, con una gestione delle relazioni industriali a livello di sistema e nella interlocuzione con le istituzioni locali assai articolata.

Le aziende dell'indotto auto di Melfi, sono quasi tutte monocommittenti e subiscono, di conseguenza, un andamento della produzione, sia tipologico che qualitativo, che è direttamente collegato alle produzioni di Stellantis: quando lo stabilimento del costruttore auto si ferma o procede a singhiozzo per le frequenti carenze di microchip e altri componenti, come sovente accaduto e continua ad accadere, anche i fornitori operanti a bordo dello stabilimento Stellantis sono costretti ad operare di conseguenza. Il che determina notevoli criticità dal punto di vista della programmazione delle attività e dell'utilizzo del personale e degli impianti, con evidenti ricadute sulla struttura dei costi e dei ricavi, mettendo seriamente a rischio l'economicità della gestione.

A questa situazione si aggiunge poi la totale incertezza sulle prospettive future in merito alle commesse Stellantis per i nuovi modelli elettrificati multibrand che, a partire dal 2024, dovrebbero essere canalizzati su Melfi e di cui verrà meglio detto in appresso.

## **Il nuovo piano strategico di Stellantis**

Stellantis N.V. (NYSE / MTA / Euronext Paris: STLA - <http://www.stellantis.com/it>) nata dalla fusione tra Fiat Chrysler Automobiles (FCA) e il gruppo automobilistico francese Peugeot S.A. (PSA), è leader mondiale nella produzione di autoveicoli, con i suoi marchi iconici e ricchi di storia Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, FIAT, Jeep®, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram, Vauxhall, e altri.

Il 1° marzo 2022 Stellantis N.V. ha presentato “*Dare Forward 2030*”, il piano strategico decennale con cui il gruppo si impegna a diventare campione mondiale nella lotta contro il cambiamento climatico, raggiungendo le zero emissioni da carbonio entro il 2038, con una riduzione del 50% entro il 2030<sup>13</sup>.

A supporto di questo disegno, è stabilito l'obiettivo che il 100% delle vendite in Europa e il 50% delle vendite negli Stati Uniti entro il 2030, pari a 5 milioni di veicoli all'anno, siano costituite da veicoli elettrici a batteria (BEV), con un'offerta complessiva di 75 modelli fra i vari brand, oltre un terzo dei quali nel mercato USA e 45 dei quali già in produzione nel 2024, anno spartiacque rispetto alla programmazione precedente. Tutto ciò dovrebbe consentire al gruppo Stellantis di raddoppiare i ricavi netti a 300 miliardi di euro, mantenere un punto di pareggio (break-even) inferiore al 50% delle consegne consolidate e sostenere margini di reddito operativo rettificato (AOI) a due cifre per tutto il decennio.

In questo scenario, è stato stabilito l'obiettivo strumentale di 5 miliardi di euro di “sinergie di cassa” annuali entro la fine del 2024 - sinergie che hanno già consentito al gruppo di chiudere il 2021 con un utile netto quasi triplicato a 13,4 miliardi di euro con l'11,8% di margine AOI<sup>14</sup>.

Le conseguenze per l'Italia, e in particolare per lo stabilimento ex FCA di Melfi, del primo piano strategico post-fusione sono state condivise da Stellantis con il Governo nell'ambito di una riunione svoltasi presso il Ministero dello Sviluppo Economico nel marzo 2022 alla presenza delle Organizzazioni sindacali<sup>15</sup>. In essa, come è stato successivamente riferito in Parlamento dal Vice ministro Pichetto<sup>16</sup>, l'azienda ha dichiarato di aver effettuato dal 2014 nel nostro Paese investimenti per oltre 3,5 miliardi di euro al fine di rinnovare la gamma di prodotti, garantendo la transizione verso le nuove tecnologie, soprattutto tramite la progettazione e lo sviluppo di nuovi propulsori con tecnologia elettrica ibrida “plug-in”, oltre che “mild hybrid”. L'azienda ha inoltre reso noto che Melfi sarà il primo stabilimento del gruppo a ospitare la nuova piattaforma denominata “STLA Medium”, citata nel piano strategico come specificatamente disegnata per l'elettrico puro (BEV), capace di ospitare batterie per un'autonomia massima di 700 km e carrozzerie con lunghezza compresa tra 4,35 e 5 metri. Infine, è stato annunciato che a partire dal 2024 a Melfi saranno prodotti 4 nuovi modelli di vetture completamente elettriche e *multibrand*, i cui marchi non sono al momento noti, e che saranno destinati ai

<sup>13</sup> I dettagli forniti in questo paragrafo sono tratti dalle informazioni messe a disposizione dall'azienda in italiano e in inglese nel proprio sito web all'indirizzo [www.stellantis.com](http://www.stellantis.com).

<sup>14</sup> <https://www.stellantis.com/it/news/comunicati-stampa/2022/febbraio/risultati-dell-esercizio-2021>.

<sup>15</sup> <https://www.mise.gov.it/index.php/it/notizie-stampa/stellantis-giorgetti-mise-e-governo-hanno-dato-segnale-importante>

<sup>16</sup> Camera dei Deputati, Interrogazione a Risposta Scritta 4/11164 del 25 gennaio 2022, risposta fornita il 30 giugno 2022. <https://aic.camera.it/aic/scheda.html?core=aic&numero=4/11164&ramo=C&leg=18>

principali mercati europei, nello specifico: Italia, Francia e Germania. Sarà inoltre realizzato in loco l'assemblaggio delle batterie per le vetture elettriche ivi fabbricate<sup>17</sup>.

Va ricordato che nel giugno 2020 è stata concessa all'allora FCA una garanzia SACE per oltre 5,6 miliardi di euro, corrispondenti a una copertura dell'80% del finanziamento richiesto, ai sensi dei commi 7 e 8 dell'art. 1 del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23 (c.d. decreto Liquidità). Il finanziamento è stato finalizzato alle esigenze sopravvenute a seguito della crisi da COVID-19, ed in particolare alla copertura: i) dei costi del personale impiegato su stabilimenti italiani; ii) del capitale circolante legato alla produzione nazionale, ivi compreso il pagamento della filiera italiana; iii) delle spese per investimenti destinati a centri e laboratori di ricerca e sviluppo in Italia. La garanzia SACE è stata concessa subordinatamente al rispetto di specifici impegni e condizioni, fra cui: il proseguimento nell'attuazione dei progetti industriali annunciati a dicembre 2019 (5 miliardi di euro complessivi); l'avvio di investimenti ulteriori per 200 milioni di euro; la non delocalizzazione della produzione di modelli di veicoli; il raggiungimento della piena occupazione entro il 2023, intesa come effettivo impiego nell'attività di tutti i dipendenti senza ricorso ad ammortizzatori sociali<sup>18</sup>.

Malauguratamente, le garanzie di mantenimento della forza lavoro a Melfi - attualmente impegnata a produrre Fiat 500X, Jeep Compass e Jeep Renegade, in percentuali, grosso modo, del 20%, 40% e 40% - sono state messe a dura prova dalle caratteristiche sfavorevoli della congiuntura cui si è fatto riferimento nella sezione precedente. Già nel giugno 2021 un accordo fra Stellantis e le Organizzazioni sindacali aveva istituito un contratto di solidarietà "difensivo" della percentuale massima del 45% accompagnato dalla maturazione dei ratei dei relativi istituti contrattuali e di legge che ha permesso il superamento delle perdite salariali<sup>19</sup>. È stato anche concordato un piano volontario di incentivazione all'esodo per i lavoratori con un debito contributivo di 4 anni, basato su un contributo del 90% della retribuzione lorda per i primi due anni, del 60% per il terzo anno e del 40% per il quarto, inclusa la copertura economica dei contributi. Infine, per i lavoratori di qualsiasi età privi dei requisiti pensionistici, è stato previsto un incentivo fino a 75.000 euro lordi, favorendo anche le trasferte verso gli stabilimenti italiani ed europei del gruppo Stellantis.

Come già anticipato nelle pagine iniziali del documento, in esito a tali accordi ci sono state **830 uscite su base volontaria**, a cui si sono aggiunte **250 trasferte infragruppo**.

L'estensione temporale del contratto di solidarietà è stata inoltre prorogata di un anno a partire dal 7 agosto ultimo scorso, in deroga alle previsioni del c.d. "Jobs Act", a seguito di una nuova intesa siglata presso il Ministero del Lavoro in data 20 luglio 2022<sup>20</sup>.

Anche dal punto di vista produttivo lo stabilimento di Melfi fatica a documentare la prevalenza di elementi di continuità rispetto all'inevitabile cambiamento indotto dall'adozione della nuova piattaforma dedicata al BEV. Anche qui riprendendo quanto già anticipato nelle pagine introduttive del documento, si rileva come nei primi sei mesi del 2022, secondo dati aziendali diffusi dalla FIM-Cisl<sup>21</sup>, la riduzione nel numero di veicoli Stellantis prodotti in Basilicata sia stata del -17% rispetto allo stesso periodo del 2021 (-19.216 unità), non distanti dai livelli di metà 2020, in piena crisi Covid. Rapportata allo stesso periodo 2019 la perdita è di oltre 59.000 autovetture (-38,7%, la più alta fra tutti gli stabilimenti italiani del Gruppo). Se la tendenza fosse confermata anche nei successivi trimestri dell'anno il numero di vetture prodotte nello stabilimento lucano non raggiungerebbe quello del 2021, e si attesterebbe a meno della metà che nel 2015, anno di lancio dei modelli Jeep e FIAT attualmente in produzione.

Di fronte a questo trend negativo sono comprensibili le perplessità delle Organizzazioni sindacali circa il dato previsionale dichiarato da Stellantis, dopo la sostituzione degli attuali modelli 500X, Compass e Renegade con i 4 nuovi modelli BEV, di 400.000 auto prodotte a regime, che costituisce la massima capacità produttiva dell'impianto di Melfi<sup>22</sup>. Nei fatti, ed in parallelo con il massiccio ricorso agli ammortizzatori sociali cui si è fatto cenno sopra, le azioni più salienti compiute dalla dirigenza dello stabilimento lucano nel corso del 2021-2022 hanno avuto per oggetto la reinternalizzazione delle funzioni logistiche, un tempo decentrate, con forti

<sup>17</sup> Lettera di Stellantis del 27 giugno 2022 al Governo, alla Regione e alle OO.SS., rinvenibile online al seguente link: [https://www.basilicata24.it/wp-content/uploads/2022/06/FCA-Italy-stab.-Melfi-Contratto-solidariet%C3%A0\\_richiesta-convocazione.pdf](https://www.basilicata24.it/wp-content/uploads/2022/06/FCA-Italy-stab.-Melfi-Contratto-solidariet%C3%A0_richiesta-convocazione.pdf)

<sup>18</sup> Camera dei Deputati, Bollettino delle Giunte e delle Commissioni Parlamentari. Attività produttive, commercio e turismo (X). Martedì 13 aprile 2021. Risposta del Governo a 5-05736 Moretto: Sul Piano Industriale per lo stabilimento automobilistico di Melfi del gruppo Stellantis-FCA. Allegato 4, pag. 64. <https://www.camera.it/leg18/824?tipo=A&anno=2021&mese=04&giorno=13&view=&commissione=10>

<sup>19</sup> I dettagli forniti in questo paragrafo sono tratti dal comunicato stampa congiunto FIM FIOM UILM FISMIC UGLM AQCF del 25 giugno 2021 rinvenibile al link: <https://www.cgilbasilicata.it/177955-fiom-cgil-stellantis-melfi-c-e-l-accordo.html?tmpl=component&print=1&layout=default>

<sup>20</sup> Si veda <https://www.fim-cisl.it/wp-content/uploads/2022/07/20220720-Stellantis-raggiunta-intesa-per-il-cds-di-Melfi.pdf>

<sup>21</sup> Si veda <https://www.fim-cisl.it/2022/07/04/fim-cisl-stellantis-produzione-i-semestre-2022-a-351-890-137-in-flessione-rispetto-al-2021/>

<sup>22</sup> Si veda: <https://www.cgilbasilicata.it/177955-fiom-cgil-stellantis-melfi-c-e-l-accordo.html?tmpl=component&print=1&layout=default>

ripercussioni sull'indotto locale di cui si dirà meglio sotto, e la riduzione da due a una delle linee di produzione su cui si articola l'organizzazione dell'impianto. Nel periodo transitorio, di qui al 2024, anno di avvio della produzione dei nuovi modelli BEV (o almeno di alcuni di essi), questa riconfigurazione industriale appare compatibile più con il mantenimento che non con l'incremento dei numeri di vetture attualmente prodotte, intorno al 50% della capacità massima, tenuto anche conto della relativa anzianità dei tre modelli attualmente in produzione in termini di anni dalla prima uscita nel mercato. A questo dimensionamento produttivo, una recente nota ufficiale di Stellantis<sup>23</sup> posiziona l'esubero di personale (seppur di natura temporanea) nell'ordine dei **4.704 lavoratori**.

#### STELLANTIS ITALIA: Volumi Produttivi dal 2013 al 30 giugno 2022

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte nel I° semestre anni 2019-2022						
		30/06/19	30/06/20	30/06/21	30/06/22	22 VS 21	22 VS 20	22 VS 19
<b>Polo Produttivo Torinese</b>	3.615	7.078	5.725	35.014	48.760	39,3%	751,7%	588,9%
<b>Maserati Modena</b>	1.350	710	-	410	610	48,8%		-14,1%
<b>Cassino</b>	3.070	28.664	14.692	22.966	26.310	14,6%	79,1%	-8,2%
<b>Pomigliano</b>	4.250	117.382	45.670	72.700	79.730	9,7%	74,6%	-32,1%
<b>Melfi</b>	6.200	152.767	82.175	112.796	93.580	-17,0%	13,9%	-38,7%
<b>Tot Stellantis Auto</b>	<b>18.485</b>	<b>306.601</b>	<b>148.262</b>	<b>243.886</b>	<b>248.990</b>	<b>2,1%</b>	<b>67,9%</b>	<b>-18,8%</b>
<b>Sevel - Fiat Professional*</b>	5.400	149.216	106.730	163.780	102.900	-37,2%	-3,6%	-31,0%
<b>Totale</b>	<b>23.885</b>	<b>455.817</b>	<b>254.992</b>	<b>407.666</b>	<b>351.890</b>	<b>-13,7%</b>	<b>38,0%</b>	<b>-22,8%</b>

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte								
		31/12/13	31/12/14	31/12/15	31/12/16	31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21
<b>Polo Produttivo Torinese</b>	3.615	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	<b>77.267</b>
<b>Maserati Modena</b>	1.350	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	<b>860</b>
<b>Cassino</b>	3.070	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	<b>43.753</b>
<b>Pomigliano</b>	4.250	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	<b>123.000</b>
<b>Melfi</b>	6.200	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	<b>163.646</b>
<b>Tot Stellantis Auto</b>	<b>18.485</b>	<b>384.550</b>	<b>394.480</b>	<b>659.294</b>	<b>712.956</b>	<b>743.454</b>	<b>667.526</b>	<b>525.664</b>	<b>460.610</b>	<b>408.526</b>
<b>Sevel - Veicoli Commerciali *</b>	5.400	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	<b>265.048</b>
<b>Totale</b>	<b>23.885</b>	<b>588.500</b>	<b>624.230</b>	<b>920.094</b>	<b>1.002.966</b>	<b>1.035.454</b>	<b>964.533</b>	<b>818.880</b>	<b>717.636</b>	<b>673.574</b>

\*+280 Somministrati

Spostando quindi l'attenzione dallo stabilimento Stellantis all'indotto circostante, presente nel Comparto industriale di Melfi e nelle aree limitrofe, occorre evidenziare tre punti di grande sofferenza:

1. Il già avvenuto, sostanziale **smantellamento del sistema della logistica** sviluppatosi in circa 30 anni al servizio quasi esclusivo del cliente Stellantis;
2. Il forte **ridimensionamento delle commesse** legate ai tre modelli attualmente in produzione, già nel periodo attuale;
3. La **grande selettività**, per usare un eufemismo, con cui Stellantis sta facendo ricorso a fornitori locali, interpellandoli per un possibile coinvolgimento nella produzione dei quattro nuovi modelli.

1. Dal primo punto di vista, la crisi di settore si è già manifestata con una chiara tendenza alla desertificazione, ovvero all'abbandono del Comparto industriale di Melfi da parte degli operatori ivi insediati, vuoi per via di chiusure che per delocalizzazioni di stabilimenti. Ne sono traccia palese (e documentata): l'annuncio della messa in liquidazione di subfornitori di secondo livello come Business Logistic (53 addetti)<sup>24</sup> e la recente quantificazione, di fonte sindacale, a supporto dello stato di agitazione avviato a inizio agosto 2022, in circa 657 lavoratori a rischio di perdita di posti di lavoro nelle aziende dell'indotto legate alla logistica<sup>25</sup>. Va inoltre ricordato il protrarsi dell'incertezza per 128 dipendenti dell'ex centro di distribuzione Auchan, smantellato a

<sup>23</sup> Si veda: [https://www.basilicata24.it/wp-content/uploads/2022/06/FCA-Italy-stab.-Melfi-Contratto-solidaritet%C3%A0\\_richiesta-convocazione.pdf](https://www.basilicata24.it/wp-content/uploads/2022/06/FCA-Italy-stab.-Melfi-Contratto-solidaritet%C3%A0_richiesta-convocazione.pdf).

<sup>24</sup> Si veda: <https://www.basilicata24.it/2022/07/indotto-melfi-azienda-logistica-dichiara-crisi-53-lavoratori-rischiano-il-posto-114907/>

<sup>25</sup> Si veda: [https://www.trmtv.it/attualita/economia/2022\\_08\\_02/339621.html](https://www.trmtv.it/attualita/economia/2022_08_02/339621.html)

seguito dell'acquisizione da parte del gruppo Conad<sup>26</sup>, e il cui riassorbimento è legato agli esiti di un bando pubblico per la reindustrializzazione dell'area, reiterato dalla Regione per mancanza di manifestazioni di interesse, nonostante una dotazione di 8 milioni di euro<sup>27</sup>.

2. Dal secondo punto di vista, la tabella successiva, di fonte Confindustria Basilicata e aggiornata al marzo 2022, quantifica in 2481 i lavoratori delle proprie aziende associate interessati da ammortizzatori sociali - per la gran parte Cassa Integrazione Ordinaria, ma anche Contratti di Solidarietà - che tuttavia in molti casi celano situazioni ad alto rischio, trattandosi di attività in fase di reinternalizzazione da parte di Stellantis: ad esempio il totale dei lavoratori in elenco impegnati in attività di sequenziamento - cioè trasferimento e posizionamento dei componenti sulla linea produttiva - è di 411, da confrontare con i 657 di fonte sindacale.

Organico	Attività	Associata a Confindustria Basilicata	Amm. Sociale utilizzato
102	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS
100	Montaggio moduli alzacristalli el.	SI	CIGO
55	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CIGO
99	Imbottiture in poliuretano espanso per sedili	SI	CIGO
62	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS
48	Montaggio gomme su cerchi	SI	CIGO
456	Produzione sedili	SI	CDS
45	Sequenziamento e stoccaggio vetture su piazzali	SI	CDS
189	Prod. vasca presa aria, fondello sede fanale, rinforzi ossatura	SI	CIGO
44	Prod. molle sospensione e assemblaggio barre stabilizzatrici	SI	CIGO
174	Stampaggio, imbutitura e profilatura dei particolari lastrati	SI	CIGO
201	Produzione struttura sedili auto e altri componenti	SI	CIGO
69	Produzione leve cambio	SI	CIGO
88	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS
119	Produzione puntone dx/sx , traversa ant./post.	SI	CIGO
20	Tubi freno, tubi benzina, tubazioni per motori	SI	CIGO
144	Particolari per autotelaio/scocca	SI	CIGO
146	Produzione pannelli porta	SI	CIGO
20	Produzione particolari in materia plastica	SI	CIGO
59	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS
177	Pulizie civili e industriali	SI	CIGO
64	Energia Fca Plant	SI	CIGO

3. Dal terzo punto di vista, gli autori di questo documento hanno intervistato, riservatamente, numerose imprese dell'indotto locale di Stellantis, per approfondire la tematica degli ordinativi legati alle componenti dei nuovi modelli elettrici. Da questa serie di dialoghi, svoltisi in prevalenza nei mesi di luglio e agosto 2022, coinvolgendo sia le risorse umane che le direzioni di stabilimento e in alcuni casi anche responsabili di rango superiori, sono emerse alcune evidenze degne di nota:

- Innanzitutto, la preparazione della produzione dei nuovi modelli BEV a partire dal 2024 è già iniziata, con l'invio di richieste di offerta da parte della direzione dello stabilimento Stellantis ad alcuni fornitori abituali, ma non per tutti e 4 i modelli, bensì solo per 1-2 di essi, lasciando intendere che la fase transitoria non sia ancora perfettamente delineata nella sua articolazione temporale;
- Inoltre, solo una minoranza di aziende dell'indotto è stata interpellata, e di queste (fra le intervistate) solo un paio hanno manifestato ragionevole ottimismo circa la competitività delle proprie offerte. Per tutte le altre imprese, non ci sono chiare prospettive di lavoro post-2023, essendo ormai assodato che la produzione delle attuali autovetture non sarà proseguita nel sito di Melfi, ma eventualmente in altri stabilimenti del gruppo Stellantis;
- Infine, per le imprese che presumono di trovarsi, a inizio 2023, in possesso di conferme d'ordine relative ai nuovi modelli, l'arco temporale degli investimenti necessari ad aderire alle nuove specifiche tecniche

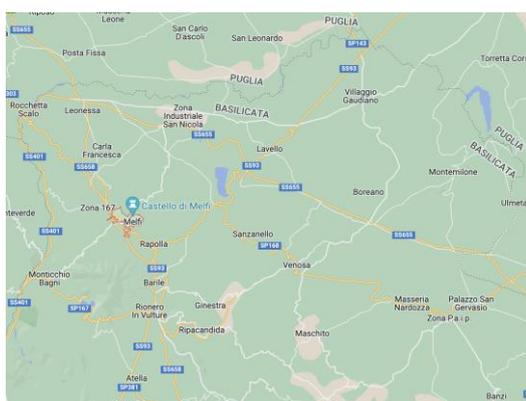
<sup>26</sup> Si veda: <https://www.rainews.it/tgr/basilicata/articoli/2021/07/bas-conad-margherita-auchan-lavoratori-cgil-cisl-uil-san-nicola-di-melfi-a8e8bd67-c6cf-4478-9ce0-3fcff7a7f424.html>

<sup>27</sup> Si veda: <https://portalebandi.regione.basilicata.it/PortaleBandi/detail-bando-altri.jsp?id=6632>

e produttive sarà posizionato entro 12 mesi dalla data attuale, quindi al di fuori del possibile intervento della Legge 181, per ragioni meramente di durata procedimentale.

Alla luce di quanto sopra, la Regione Basilicata sta pubblicando un intervento straordinario di natura finanziaria, limitato nel tempo e negli importi, come soluzione ponte in attesa che gli effetti dell'auspicata dichiarazione di area di crisi industriale complessa possano venire a maturazione.

## LE RIPERCUSSIONI DELLA CRISI DI MELFI SULL'ECONOMIA E LA SOCIETA' LUCANE



Come mostrano le immagini<sup>28</sup>, il Sistema Locale di Lavoro (SLL) di Melfi è posizionato all'estremo nord della Basilicata, al confine tra la Campania e la Puglia, ed è connesso a sud con il capoluogo di regione per il tramite della SS 658 (tempo di percorrenza medio Potenza Melfi 45 minuti), a ovest con la Campania tramite l'autostrada A16 con innesto a Candela, circa 25 km a nord di Melfi (tempo di percorrenza medio Napoli Melfi 2 ore), e infine a nord-est con la Puglia sempre via Candela tramite l'autostrada A16/A14 (con tempo di percorrenza medio di un'ora e mezza fino all'aeroporto di Bari Palese).

I 13 Comuni appartenenti al SLL secondo la classificazione ISTAT al 1° gennaio 2022<sup>29</sup> sono localizzati come segue: uno in provincia di Avellino (Monteverde), uno in provincia di Foggia (Rocchetta Sant'Antonio) e 11 in provincia di Potenza, ovvero: Banzi, Forenza, Ginestra, Lavello, Maschito, Melfi, Montemilone, Palazzo San Gervasio, Rapolla, Ripacandida e Venosa<sup>30</sup>. I più recenti dati demografici risalgono al censimento del 2011 e possono essere così riassunti (fra parentesi il rapporto con la provincia di Potenza):

Comune	Pop. 2011	Var su 2001	Pendolari per studio	Pendolari per lavoro	% Pop. res.
Banzi	1.406	-7,1%	240	347	24,7%
Forenza	2.209	-13,2%	321	535	24,2%
Ginestra	741	+2,1%	135	197	26,6%
Lavello	13.590	+2,6%	2.419	3.800	28,0%
Maschito	1.730	-7,2%	241	415	24,0%
Melfi	17.425	+8,2%	3.314	5.374	30,8%
Montemilone	1.725	-13,8%	233	336	19,5%
Palazzo San Gervasio	5.027	-3,0%	889	1.236	24,6%
Rapolla	4.430	-4,7%	830	1.099	24,8%
Ripacandida	1.733	-1,9%	299	403	23,3%
Venosa	12.167	+0,2%	2.124	3.272	26,9%

<sup>28</sup> Crediti: per lo zoom sull'area di Melfi Google Maps, per la mappa dei Sistemi Locali di Lavoro Regione Basilicata, Dipartimento Politiche di Sviluppo, Lavoro, Formazione e Ricerca, Ufficio Politiche di Sviluppo e per la carta delle regioni italiane Wikipedia.

<sup>29</sup> Si veda <https://www.istat.it/it/files/2021/01/Composizione-dei-Sistemi-Locali-del-Lavoro-2011-al-01012022.zip>

<sup>30</sup> Salvo quando diversamente indicato, le analisi che seguono si riferiscono agli 11 Comuni del SLL ubicati in Basilicata.

<b>Totale</b>	<b>62.183 (16,5%)</b>	<b>+0,7%</b>	<b>11.045 (18,4%)</b>	<b>17.014 (16,9%)</b>	
---------------	-----------------------	--------------	-----------------------	-----------------------	--

Come si può notare, il SLL di Melfi per la sua parte lucana rappresentava circa il 16,5% della popolazione provinciale nel 2011 e si caratterizzava per un'elevata dinamicità - in particolare, una percentuale variabile tra il 20 e il 30 per cento della popolazione dei rispettivi Comuni dichiarava di spostarsi quotidianamente per motivi di lavoro, in linea quanto rilevato nel resto della Provincia. Si tratta di percentuali importanti che si aggiungono a quelle, di poco inferiori, legate al pendolarismo per motivi di studio, che si aggirano intorno ai due terzi del dato precedente.

Il saldo demografico rispetto al 2001 era stato leggermente positivo (+0,7%) grazie soprattutto agli incrementi registrati nel Comune di Melfi (+8,2%), e a qualche distanza nel Comune di Lavello (+2,6%), nonché alla sostanziale invarianza del Comune di Venosa (+0,2%), che complessivamente ospitavano i due terzi della popolazione residente nel SLL.

Le stime ISTAT più recenti sulle forze di lavoro nel SLL, che comprendono anche i due Comuni ubicati fuori provincia e regione, risalgono al 2019 e per questo si può ritenere fotografino adeguatamente la situazione "pre-crisi":

SLL	Popolazione totale	Forze di lavoro <sup>31</sup>	In cerca di occ.	Tasso di occ. <sup>32</sup>	Tasso di disocc. <sup>33</sup>	Tasso di att. <sup>34</sup>
<i>Melfi</i>	62,9mila	24,4mila	2,6mila	39,9%	10,6%	44,6%
altri lucani	488,7mila	184,1mila	19,8mila	38,2%	10,7%	42,7%
<i>rapporto</i>	11,4%	11,7%	11,6%	+1,7%	-0,1%	+1,8%

Considerando, dalla medesima fonte<sup>35</sup>, il complesso dei SLL lucani escluso Melfi, si nota che quest'ultimo, pur rappresentando circa l'11,4%-11,7% della popolazione e delle forze di lavoro, mostrava nel 2019 un tasso medio di occupazione più elevato dell'1,7%, un tasso di disoccupazione inferiore dello 0,1% e di conseguenza un tasso di attività più elevato dell'1,8%. Tutto questo è sicuramente frutto anche del fatto che, unitamente ai SLL del mobile di Matera e dell'agroalimentare di Pisticci, quello di Melfi è l'unico esistente in Basilicata di chiaro orientamento manifatturiero, in particolare legato all'industria dei mezzi di trasporto, che secondo ISTAT è presente in altri 15 SLL a livello nazionale, 5 dei quali localizzati in Piemonte, uno in Friuli VG, uno in Toscana, uno nel Lazio, 2 in Abruzzo, uno in Molise, 2 in Campania e 2 in Sicilia.

L'assoluta rilevanza del settore a livello nazionale e regionale può essere misurata anche attraverso il saldo fra esportazioni e importazioni per talune categorie merceologiche (ATECO 2007) come gli autoveicoli (cod. CL 291) e le loro componenti e accessori, inclusi i motori (cod. CL 293), sempre utilizzando dati ISTAT<sup>36</sup>. In particolare, il saldo positivo tra esportazioni e importazioni di autoveicoli e quello negativo fra esportazioni e importazioni di componenti e accessori/motori riflettono, per ragioni simili, l'intensità reale delle attività manifatturiere che si localizzano in provincia di Potenza, quindi nel SLL di Melfi ove si concentra, come già detto, l'intera industria lucana dei mezzi di trasporto.

A tal fine, la seguente tabella mette a confronto le evidenze relative al 2019 (stesso anno delle statistiche sui SLL mostrate in precedenza) e al 2021 (anno post-Covid in cui è avvenuta la stipula del primo accordo con le Organizzazioni sindacali sull'utilizzo del contratto di solidarietà nello stabilimento ex SATA/FCA di Melfi) nonché al 1° trimestre 2022 (lo stesso per cui si dispone dei dati sugli ammortizzatori sociali nell'indotto Stellantis, già mostrati nella sezione precedente).

<sup>31</sup> Somma degli occupati totali e delle persone in cerca di occupazione.

<sup>32</sup> Rapporto tra occupati totali e popolazione (sopra i 15 anni di età).

<sup>33</sup> Rapporto tra persone in cerca di occupazione e forze di lavoro.

<sup>34</sup> Rapporto tra forze di lavoro e popolazione (sopra i 15 anni di età).

<sup>35</sup> Si veda <https://www.istat.it/it/files//2020/10/SLL-Stime-occupati-e-disoccupati-2006-2019.xls>

<sup>36</sup> In particolare, le analisi che seguono utilizzano evidenze tratte dal sito <https://www.coeweb.istat.it/>

Saldo EXP-IMP nei trimestri:	I-IV 2019			I-IV 2021			I 2022		
	Codici ATECO 2007	CL 291	CL293	Tutti	CL 291	CL293	Tutti	CL 291	CL293
Potenza (Melfi)	€2,183B	-€0,548B	€1,282B	€1,588B	-€0,411B	€0,852B	€0,347B	-€0,116B	€0,172B
% su Basilicata	99,9%	104,4%	89,8%	100,0%	107,9%	83,3%	99,9%	107,9%	87,9%
% su Italia	(15,5%)	(9,5%)	2,3%	(23,1%)	(8,3%)	2,0%	(22,4%)	(9,6%)	(2,6%)

Emergono le seguenti regolarità:

- Mentre a livello nazionale il saldo fra esportazioni e importazioni di autoveicoli (CL 291) è negativo, lo stesso è positivo in Basilicata, e nonostante la diminuzione intercorsa fra 2019 e 2021 (da 2,183 a 1,588 miliardi di euro), il suo peso percentuale è aumentato dal 15,5% al 23,1% ed è rimasto stabile al 22,4% nel primo trimestre del 2022;
- Mentre a livello nazionale il saldo fra esportazioni e importazioni di componenti e accessori/motori di autoveicoli (CL 293) è positivo, lo stesso è negativo in Basilicata, a rimarcare il carattere industriale e di trasformazione di questi acquisti. Il suo peso percentuale è diminuito dal 9,5% all'8,3% fra 2019 e 2021, per poi ritornare al 9,6% nel primo trimestre 2022;
- Vi è sostanziale coincidenza fra il dato di Potenza (cioè di Melfi) e quello relativo a tutta la Basilicata, soprattutto per quanto riguarda il saldo fra esportazioni e importazioni di autoveicoli (CL 291) mentre vi è uno scostamento variabile fra il 4,4% e il 7,9% per ciò che concerne la componentistica, accessori e motori (CL 293);
- Il saldo complessivo, cioè riferito a tutti i codici ATECO, fra esportazioni e importazioni nella sola provincia di Potenza è stabilmente superiore all'80% del saldo regionale, e al 2% del saldo nazionale (negativo nel primo trimestre 2022). Ciò dimostra la forte dipendenza della performance di settore sia in Basilicata che in Italia, dalle dinamiche riguardanti il Comparto industriale di Melfi.

A completamento di questa succinta analisi, può essere sufficiente citare il più recente Rapporto annuale della Banca d'Italia (giugno 2022, p. 8): *“L'automotive è il più rilevante comparto industriale lucano: nel 2019 (ultimo anno per cui sono disponibili i dati Istat di contabilità territoriale) costituiva circa la metà del valore aggiunto dell'industria manifatturiera regionale e il 7 per cento del totale delle attività economiche; le esportazioni della regione sono costituite per tre quarti da autoveicoli; circa il 5 per cento degli occupati lucani è impiegato nella fabbricazione di mezzi di trasporto. (...) Nel 2019 gli occupati del comparto in regione erano circa 10.700, di cui quasi 7.500 impiegati presso lo stabilimento Stellantis”*.

Se si confrontano queste stime con quanto riportato nella sezione precedente, ovvero i circa 2.500 dipendenti di aziende aderenti a Confindustria Basilicata che attualmente beneficiano di ammortizzatori sociali, e il dato (seppur temporaneo) di 4.700 esuberanti dichiarato dalla direzione dello stabilimento nel giugno 2022, appare evidente il carattere drammaticamente esteso e dirompente della crisi di settore, che con grande fatica l'azione pubblica sta contenendo nei suoi effetti economici e sociali.

Dal punto di vista economico è importante tenere presente la pervasività della crisi, che si sta estendendo dal settore automobilistico *stricto sensu* (principalmente localizzato all'interno del Comparto industriale di Melfi) ad altri settori industriali e di servizi ad esso collegati e caratterizzati da elevati tassi di dipendenza a monte (*upstream - U*) e a valle (*downstream - D*).

Secondo un'analisi ancora di Banca d'Italia, eseguita nel 2022 utilizzando le tavole input-output dell'ISTAT<sup>37</sup>, i settori maggiormente a rischio sono attualmente i seguenti:

- codice ATECO 19 - Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio (D),
- codice ATECO 22 - Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche (U),
- codice ATECO 25 - Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature (U),
- codice ATECO 26 - Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi (U),

<sup>37</sup> Cfr. Banca d'Italia, Economie regionali. Rapporti annuali regionali - Note metodologiche, giugno 2022, p. 9.

- codice ATECO 27 - Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche (U),
- codice ATECO 28 - Fabbricazione di macchinari e apparecchiature di impiego generale (U & D),
- codice ATECO 30 - Fabbricazione di altri mezzi di trasporto, diversi dagli autoveicoli (D),
- codice ATECO 33 - Riparazione, manutenzione e installazione di macchine e apparecchiature (D),
- codice ATECO 37 - Gestione delle reti fognarie (D),
- codice ATECO 38 - Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti e recupero dei materiali (D),
- codice ATECO 39 - Attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti (D),
- codice ATECO 45 - Commercio all'ingrosso e al dettaglio, manutenzione e riparazione di autoveicoli e motocicli (U & D),
- codice ATECO 72 - Ricerca scientifica e sviluppo sperimentale (U),
- codice ATECO 95 - Riparazione di computer e di beni per uso personale e per la casa (U).

Il Registro statistico delle Unità Locali (ASIA - UL) intrattenuto dall'ISTAT e attualmente aggiornato al 2019 fornisce la seguente ricostruzione<sup>38</sup> della consistenza dei predetti settori, che possiamo definire "a rischio" e che sicuramente hanno già iniziato a manifestare segnali di sofferenza nei mesi scorsi:

Codici ATECO 2007	19	22	25	26	27	28	30	33	Totali	(29)	Per memoria: C
Numero unità locali	13	57	476	22	39	81	10	284	982	(37)	3.083
Numero medio addetti	81	979	2.581	194	341	1.143	164	1.239	6.722	(9.943)	26.534

Codici ATECO 2007	37	38	39	45	72	95	Totali
Numero unità locali	13	116	11	1.402	85	162	1.789
Numero medio addetti	155	1.661	186	3.284	124	308	5.718

Si tratta complessivamente di oltre 2.700 unità locali con più di 12.000 addetti diretti, cui va aggiunto (sempre dalla stessa fonte) il dato di 37 unità locali con poco meno di 10.000 addetti appartenenti al Codice ATECO 29 - Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi - che ovviamente va riportato a parte per evitare duplicazioni.

Per memoria, nel medesimo anno 2019 gli addetti complessivi del settore manifatturiero "C" in Basilicata (di cui fanno parte i Codici ATECO 19-33) erano circa 26.500 distribuiti in oltre 3.000 unità locali. Pertanto, **la crisi di cui stiamo anticipando gli sviluppi è suscettibile di minare alle basi il futuro industriale di questa regione, colpendo direttamente o indirettamente un terzo delle unità locali e oltre la metà degli addetti totali nel settore.**

Dal punto di vista sociale le conseguenze sono immaginabili, ma probabilmente acuite dal fatto che, tuttora, il sistema regionale non è ancora ritornato alla situazione pre-Covid dal punto di vista del dispiegamento delle reti di protezione sociale. Ad esempio, sempre secondo il già citato rapporto annuale della Banca d'Italia del giugno 2022, al dicembre dello scorso anno le famiglie che percepiscono il Reddito o la Pensione di Cittadinanza erano in Basilicata poco più di 11.000, l'8 per cento in più rispetto al 2020 (p. 31), il 4,9% sul totale di circa 235.000 famiglie registrate in anagrafe secondo ISTAT; l'importo medio mensile ottenuto dai beneficiari è stato pari a 520 euro per il Reddito e a 250 euro per la Pensione. Va ricordato che soprattutto nel Mezzogiorno vi è una forte correlazione tra la quota di famiglie beneficiarie della misura e l'incidenza della povertà assoluta, la cui crescita potrebbe aver risentito anche della compressione dei livelli di consumo dovuta al diffondersi dell'epidemia e alle connesse misure di contenimento. Parimenti, fra il 2020 e il 2021 il ricorso alle misure di integrazione salariale nel settore dei mezzi di trasporto (che da solo rappresenta quasi la metà delle ore autorizzate totali) ha registrato un incremento di oltre un quinto, mentre diminuiva negli altri settori economici, riflettendo il maggiore consolidamento della crescita a livello nazionale e regionale (p. 26). Infine, le misure poste in essere dal Governo per fronteggiare l'emergenza occupazionale (DL 41/2021 e Legge

<sup>38</sup> In particolare, la tabella e le successive analisi riportano elementi estratti dal sito <https://www.dati.istat.it/>

106/2021) hanno allentato i requisiti di accesso alla nuova assicurazione sociale per l'impiego (NASpI) e ne hanno sospeso la decurtazione mensile a partire dal primo giorno del quarto mese di fruizione. In regione Basilicata sono state presentate circa 20.000 domande, un dato in lieve riduzione rispetto all'anno precedente (-0,5 per cento; -0,8 nel Mezzogiorno e -5,8 in Italia); il calo ha tuttavia beneficiato del numero contenuto di cessazioni di contratti alle dipendenze registrato nel corso dell'anno, dovuto alla lenta rimozione del blocco ai licenziamenti introdotto con il DL 18/2020 (decreto "cura Italia") e successivamente più volte prorogato fino al mese di luglio 2021 (p. 27). Da allora il tasso di licenziamento - calcolato come il rapporto tra numero di cessazioni promosse dal datore di lavoro e stima degli occupati alle dipendenze elaborata a partire dai dati sui dipendenti del settore privato dell'INPS - è tornato visibilmente a crescere ma è rimasto inferiore rispetto ai livelli pre-pandemici in tutti i principali settori economici, grazie al ricorso agli ammortizzatori sociali (p. 24). Per tutte queste ragioni non può essere motivo di soddisfazione che il reddito disponibile delle famiglie lucane - secondo le stime di Prometeia - sia tornato ai livelli pre-Covid nel 2021. Rimangono infatti le tracce diffuse del calo del 2,1 per cento avvenuto nel 2020, per effetto della riduzione dei redditi da lavoro e da proprietà, solo in parte compensata dall'aumento dei trasferimenti netti, in connessione con le misure di contrasto agli effetti della crisi pandemica. Rimangono soprattutto i timori che già nell'anno in corso, la dinamica del potere d'acquisto sia frenata dall'aumento dei prezzi, iniziato intorno alla metà del 2021 e proseguito con intensità crescente nella prima metà del 2022.

## LE POLITICHE INDUSTRIALI DI LIVELLO REGIONALE

Oltre a intrattenere rapporti, come detto, con le parti sociali e istituzionali e a progettare un nuovo regime di aiuto straordinario nell'attesa del materializzarsi delle misure di sostegno a carattere nazionale, la Regione Basilicata è in questo momento attiva su diversi fronti che messi insieme danno conto della volontà, sempre ribadita in ogni occasione pubblica, di non abbandonare a se stesso il Comparto di Melfi, ma al contrario non lasciare inesplorata alcuna opportunità derivante dalla legislazione nazionale ed europea in tema di politiche di sviluppo.

Al riguardo merita ricordare, illustrandole in maggiore dettaglio, le iniziative seguenti:

- L'area ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata
- Il Cluster Lucano Automotive - Fabbrica Intelligente
- Il Campus Manufacturing di Melfi
- I Contratti di Sviluppo a valenza regionale
- Il Piano di reindustrializzazione delle aree ex-Auchan
- Le opportunità create dal Fondo Automotive e dalla Legge 181/1989.

### L'area ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata

In Basilicata le ZES – Zone Economiche Speciali comprese nella **ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata**<sup>39</sup>, istituita con DPCM 6 giugno 2019, si estendono per oltre 1.000 ettari distribuiti frammentariamente in 3 poli logistici (Melfi, Ferrandina e Galdo di Lauria) e 11 aree industriali/Paip, tra cui San Nicola di Melfi, Valle di Vitalba, Balvano, Baragiano, Tito, Val Basento, Viggiano e Senise e le aree Paip di Policoro, Scanzano Jonico e Galdo di Lauria.

La Regione Basilicata, per dare attuazione alla ZES Ionica, ha approvato nel 2019 un **Piano di Sviluppo Strategico** in tema di infrastrutture e di messa in sicurezza delle aree, a cui deve ancora far seguito l'implementazione di un **Piano di Semplificazione amministrativa e burocratica** al fine di massimizzare l'efficacia dell'azione amministrativa, definire tempi certi di conclusione degli iter procedurali e implementare percorsi speciali in deroga agli iter ordinari.

Il perimetro della ZES Ionica copre però soltanto 180 ettari dell'agglomerato industriale di Melfi e non comprende i macrolotti occupati dagli stabilimenti della Stellantis e delle varie imprese dell'indotto.

La Regione, tenendo conto dell'acuirsi della crisi del settore auto, ha chiesto di recente al Governo nazionale di estendere l'area ZES di Melfi di ulteriori 87 ettari con l'obiettivo di farvi rientrare anche la porzione del conglomerato industriale occupato dalle imprese dell'indotto automotive, in modo da consentire alle stesse di beneficiare delle relative agevolazioni.

A agevolazioni che consistono, in primis, nella riduzione del 50% dell'imposta sul reddito derivante dallo svolgimento dell'attività all'interno della ZES a decorrere dal periodo d'imposta nel corso del quale è stata intrapresa la nuova attività o eseguito l'investimento incrementale sull'attività già esistente e per i 6 periodi d'imposta successivi.

Alle agevolazioni fiscali si aggiungono poi le altre azioni a vantaggio dell'area proposte dalla Regione che sono l'abbattimento dei costi della TARI per le aziende dell'area melfitana, alla cui rivitalizzazione potrebbero contribuire anche i contratti di sviluppo a valenza regionale e i bandi 4.0 per l'efficientamento energetico, per i quali la Regione ha previsto di utilizzare i fondi rivenienti dai diritti di sfruttamento del petrolio estratto in Basilicata.

Partendo dal settore automobilistico, le politiche industriali regionali per l'area di Melfi prevedono l'indirizzamento dei temi e dei contenuti di eccellenza non solo sul rafforzamento e la specializzazione dell'indotto automobilistico, ma anche su *attività trasversali* tali da poter essere facilmente trasferite, coinvolgendo nel processo di innovazione gli altri settori produttivi presenti nell'area.

---

<sup>39</sup> Il Decreto legge 20 giugno 2017 n. 91, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017 n. 123 (GURI Serie Generale n. 188 del 12 agosto 2017) e successive modificazioni, nell'ambito degli interventi urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, ha previsto e disciplinato la possibilità di istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) all'interno delle quali le imprese già operative o di nuovo insediamento possono beneficiare di agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative. Con il DPCM 25 gennaio 2018 è stato adottato il Regolamento recante l'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES) (GURI Serie Generale n. 47 del 26 febbraio 2018). Con il Decreto del Direttore generale dell'Agenzia per la Coesione territoriale n. 69/2022 è stato attivato il progetto complesso "Supporto ZES" che prevede anche la soppressione della Segreteria di supporto di cui al Decreto del Direttore generale n. 11/2021.

L'obiettivo prioritario è quindi quello di promuovere nell'area ZES la diversificazione produttiva dell'indotto automotive, soprattutto quello di secondo livello, migliorando la competitività delle imprese coinvolte, puntando sulla specializzazione produttiva, senza trascurare però gli altri settori economici rappresentati nell'area, quali in primis quelli dell'agroindustria e della meccanica di precisione.

A tali fini vanno sicuramente valorizzate tutte le specializzazioni regionali trasversali collegate e che coinvolgono gli organismi di ricerca presenti sul territorio (Università degli studi della Basilicata, Enea, Cnr, Centro di ricerca campus manufacturing FCA) che si articolano sulle tematiche legate alla ottimizzazione produttiva, alla logistica, alla supply chain, ai sistemi di propulsione ad alta efficienza e basse emissioni, alle metodologie avanzate di combustione, al recupero energetico e alla riduzione di inquinanti dovuti alle emissioni dei gas di scarico, alla robotica e alla mecatronica e che rappresentano un alto valore aggiunto per l'attrazione degli investimenti dell'area ZES.

Anche il **PNRR prevede Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali**, per spingere lo sviluppo economico nelle zone del Mezzogiorno che dispongono già di una base produttiva. I progetti previsti riguardano in particolare: le urbanizzazioni primarie, il collegamento di tali aree con le reti stradali e ferroviarie ed in particolare i collegamenti dell'ultimo miglio con porti o aree industriali; la digitalizzazione della logistica, le urbanizzazioni e i lavori di efficientamento energetico; il rafforzamento della resilienza dei porti.

In questa direzione sono stati predisposti vari progetti per le aree industriali delle province sia di Matera che di Potenza. Tra le opere per le quali è stato richiesto il finanziamento del PNRR rientra anche **l'intervento di urbanizzazione, ripristino, adeguamento e potenziamento dei servizi nell'area ZES di Melfi**, che prevede un piano di investimenti di 15 milioni di euro i cui contenuti sono meglio indicati nella proposta di massima di Piano di Riconversione e Riqualificazione Industriale di Melfi sviluppata in appresso.

Nel frattempo, con deliberazione di Giunta dell'8 luglio 2002, la Regione ha approvato il "*Piano di ripristino e messa in sicurezza delle aree industriali della Provincia di Potenza e adempimenti conseguenti*", con uno stanziamento complessivo di 8.818.230 euro per finanziare i relativi interventi. Di questi, 1.280.000 euro sono destinati alle manutenzioni straordinarie (viabilità, segnaletica, pubblica illuminazione ecc.) al servizio del comparto produttivo di Melfi.

## **Il Cluster Lucano Automotive - Fabbrica Intelligente**

Nella programmazione per il settennio 2014-2020, lo sviluppo di una *Smart Specialization Strategy (S3)* regionale è stata considerata dalla Commissione Europea una preconditione necessaria al fine di accedere ai finanziamenti europei indiretti, in particolare quelli del PO-FESR, ed articolare efficacemente gli investimenti per ottenere un alto impatto economico e una forte ricaduta sociale nei territori oggetto degli investimenti stessi. La Regione Basilicata, seguendo tale approccio, nel 2015 ha elaborato la propria "**Strategia S3**", identificando le 5 aree di specializzazione intelligente che mirano a valorizzare e potenziare le eccellenze esistenti in Regione, in grado di generare nel medio periodo le migliori esternalità positive per la comunità locale: **Automotive, Aerospazio, BioEconomia, Energia e Industria Culturale e Creativa**.

Nello documento S3 veniva previsto un articolato modello di governance regionale che prevedeva la necessità di aggregazione degli stakeholders interessati alla ricerca e all'innovazione per ciascuna delle 5 aree tematiche, fossero essi pubblici o privati.

L'obiettivo era quello di promuovere la nascita di Gruppi Tematici Operativi e/o Cluster Regionali che potessero coadiuvare e supportare la Regione nell'identificare specifiche esigenze di ricerca e innovazione tecnologica al fine di definire una *roadmap* per il potenziamento di poli produttivi di avanguardia capaci di competere a livello nazionale e internazionale.

In esito alla spinta ed alla sponsorship messe in campo dalla Regione, è stato recentemente costituito il **Cluster Lucano Automotive – Fabbrica Intelligente ETS** (in forma abbreviata **CLA**).

Il CLA è un'associazione riconosciuta, qualificata come Ente del Terzo Settore, che aggrega imprese, università (UNIBAS Potenza) e centri di ricerca pubblici (CNR, ENEA) e privati (Centro Ricerche Fiat S.C.p.A.) aventi sedi o centri operativi in Basilicata, che si sono uniti con lo scopo di collaborare tra loro per essere propulsori dell'innovazione tecnologica e della crescita sostenibile del settore dell'automotive in Basilicata.

Al Cluster aderisce anche Stellantis Plant Melfi e due dei suoi fornitori di 1° livello aventi sedi operative a Melfi. Le altre aziende associate, all'incirca una ventina, sono invece aziende che operano nei settori della meccanica, della motoristica auto, dei componenti auto, furgoni e truck & trailer, ma anche dell'elettronica e sensoristica, dell'ICT, dei servizi di consulenza e formazione, dell'ingegnerizzazione e costruzione di macchinari e della logistica.

Il CLA agisce, dunque, come soggetto di riferimento per la Regione Basilicata nella definizione di una strategia di sviluppo nel settore automotive e della fabbrica intelligente, mediante la partecipazione attiva al modello di Governance definito dal modello strategico regionale S3.

In particolare, il Cluster fa riferimento alle traiettorie di sviluppo e tecnologie abilitanti fondamentali (KETs) individuate dalla Regione per la definizione della propria strategia di specializzazione nei settori dell'Automotive e delle tecnologie per la Fabbrica Intelligente. Il principio ispiratore delle traiettorie tecnologiche riportate nel documento S3, è quello di individuare ambiti di intervento specifici finalizzati allo sviluppo del tessuto produttivo e sociale della Regione a partire dalle consolidate eccellenze in ambito R&I presenti a livello locale.

Tali ambiti sono stati così individuati:

- ❖ Traiettoria n. 1: mobilità sostenibile
- ❖ Traiettoria n. 2: Innovazione di prodotto/processo
- ❖ Traiettoria n. 3: Modellizzazione e tecnologie
- ❖ Traiettoria n. 4: Robotica e mecatronica dei sistemi di produzione

Per quanto riguarda le **Tecnologie Abilitanti Fondamentali (KETs)**, il settore Automotive in Basilicata beneficia principalmente di un apporto sui temi riguardanti i materiali avanzati, le nanotecnologie, la fotonica ed i sistemi manifatturieri avanzati.

Le **nanotecnologie** sono orientate allo sviluppo di materiali nano-strutturati e di applicazioni per trattamenti superficiali, coating tramite laser, design di nuovi sistemi catodici per batterie leggere, materiali biocompositi innovativi e multimateriali utilizzati per l'alleggerimento dei veicoli.

La **fotonica** contribuisce invece al recupero di energia da sorgenti termiche grazie a sistemi di conversione di energia ad alta temperatura.

I **sistemi avanzati di manifattura** contribuiscono infine ad una produzione sostenibile attraverso recupero ed efficientamento energetico dei sistemi produttivi, simulazione di sistemi complessi in ottica Lean Manufacturing, processi innovativi di giunzione tramite fascio laser, Additive Manufacturing, multimaterial joining, sistemi di visione quali Realtà virtuale, Augmented Reality, Motion Capturing, IoT.

Il Cluster Lucano Automotive partecipa al **Cluster Fabbrica Intelligente**, ovvero un'organizzazione di livello nazionale a cui aderiscono altre 7 strutture regionali: Afil (Lombardia), Arter (già Aster, in Emilia Romagna), Associazione Cluster Marche Manufacturing, Medisdih (Puglia), Mesap (Piemonte), Siit (Liguria), Veneto Innovazione (Veneto). Ulteriori 3 organizzazioni stanno completando le procedure per entrare: Comet (Friuli Venezia Giulia), Hit (Trentino) e Sviluppo Umbria.

Seguendo tali indirizzi e prospettive, la Regione, nel 2021, nell'intento di sostenere la creazione e lo sviluppo dei Cluster Tecnologici del territorio, ha accordato un **finanziamento di 1.425.000 euro** al progetto **MOBAS 4.0** (budget di spesa: 2.136.000 euro) a cui il CLA partecipa come partner.

Il progetto si colloca all'interno dell'area di specializzazione regionale S3 "Automotive" e si pone come obiettivo generale quello di sviluppare nuove soluzioni tecnologiche volte a migliorare i servizi della mobilità sostenibile pubblica e privata, creando così i presupposti per il rafforzamento della competitività del sistema produttivo lucano.

Tale finalità è perseguita con un'azione sinergica tra Imprese (piccole, medie e grandi), Università e Centri di ricerca pubblici e privati attivi sul territorio regionale.

Il progetto mira a sviluppare servizi avanzati per la gestione e teleprenotazione delle stazioni di ricarica, studiando possibili soluzioni di "second life" per le batterie esauste, rilevando e analizzando i dati di consumo energetico legati alla propulsione elettrica, e sviluppando sistemi innovativi di trasporto collettivo per la mobilità elettrica da applicare in particolare al trasporto pubblico locale (TPL).

In particolare il progetto MOBAS 4.0 punta all'individuazione di criteri e modelli di gestione integrata del ciclo di vita delle batterie a ioni di litio, secondo il paradigma dell'economia circolare, argomento di estremo interesse ed attualità non solo per le PMI, ma anche per le grandi imprese coinvolte nel Cluster Automotive regionale. A tal fine, con il contributo dell'Università della Basilicata (UNIBAS) e degli organismi di ricerca pubblici e privati (ENEA, TRAIN), saranno realizzati studi per la definizione di protocolli, metodi e tecnologie utili al recupero dei materiali pregiati di scarto dalle batterie utilizzate per la trazione.

Le tecnologie sviluppate nell'ambito del progetto consentiranno al tessuto industriale operante sul territorio regionale di poter acquisire competenze utili ad incrementare la propria competitività e ad inserirsi in un settore, quello della mobilità, in cui il processo di avanzamento tecnologico e sostenibile comprende anche specifici campi operativi quali l'ICT (Information Communications Technology) ed i servizi legati all'IoT (Internet of

Things), che lo sviluppo di reti di comunicazioni sempre più veloci metteranno a disposizione dei cittadini e delle imprese in un futuro oramai prossimo.

Alla luce di quanto sopra, il progressivo allargamento del Cluster a nuovi associati - in primis alle aziende dell'indotto Stellantis di Melfi che finora non hanno aderito al progetto - potrà aiutare alla formazione di un **tavolo tecnico permanente sui temi automotive** che possa suggerire percorsi e contribuire ad un più efficace direzionamento delle politiche industriali regionali per il settore. Il Cluster, riunendo al suo interno imprese e organismi di ricerca, sulla base dell'esperienza maturata con il progetto MOBAS 4.0, potrà inoltre essere il veicolo per il lancio di nuovi, importanti progetti di ricerca e innovazione, promossi anche a livello di rete di imprese, da candidare nell'ambito dei bandi nazionali ed europei che finanziano piani strategici non solo per il territorio regionale, ma per l'intero Mezzogiorno.

### **Il Campus per l'innovazione del Manufacturing di Melfi**

Nel dicembre 2019 fu firmato un Accordo di Sviluppo tra MISE, Invitalia, Regione Piemonte, Regione Basilicata e FCA che prevedeva investimenti per 137 milioni di euro, di cui 99 per Melfi, finalizzato all'aumento della capacità produttiva della fabbrica FCA ed a sostenere alcuni progetti di ricerca e sviluppo ritenuti strategici. L'Accordo di Sviluppo prevedeva in aggiunta al contributo stanziato dal MISE (26,4 milioni) anche il **cofinanziamento dell'iniziativa da parte della Regione Basilicata (2 milioni)** e della Regione Piemonte (1,5 milioni).

All'Accordo di Sviluppo fece poi seguito, a febbraio 2020, in coincidenza con il lancio delle produzioni della Jeep Compass a Melfi, la firma tra Regione Basilicata e FCA del **Contratto di Sviluppo "FCA Melfi - Transizione verso l'elettrificazione"**, che aveva lo scopo precipuo di sostenere il trasferimento da Toluca, in Messico, a Melfi della Jeep Compass benzina e diesel, introducendo anche la produzione del modello ibrido plug-in. Per questa via, si contava di ampliare la capacità produttiva dello stabilimento lucano di FCA, in continuità con il processo di localizzazione di nuovi prodotti in Italia, provocando così significative ricadute positive sul piano occupazionale, sull'indotto e sulla sostenibilità ambientale<sup>40</sup>. Processo che poi si è effettivamente concretizzato a partire dal 2020.

Nell'Accordo rientravano garanzie sui livelli occupazionali e produttivi dello stabilimento di Melfi: fra esse il graduale reintegro del personale in esubero temporaneo (3.400 lavoratori, al tempo con contratto di solidarietà) e l'assunzione di 100 persone entro il 2021, che avrebbero fatto passare la forza lavoro da 7.311 a 7.411 addetti. Tutto ciò era però subordinato all'aumento produttivo, ovvero alla previsione di incremento della domanda di mercato. Previsione che, purtroppo, non si è invece concretizzata, con la conseguenza che ad oggi lo Stellantis Plant di Melfi occupa circa 6.700 dipendenti, ovvero **oltre 700 persone in meno di quanto era stato preventivato da FCA prima dell'operazione di fusione con PSA**.

Il Piano di investimenti di FCA del 2019-2020 era anche arricchito da un **progetto di ricerca industriale e sviluppo sperimentale** denominato **"Ricarica"** del valore di circa 38 milioni di euro (35 milioni per il Piemonte e **3 milioni per la Basilicata**), relativo all'autotelaio e alle batterie, che, per la parte lucana, doveva essere attuato presso il **Campus per l'Innovazione del manufacturing** di San Nicola di Melfi, con il coinvolgimento dell'Università della Basilicata. Nella realizzazione del progetto era previsto che FCA venisse affiancata dal Centro Ricerche Fiat (CRF ScpA), da sempre impegnato nello sviluppo di attività di ricerca ed innovazione in ambito automobilistico.

La struttura che ospita il Campus per l'innovazione del Manufacturing, di proprietà della Regione, nel 2017 era stata concessa in comodato al Centro Ricerche Fiat, insieme ai relativi impianti e laboratori, per essere destinata allo svolgimento di attività di ricerca e sviluppo scientifico e tecnologico e di alta formazione e formazione specialistica, al fine di realizzare un polo di innovazione polispecialistico sulla ingegneria di processo.

Le attività, che non dovevano avere scopo di lucro, sarebbero state oggetto di un'Agenda Strategica che, all'inizio di ciascun anno, doveva essere condivisa tra FCA e la Regione. Le linee di ricerca avrebbero riguardato principalmente: la qualità del prodotto, il controllo dei cicli produttivi, l'ergonomia, l'eco-compatibilità delle attività manifatturiere e la progettazione virtuale dei prodotti per soluzioni operative trasferibili ai settori produttivi presenti in regione e diversi dall'automotive.

Altre iniziative dovevano essere promosse per la qualificazione di giovani ricercatori e tecnici sui temi dell'assemblaggio innovativo, della sostenibilità ambientale di prodotto e di processo, e della fabbrica virtuale (Industria 4.0).

---

<sup>40</sup> Si veda: <https://www.invitalia.it/chi-siamo/area-media/notizie-e-comunicati-stampa/contratto-di-sviluppo-invitalia-fca-per-la-produzione-della-jeep-compass-in-italia>

Erano inoltre previste attività di partecipazione a progetti di ricerca, sviluppo ed innovazione di Università ed altri Centri di Ricerca pubblici e privati presenti sul territorio regionale e nazionale; collaborazione con Università e Centri di ricerca pubblici e privati a livello nazionale ed internazionale sulle tematiche della fabbrica virtuale.

Le attività del Campus dovevano quindi contribuire ad elevare il livello competitivo e tecnologico dell'intero tessuto imprenditoriale lucano, attraverso lo studio di nuove soluzioni architettoniche per la realizzazione di veicoli con propulsione puramente elettrica in uno scenario di mercato post 2024.

Di tutte le attività previste sulla carta solo una parte di esse si è però concretizzata in questi ultimi anni. Il piano di utilizzo del Campus Manufacturing dovrà quindi essere ripreso e aggiornato in sede di stesura del PRRI, affinché la struttura possa essere efficacemente impiegata nelle azioni di rilancio e potenziamento delle attività di ricerca, innovazione e formazione a favore del tessuto imprenditoriale del territorio.

## I Contratti di sviluppo a valenza regionale

Le Direttive attuative sui Contratti di sviluppo a valenza regionale sono state adottate dalla Giunta Regionale con DGR n. 849/2021 e approvate dal Consiglio Regionale con DCR n. 366 del 21 dicembre 2021, in attuazione dell'articolo 15 della Legge Regionale del 9 agosto 2012 n. 20 recante "*Misure finalizzate alla promozione dei sistemi produttivi locali e dei contratti di rete*" e s.m.i e della Legge Regionale n. 1/2009 "*Competitività del sistema produttivo regionale*".

L'obiettivo dello strumento è finalizzato in particolare:

- ad aumentare il livello di competitività e la sostenibilità ambientale delle imprese attraverso la ristrutturazione delle loro attività, il rimodellamento organizzativo, il trasferimento tecnologico nonché la riconversione produttiva nell'ambito dell'economia circolare e la transizione ecologica;
- ad attrarre nuove attività, dotate di significativa valenza in termini di sostenibilità ambientale, di occupazione, di elevato tasso di innovazione tecnologico-produttiva, che impiantino i loro siti produttivi sul territorio regionale, nelle zone economiche speciali (aree ZES) ovvero che rilancino produzioni e prodotti appartenuti al sistema di competenza di settori in via di progressivo abbandono o di decadimento competitivo per effetto del perdurare della crisi e di strategie di delocalizzazione;
- a recuperare, in misura significativa seppur parziale, siti industriali o artigianali dismessi per effetto della cessazione o dell'esaurimento delle attività produttive che vi erano state allocate, ovvero il loro patrimonio industriale in termini di risorse umane con le relative competenze e di sistema integrato di fornitura con il relativo know-how tecnico-organizzativo, attraverso l'avvio e l'insediamento di nuove attività, anche in comparti o segmenti diversi per vocazione di business.

Con Deliberazione 3 agosto 2022, n. 512 nel BUR del 16 agosto sono state pubblicate le Direttive attuative ed i criteri di valutazione delle proposte, che possono, fra l'altro, riguardare programmi di sviluppo industriale, ovvero iniziative imprenditoriali finalizzate alla produzione di beni e/o servizi, per la cui realizzazione sono necessari uno o più progetti d'investimento, ed, eventualmente, progetti di ricerca, sviluppo e innovazione, strettamente connessi e funzionali tra di loro in relazione ai prodotti e servizi finali, ed aventi dimensione non inferiore a 3 milioni di euro. Con il medesimo atto la Regione ha stabilito un cofinanziamento di 30 milioni di euro per l'attuazione di questo strumento.

## Il Piano di reindustrializzazione delle aree ex Auchan

La Regione Basilicata ha recentemente riaperto il termine di presentazione di candidature per la stesura di un **Piano di reindustrializzazione del sito produttivo inattivo ex "Auchan" di Melfi** per il quale è stato stanziato un budget di **8 milioni di euro** con Deliberazione di Giunta n. 895 del 29 ottobre 2021. La scadenza del bando è ora fissata per il 31 dicembre 2022.

La predetta misura vuole essere il principale strumento per la ricollocazione degli ex lavoratori dell'Auchan (126 unità) come previsto dall'Accordo Base sottoscritto dalle parti datoriali, i comuni interessati e le OO. SS. nel luglio 2021.

Le attività all'interno del sito produttivo in questione - che si estende su una superficie fondiaria di oltre 124.000 mq. - sono cessate lo scorso anno a seguito della vendita avvenuta nel 2019 dei 1.600 punti vendita di AUCHAN Italia a CONAD, insieme alle relative attività di logistica di distribuzione e magazzino, che erano in precedenza gestite dal Consorzio CISA. Successivamente CONAD aveva affidato le attività di logistica ad un nuovo gestore che utilizza poli logistici alternativi. Il che aveva determinato la conseguente chiusura del centro operativo di Melfi a decorrere dal mese di ottobre 2021.

Se, come auspicato, grazie anche al sostegno regionale, a valere sul predetto bando venisse presentato un valido progetto di recupero e riattivazione delle aree ex Auchan, su tale progetto potrebbe poi innestarsi un più vasto programma per la riqualificazione e rivitalizzazione degli amplissimi spazi per la logistica, coperti e scoperti, disponibili all'interno del Comparto di Melfi. Programma che dovrebbe naturalmente far leva anche sul collegamento ferroviario di cui l'area di San Nicola già dispone e della conseguente possibilità di definire un sistema intermodale ferro-gomma ad alta efficienza, di non facile reperimento in altri territori potenzialmente coinvolti nelle dinamiche competitive per l'insediamento di nuove attività produttive.

Un **progetto strategico di potenziamento e rilancio del nodo logistico intermodale di Melfi**, dovrà quindi costituire uno dei punti qualificanti del PRRI. All'interno del Piano di Riqualificazione e Riconversione Industriale uno spazio importante dovrà infatti essere riservato alle azioni da intraprendere per riportare Melfi al suo ruolo di epicentro di rilevanza sovraregionale per le attività di trasporto, logistica e distribuzione, che

non sia focalizzato solo sui componenti auto e sui veicoli, ma anche su altre merci a partire dai prodotti agro-alimentari e zootecnici della regione.

## LE POLITICHE INDUSTRIALI DI LIVELLO NAZIONALE: RILEVANZA DELLA L. 181/1989

In aggiunta alle molteplici misure di sostegno valide a livello nazionale, lo scorso 4 agosto è stato emanato il DPCM che rende operativo il "**Fondo automotive**" istituito con il Decreto Energia del 1° marzo 2022.

La dotazione del fondo, di **750 milioni di euro a valere sulle disponibilità del PNRR**, è destinata in parte al sostegno della domanda (bonus per l'acquisto di auto green) ed in parte alla **riconversione e riqualificazione della filiera verso forme produttive innovative e sostenibili della ricerca e degli investimenti nell'automotive**.

Gli strumenti di accesso ai fondi di aiuto alla filiera automotive saranno i **contratti di sviluppo** e gli **accordi di innovazione**. Ai primi viene destinato il 70% delle risorse (525 milioni); il restante 30% (225 milioni) va ai secondi.

Con i **Contratti di sviluppo** le imprese potranno accedere ad una combinazione di agevolazioni (finanziamento agevolato, contributo in conto interessi, contributo in conto impianti e contributo diretto alla spesa) per realizzare progetti di investimento di importo rilevante, ovvero dai **20 milioni di euro** in su, con possibile **cofinanziamento anche da parte delle Regioni**.

Gli **accordi per l'innovazione**, invece, finanziano progetti di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale (con spese ammissibili non inferiori a **5 milioni di euro**) presentati da imprese e centri di ricerca. L'agevolazione consiste in un contributo diretto alla spesa, a cui può aggiungersi un finanziamento agevolato. Anche in questo caso è previsto il **cofinanziamento da parte delle Regioni** ed altre amministrazioni pubbliche.

Gli investimenti ammissibili dovranno rientrare in 5 aree di intervento:

1. nuovi veicoli, sistemi di alimentazione e propulsione che siano in grado di aumentare l'efficienza minimizzando le emissioni di CO<sub>2</sub>
2. tecnologie, materiali, architetture e componenti strutturali funzionali all'alleggerimento dei veicoli e dei sistemi di trasporto per la mobilità urbana
3. nuovi sistemi, componenti meccanici, elettrici, elettronici e software per la gestione delle funzioni principali del veicolo, propulsione, lighting, dinamica laterale e longitudinale, abitacolo
4. nuovi sistemi, componenti meccanici elettrici, elettronici e software per sistemi avanzati per l'assistenza alla guida (Adas, Advanced driver assistance systems), la connettività del veicolo (V2V e V2I), la gestione di dati, l'interazione uomo veicolo (HMI) e l'infotainment
5. sistemi infrastrutturali per il rifornimento e la ricarica dei veicoli.

Sempre a proposito di interventi per la filiera industriale, un'attenzione particolare viene rivolta anche alla formazione dei lavoratori coinvolti nei processi di trasformazione della produzione verso i motori elettrici. Lo strumento che verrà utilizzato è il **Fondo nuove competenze - ANPAL**, che dal 2022 è stato esteso ai lavoratori delle aziende che abbiano sottoscritto accordi di sviluppo per progetti di investimento strategici o, come l'automotive, interessate da una profonda riconversione industriale. Fondo che permette alle imprese di adeguare le competenze dei lavoratori, destinando parte dell'orario alla formazione, con le ore di stipendio del personale in formazione che sono a carico del fondo, grazie ai contributi dello Stato e del Fse-Pon Spao, gestito da ANPAL.

Il Fondo Automotive rappresenta dunque un'ulteriore, rilevante opportunità per attrarre nuovi, importanti investimenti sull'area di Melfi. E tenendo anche conto che all'intervento del MISE potrà essere aggiunto anche il **supporto della Regione**, le fonti messe a disposizione dal governo centrale potranno essere combinate con quelle di provenienza locale.

Per utilizzare le risorse del Fondo Automotive si dovrà però trattare di investimenti rilevanti, come detto superiori ai 20 milioni di euro per i contratti di sviluppo ed ai 5 milioni per gli accordi per l'innovazione.

Per le aziende che prevedono invece investimenti di minore entità, lo strumento attivabile dovrebbe essere invece la **Legge 181/1989**, la cui applicazione conseguirebbe al riconoscimento di Melfi come area di crisi industriale complessa.

La Legge 181, per come recentemente modificata, agevola infatti gli **investimenti produttivi di importo minimo di 1 milione di euro** e rappresenta quindi un'integrazione essenziale alle politiche industriali di sostegno alla rivitalizzazione dell'area di Melfi: mentre gli investimenti di rilevanza strategica a livello nazionale potranno contare sul Fondo Automotive, quelli di minor importo potrebbero puntare al sostegno offerto dalle misure per il rilancio delle aree industriali di crisi complessa.

Merita infatti ricordare che la Legge 181 garantisce, alla stessa stregua dei Contratti di Sviluppo a valenza nazionale, un mix di agevolazioni che vanno dal finanziamento agevolato, al contributo in conto impianti fino al contributo diretto alla spesa (aiuti alla ricerca e innovazione e alla formazione). Agevolazioni a cui possono

avere accesso anche PMI promotrici di investimenti di minore importo, ma comunque rilevanti per la rivitalizzazione delle aree industriali, se non per contrastarne la progressiva desertificazione.

Questo tenendo conto che la Legge 181 finanzia programmi di investimento produttivo diretti:

- ❖ alla realizzazione di nuove unità produttive tramite l'adozione di soluzioni tecniche, organizzative e/o produttive innovative rispetto al mercato di riferimento;
- ❖ all'ampliamento e/o alla riqualificazione di unità produttive esistenti tramite diversificazione della produzione in nuovi prodotti aggiuntivi o cambiamento fondamentale del processo produttivo complessivo;
- ❖ alla realizzazione di nuove unità produttive o all'ampliamento di unità produttive esistenti;
- ❖ all'acquisizione degli attivi di uno stabilimento.

Ipotesi queste che, alla luce di quanto detto sulla congiuntura dell'indotto automotive di Melfi, possono verificarsi indistintamente le une dalle altre, tenuto conto delle diverse alternative che si potranno verificare in concreto.

Alcune imprese attive nell'area, le più solide e meglio ancorate al Gruppo Stellantis, appaiono fiduciose di poter superare il momento critico, mettendo in conto di doversi accollare investimenti incrementali in impianti e macchinari per allinearsi con le esigenze portate dai nuovi modelli che il costruttore auto deciderà di produrre a Melfi. Il contributo in conto impianti offerto dalla Legge 181 consentirebbe, in questo caso, di ridurre l'onere relativo all'ammortamento dei nuovi impianti e macchinari, consentendo di sottoporre a Stellantis offerte di nuove forniture più competitive rispetto alla concorrenza extra territoriale. Il che darebbe ovviamente alle aziende dell'indotto di Melfi più sicure prospettive di una loro permanenza sul territorio.

Altre imprese si troveranno invece escluse dalle nuove commesse di Stellantis o al meglio dovranno fare i conti con volumi di produzione fortemente ridotti rispetto al passato; dovranno quindi decidere se disimpegnarsi dal territorio oppure mantenere in piedi le unità locali esistenti, avviando in questo caso un processo di diversificazione delle produzioni.

Le realtà che si vedranno costrette al disimpegno, una volta gestita la cessazione dell'unità locale (se non la messa in liquidazione della società di scopo creata per la gestione delle attività di Melfi), avranno come principale preoccupazione quella di liquidare gli asset mobiliari ed immobiliari presenti in loco. Asset che, nella migliore delle ipotesi, si renderanno disponibili per altre aziende provenienti da fuori, intenzionate a dar vita a nuove realtà produttive nell'area. Saranno in questo caso le aziende acquirenti degli attivi di stabilimento ad avere interesse a chiedere le agevolazioni della Legge 181.

Le imprese che invece, non rientrando nel giro dalle nuove commesse Stellantis o avendo ottenuto commesse di volume insufficiente a garantire l'economicità di gestione, decidano di tentare la diversificazione della produzione in nuovi prodotti, avranno interesse in prima persona ad attingere alle agevolazioni della Legge 181 per sostenere i programmi di investimento ipotizzati.

In ultima istanza, l'accesso alle provvidenze della Legge 181, conseguente al riconoscimento di Melfi come area di crisi industriale complessa, dovrà costituire un appeal aggiuntivo per le imprese che, avendo interesse ad insediare nuove realtà operative nel Mezzogiorno d'Italia, troveranno maggiore convenienza ad investire a Melfi anziché altrove. Saranno aziende che punteranno a vedersi finanziare dalla Legge 181 la realizzazione di nuove unità produttive andando a cogliere l'ampia disponibilità di lotti edificabili presenti nell'area.

In ragione di quanto detto, è quindi facilmente dimostrabile come il riconoscimento di Melfi come area di crisi complessa costituisca un passaggio fondamentale per garantire al territorio una prospettiva reale di riqualificazione e rivitalizzazione industriale. Prospettiva che deve allontanare i rischi di un progressivo impoverimento del tessuto imprenditoriale esistente e di una conseguente crisi economica locale che ancor più aggraverebbe quella che già incombe a livello nazionale ed internazionale.

## PROPOSTA DI MASSIMA DEI CONTENUTI DEL PRRI

In virtù di quanto sopra indicato, il Piano di Riconversione e Riqualficazione Industriale del Comparto “San Nicola” di Melfi dovrà svilupparsi in un complesso articolato e coordinato di interventi, i cui effetti si possano misurare - tenuto conto dei necessari tempi amministrativi - già a partire dall’anno 2024, nel quale andranno a esaurirsi completamente le commesse relative ai modelli attualmente in produzione e - per un numero assai più limitato di imprese dell’indotto locale, nel frattempo impegnate nei necessari investimenti preparatori - avranno inizio le commesse per i nuovi modelli elettrificati multibrand prodotti nello stabilimento Stellantis a seguito dell’avvio a realizzazione del piano strategico “Dare Forward 2030”.

Dal punto di vista strettamente legato agli incentivi per investimenti di impresa, come è stato osservato nella sezione precedente, le dotazioni finanziarie di cui alla Legge 181/1989 potranno indirizzarsi, non in ordine di priorità:

- alla ristrutturazione, riconversione ed eventuale ampliamento di attività esistenti, localizzate nel perimetro del Comparto;
  - fra queste, potrebbero annoverarsi sia imprese dell’indotto Stellantis intenzionate a non dismettere completamente le attività ma a diversificare o modificare radicalmente i propri attuali profili produttivi, che subfornitori locali di altre grandi imprese localizzate a Melfi (come Barilla, nell’agroindustria, ma anche Magneti Marelli, per tornare al settore della componentistica) in grado di sviluppare, assieme al committente, piani di sviluppo e di investimento compatibili con il mantenimento, se non l’ampliamento, degli attuali organici;
- al finanziamento di nuove iniziative produttive da localizzarsi nei lotti attualmente liberi e in altri che, malauguratamente, dovessero liberarsi a motivo della cessazione delle attività ivi svolte al tempo presente;
  - per l’attrazione di questi investimenti potranno essere seguiti sia canali ufficiali (come un rapporto formalizzato tra Invitalia e la recentemente costituita Api-Bas SpA) sia ufficiosi (come la ricerca di connessioni con altre imprese del medesimo settore attualmente non operanti in Basilicata, per il tramite dei grandi committenti locali, inclusa eventualmente la stessa Stellantis).

I settori alternativi da indicare come obiettivo dell’attrazione di nuovi investimenti, oltre all’agroindustria e alla logistica, sono quelli riportati nel documento regionale S3 2014-2020 - ed eventualmente aggiornati per il 2021-2027 - ovvero: meccanica-meccatronica e robotica, materiali avanzati, nanotecnologie, fotonica. A questi può essere aggiunto il settore ICT relativamente a tutto quanto concerne i processi di digitalizzazione dell’auto e altri settori di specializzazione regionale come l’energia, la chimica verde, la bioeconomia e l’aerospazio.

La strumentazione regionale attivabile comprende le seguenti misure:

- Estensione dell’Area ZES al comparto automotive di Melfi;
- Adozione di un efficace Piano di Semplificazione amministrativa e burocratica che faciliti i nuovi insediamenti produttivi, in particolare quelli “greenfield”;
- Definizione di un pacchetto di agevolazioni sulla fiscalità regionale e locale che contribuiscano a ridurre i costi indiretti delle imprese insediate, aumentando l’attrattività del territorio di nuovi investimenti e al tempo stesso disincentivando le delocalizzazioni delle imprese presenti;
- Applicazione mirata dei contratti di sviluppo a valenza regionale con l’indicazione di una riserva (10-20%) dei 30 milioni di euro di fondi stanziati e una soglia di accesso ridotta (da €3M ad €1M, come per la Legge 181) per tutte le aziende dell’automotive lucano (non solo Melfi);
- Attivazione del nuovo regime di aiuto straordinario e temporaneo dall’1/01/2023 al 31/12/2023 a favore delle imprese del settore automotive lucano (quindi non solo Melfi) nell’attesa che si rendano disponibili le agevolazioni della Legge 181; misura che deve garantire la copertura dei programmi di investimento attivabili nell’immediato per far fronte alle prime offerte di nuovi componenti per Stellantis. Tale misura potrebbe essere limitata anche solo al finanziamento di nuove linee di produzione;
- Costruzione dei percorsi necessari a rendere efficacemente applicabili a tutti i siti dismessi di Melfi (non solo quello Auchan) i piani per la reindustrializzazione dei siti produttivi inattivi sul territorio della Regione Basilicata previsti dall’art. 17 della L.R. n. 28 del 28 dicembre 2007, come modificato dalla L.R. n. 19 del 9 agosto 2012: il che richiederà l’affidamento ad un team di esperti di un vero progetto per la reindustrializzazione delle aree dismesse di Melfi.

E' comunque noto che in base alla normativa vigente, il PRRI può e deve integrarsi con altre misure nazionali e regionali, destinate a colmare i ritardi infrastrutturali, migliorare la compatibilità ambientale, ridurre il costo dell'energia, favorire la ricerca e innovazione, e contribuire alla riqualificazione e formazione del capitale umano nei siti produttivi ove si realizzano gli investimenti privati.

Obiettivamente la Basilicata non è all'anno zero su nessuno di questi fronti, ognuno dei quali dovrà essere ulteriormente sviluppato e messo in relazione con le previsioni del nuovo regime di aiuto, sia ai fini di un suo ampliamento di consistenza finanziaria, in aggiunta alle risorse della Legge 181, sia per l'identificazione di priorità di intervento su tematiche complementari (non necessariamente di importo e durata considerevoli) che potrebbero ulteriormente agevolare il successo in termini di impatto e sostenibilità degli investimenti privati previsti.

## **Infrastrutture**

Come stabilito da una delibera del CIPESS - il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile - del febbraio 2022, che ha dato il via libera a livello nazionale all'anticipazione di oltre 4,7 miliardi per opere cantierabili e 1,6 miliardi di interventi strategici programmati, il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027 prevede per la Basilicata il finanziamento di infrastrutture immediatamente cantierabili in campo stradale e ferroviario, in continuità e coerenza con il PNRR - il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - e con il piano nazionale complementare.

In dettaglio, si tratta di 154 milioni di euro per opere stradali - fra cui la Statale 7 Murge-Pollino (65 milioni), il 5° lotto della Strada provinciale Oraziana (45 milioni), la Statale 93 Appulo-Lucana (30 milioni), e 14 milioni di euro destinati alla rete stradale locale delle province di Potenza e Matera<sup>41</sup>.

In campo ferroviario, sono stati stanziati 5 milioni di euro per la progettazione della variante San Nicola-Melfi al tratto Potenza-Foggia, in corrispondenza del Comparto industriale, quale possibile punto di inizio per la localizzazione di un nuovo "hub" intermodale di merci e passeggeri al servizio di tutta l'area Nord e che possa diventare snodo fondamentale fra tre regioni.

In campo ferroviario, sono stati stanziati 5 milioni di euro per la progettazione dell'intervento di elettrificazione della linea nel tratto Rocchetta-S. Nicola di Melfi, per il consolidamento della sede ferroviaria, la soppressione dei passaggi a livello e l'attuazione di alcune rettifiche di tracciato utili a garantire una maggiore velocità di percorrenza nella tratta Foggia-S. Nicola di Melfi nei tratti Cervaro-Rocchetta-San Nicola di Melfi e Rocchetta-Potenza.

Questi interventi per come programmati rispondono all'esigenza, da un lato, di proseguire nel percorso di riduzione del divario infrastrutturale tra la Basilicata e le altre regioni del Mezzogiorno - inclusa la mancanza di un proprio scalo aeroportuale, che la rende completamente dipendente dagli aeroporti limitrofi - e dall'altro lato di rendere più funzionale il collegamento delle aree industriali lucane - in primis del Comparto di Melfi - alle principali direttrici del traffico stradale e ferroviario. Il tutto con il dichiarato obiettivo di qualificare l'area di San Nicola come "hub" intermodale di merci e passeggeri a servizio di tutta l'area nord della regione e come principale snodo logistico tra Basilicata, Puglia e Campania.

Va notato che nel corso di incontri informali con numerose imprese dell'indotto Stellantis, nessuna di esse ha sollevato critiche sostanziali alla qualità delle infrastrutture viarie, riservandole invece ai temi dello smaltimento dei rifiuti industriali e dell'incombente crisi energetica (temi ripresi nel prosieguo di questa sezione). Questa nota è piuttosto importante, soprattutto in relazione a eventuali obiezioni mosse da parte di imprese non locali potenzialmente interessate a insediarsi nel Comparto di che trattasi. Si ricorda che un nutrito numero di imprese della logistica e dei trasporti opera attualmente a Melfi, alcune delle quali servono direttamente anche altri stabilimenti italiani del gruppo Stellantis. D'altra parte, la prospettiva di potenziamento e valorizzazione di un "hub" intermodale localizzato a Melfi dovrà integrarsi con una seria valutazione delle modalità e dei costi di accesso alla nuova infrastruttura, tenuto conto che il traffico merci su rotaia da e verso l'area di Melfi è attualmente gestito da un operatore ferroviario privato.

Per quanto riguarda invece le viabilità specifiche di comparto e la loro manutenzione ordinaria e straordinaria, occorre ricordare la transizione in corso fra il disciolto Consorzio ASI e la società regionale Api-Bas SpA, che sta provocando ritardi nella definizione di nuove convenzioni con le ditte incaricate. Durante il periodo estivo 2022 si sono manifestate delle criticità importanti sotto il profilo dell'illuminazione notturna, problema questo d'interesse specifico per i lavoratori turnisti. Secondo fonti sindacali si sarebbero verificati una quindicina di

<sup>41</sup> Si veda: <https://www.rainews.it/tgr/basilicata/articoli/2022/02/bas-Fondi-Cipess-Basilicata-93775bee-b04b-4002-99d9-7000ef99eec9.html>

incidenti stradali, di cui uno mortale, mentre il Comune di Melfi si è dichiarato incompetente a intervenire sul caso<sup>42</sup>.

Nell'autunno del 2019 la Regione ha aggiudicato a seguito di procedura telematica aperta (CIG 7990186E10 CUP E27D18000280001) la realizzazione di un impianto di videosorveglianza a servizio degli agglomerati industriali di Potenza, San Nicola di Melfi e Tito. Sempre nel 2019 era stato bandito, con procedura aperta, poi revocata in autotutela, l'affidamento del servizio di gestione e manutenzione impianti e reti idriche e fognarie a servizio delle aree industriali dell'alta Val d'Agri, Balvano, Baragiano, Isca Pantanelle, Potenza, Senise e Tito - elenco che non comprendeva il Comparto di Melfi. Attualmente questo affidamento è transitato in capo al Gestore del Servizio Idrico Integrato (Acquedotto Lucano SpA) dopo essere stato ripreso in carico dalla Regione a seguito della messa in liquidazione del Consorzio ASI.

In una logica di rilancio dell'area, i punti di debolezza sopra riferiti devono necessariamente essere risolti e anzi, se possibile, tramutati in punti di forza.

In tale prospettiva l'**intervento di ripristino, adeguamento e potenziamento dei servizi nell'area ZES di Melfi-ASI**, già richiamato nel paragrafo dedicato all'Area ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata, rappresenta un punto cardine della proposta di massima di PRRI.

Il progetto, che ha un budget di spesa di 15 milioni di euro già richiesti a valere sui fondi del PNRR, prevede:

- il completamento e ripristino del raccordo ferroviario di San Nicola di Melfi,
- il potenziamento della capacità di depurazione e di trattamento dei rifiuti liquidi speciali del locale impianto di depurazione
- l'efficientamento energetico delle reti di pubblica illuminazione.

Obiettivo dell'intervento è quello di implementare e qualificare i servizi pubblici essenziali e la mobilità nell'area di Melfi, migliorandone decisamente le prestazioni a beneficio, in primis, delle aziende già insediate nell'area, ma anche e soprattutto in logica di potenziamento della capacità attrattiva del territorio nei confronti di investimenti esogeni.

L'attuazione dell'intervento è ipotizzata in circa 3 anni, quindi in un arco temporale molto circoscritto, che, se rispettato, potrebbe contribuire non poco ad un pronto rilancio di tutto il comparto produttivo.

L'approvazione del finanziamento richiesto, che avvenga all'interno o all'esterno del percorso di riconoscimento di Melfi come area di crisi industriale complessa, costituisce in ogni caso un caposaldo del piano strategico regionale per la riqualificazione del più importante conglomerato industriale della Basilicata.

## Rifiuti industriali

Nel corso dei recenti incontri informali con gli operatori economici insediati nel Comparto di Melfi sono emerse alcune problematiche piuttosto significative inerenti alla gestione pubblica del ciclo dei rifiuti. In particolare viene percepita una fortissima asimmetria fra il prelievo tributario destinato al finanziamento del servizio e le attuali caratteristiche dello stesso. Ad esempio, alcuni imprenditori hanno lamentato di essere costretti a smaltire a propria cura e spese taluni rifiuti speciali all'esterno della Regione, a causa dell'assoluta mancanza di servizi e infrastrutture a ciò dedicate nel territorio comunale o provinciale. Più in generale, esiste sicuramente un tema legato ai criteri di calcolo della TARI - tuttora slegati dalla quantità e qualità dei servizi offerti - che in tempi di crisi produttiva viene percepita come un gravame difficile da sostenere, e che in effetti è stata oggetto di alcune rinegoziazioni bilaterali. Va comunque osservato che non si sono riscontrate nei colloqui particolari lamentele né sul servizio di raccolta dei rifiuti urbani, né sullo stato complessivo delle manutenzioni stradali all'interno del Comparto o del verde circostante, che appare sicuramente migliorabile, ma non privo di alcuni scorci di particolare bellezza tenuto conto del contesto ambientale circostante.

Il tema della gestione dei rifiuti industriali a Melfi come nelle altre aree produttive che insistono in Basilicata acquisirà inevitabilmente un'importanza centrale nella programmazione regionale degli anni a venire, tenuto conto delle sollecitazioni dettate dalla politica europea - Green Deal, Economia circolare, transizione digitale ed ecologica - e nazionale - la seconda missione del PNRR ha introdotto obiettivi ambiziosi quali l'aumento del riciclo di rifiuti elettrici (+55%), carta (+85%), plastica (+65%) e tessili (+100%) - già recepiti a livello istituzionale dal recente Piano Strategico Regionale 2021-2030 della Basilicata pubblicato nel febbraio 2022. Soggetto da coinvolgere nella definizione dei necessari miglioramenti nei servizi esistenti - finalizzati non solo a ridurre i costi del fare impresa per chi già vi opera, ma anche al supporto di politiche di attrazione di nuovi

<sup>42</sup>

Fonte: <https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/potenza/1359950/melfi-stellantis-piomba-nel-buio-area-industriale-senza-luci-e-nessuno-interviene.html>

investimenti esterni nell'area - sarà indubbiamente E.G.R.I.B., l'Ente di Governo per i Rifiuti e le Risorse Idriche della Basilicata, istituito con Legge regionale 8 gennaio 2016, n. 1 con il compito di procedere al riordino ed all'efficientamento delle funzioni di programmazione, pianificazione e controllo dell'uso delle risorse idriche, al riordino della disciplina regionale sulla gestione del Servizio Idrico Integrato e sulla Gestione Integrata dei Rifiuti, essendo in quest'ultimo aspetto subentrato, ereditandone le funzioni in precedenza svolte, alla Conferenza Interistituzionale di Gestione dei Rifiuti, già Autorità d'Ambito per i Rifiuti.

Anche il Comune di Melfi nel corso degli incontri di concertazione ha dichiarato la propria disponibilità con un progetto specifico, a concorrere alla riduzione del gravame derivante dall'attuale ripartizione tra imprese e famiglie dei costi relativi al servizio di raccolta dei rifiuti. Tale progetto potrà essere inserito nel PRRI per farne parte qualificante.

## Energia

Un recente rapporto di Confartigianato<sup>43</sup> stima in 8.237 micro e piccole imprese, con 22.116 addetti totali, pari al 22,6% dell'occupazione complessiva e al 23,6% del sistema imprenditoriale lucano, il possibile impatto del rincaro dei costi energetici in tutti i settori economici, non solo quelli maggiormente "energy intensive". Negli ultimi 12 mesi, tra settembre 2021 e agosto 2022, l'aumento della bolletta elettrica sarebbe stato di più 160 milioni di euro e dovrebbe raddoppiare entro dicembre. A livello nazionale, per consumi fino a 2000 MWh si valuta un maggior costo di 21,1 miliardi di euro, pari al 5,4% del valore aggiunto creato dalle micro e piccole imprese italiane<sup>44</sup>.

Ferma restando la necessità di una gestione europea, oltre che nazionale, della crisi, la Regione Basilicata non è sicuramente assente su questo fronte, anzi si sta rendendo protagonista di iniziative la cui eco si è allargata molto al di fuori dei propri confini. Ne è un esempio la recente legge approvata nel mese di agosto, con uno stanziamento di 260 milioni di euro nel triennio 2022-2024, con cui si dispone la valorizzazione del gas naturale, acquisito in sede di negoziati in materia di compensazione ambientale con le concessionarie degli impianti estrattivi di idrocarburi sul territorio, consentendone l'erogazione gratuita mediante rimborso della componente energia del prezzo del gas fornito per le utenze domestiche dei residenti nella Regione Basilicata, delle pubbliche amministrazioni regionali, esclusi gli enti pubblici economici e le società partecipate, e degli enti locali regionali, con criteri prioritari che tutelano ed incentivano il risparmio energetico e la riconversione verso l'impiego diffuso di fonti energetiche rinnovabili<sup>45</sup>.

Altro esempio, sempre orientato alle famiglie ed in particolare ai proprietari di immobili residenti in zone non metanizzate, è il bando a sportello gestito tramite le società regionali Sviluppo Basilicata e Società Energetica Lucana, che prevede contributi a fondo perduto fino al 100% della spesa ammissibile, comprese le spese tecniche e i costi delle pratiche amministrative, nella misura massima di 5.000 euro, aumentabile fino a 10.000, per i seguenti interventi:

- installazione di un impianto di energia elettrica alimentato da fonti rinnovabili (fotovoltaico o micro eolico) di potenza non superiore a quella impegnata dall'utenza cui l'impianto è connesso;
- installazione di sistemi di accumulo abbinati all'impianto fotovoltaico;
- installazione di collettori solari per la produzione di energia termica;
- installazione di pompe di calore in presenza di un impianto di energia elettrica alimentato da fonti rinnovabili (esistente o da realizzare ex novo), compresa la riconversione di impianti termici esistenti alimentati da biomassa o da combustibili solidi<sup>46</sup>.

Anche nei confronti delle imprese lucane si stanno lanciando segnali importanti, in direzione del sostegno ad investimenti in energie rinnovabili ed alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento, in particolare attraverso l'aumento dell'auto produzione e la creazione di Comunità Energetiche autosufficienti. Si è aperto infatti il 3 ottobre 2022 lo sportello per presentare domande di agevolazione, nella misura massima del 45% dell'investimento per le grandi imprese, 55% per le medie e 65% per le piccole e micro imprese, a fronte di interventi di miglioramento dell'efficienza energetica, anche attraverso l'utilizzo di fonti rinnovabili, ovvero

<sup>43</sup> Fonte: <https://www.basilicata24.it/2022/09/caro-energia-in-basilicata-a-rischio-oltre-8-200-micro-e-piccole-imprese-e-22mila-posti-di-lavoro-117163/>

<sup>44</sup> Fonte: <https://www.basilicata24.it/2022/09/caro-energia-in-basilicata-pmi-hanno-pagato-160-milioni-in-piu-116915/>

<sup>45</sup> Fonte: <https://www.restoalsud.it/citta/matera/gas-a-costo-zero-in-basilicata-pubblicata-la-legge-260-milioni-per-lenire-il-caro-bolletta/>

<sup>46</sup> Fonte: [https://www.repubblica.it/green-and-blue/2022/09/28/news/basilicata\\_incentivi\\_fotovoltaico\\_pannelli\\_solari\\_eolico\\_pompa\\_di\\_calore\\_riscaldamento-367567735/](https://www.repubblica.it/green-and-blue/2022/09/28/news/basilicata_incentivi_fotovoltaico_pannelli_solari_eolico_pompa_di_calore_riscaldamento-367567735/)

finalizzati al risparmio energetico e all'autoconsumo, nelle sedi operative aziendali, inclusi i costi per diagnosi energetica e le spese tecniche.

A disposizione per il 2022 sono 10 milioni di euro, fra i due strumenti, 6 dei quali sono destinati alle imprese. Altri 40 milioni di euro sono stanziati per il 2023 e altrettanti per il 2024<sup>47</sup>.

In continuità con quanto sopra descritto la Regione Basilicata definirà un ulteriore pacchetto di interventi per il risparmio energetico delle imprese che intendano trasferirsi nell'Area di Melfi, basato sulle caratteristiche degli altri interventi già in essere.

## Ricerca e innovazione

In base all'analisi condotta dalla Commissione Europea sulle capacità di innovazione delle Regioni UE, la Basilicata si definiva "moderate innovator" nel 2021: definizione già attribuita negli anni precedenti, stante la posizione al 154° posto fra le 240 Regioni europee in termini di RII - l'Indicatore sintetico di Ricerca e Innovazione - e parimenti nel gruppo di coda delle Regioni italiane, seppur non fra le ultime nel Mezzogiorno, come denota la figura seguente<sup>48</sup>:



Map administrative boundaries: ©EuroGeographics ©UN-FAO ©Turkstat

RII: performance in 2021 relative to that of the EU in 2021. Rank: rank performance in 2021 across all regions. Group: respective sub-group. Change: performance change calculated as the difference between the performance in 2021 and 2014 relative to that of the EU in 2014.

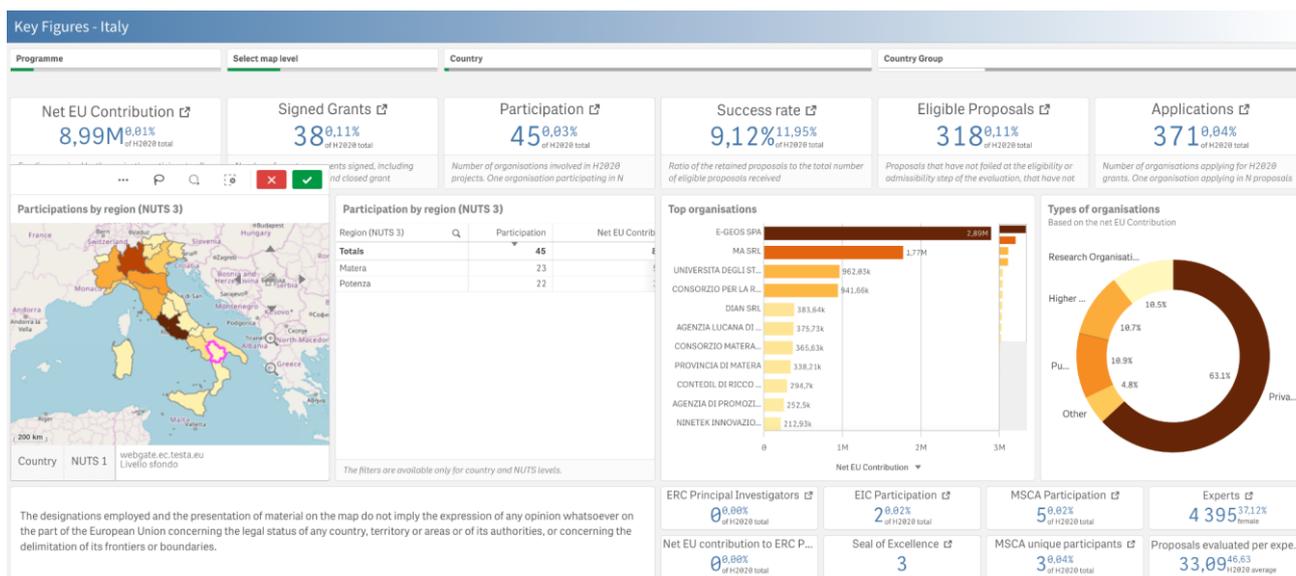
Fonte: RIS, Commissione europea

Anche la capacità di networking europeo degli operatori, pubblici e privati, appartenenti al sistema regionale della ricerca e innovazione appare piuttosto limitata. Nella figura seguente, tratta dal "dashboard" di Horizon 2020<sup>49</sup>, appaiono estremamente limitati sia il numero di contratti di ricerca ("Grant Agreement") stipulati con la Commissione europea (35 nei 7 anni di durata del programma), sia il numero di partecipazioni a consorzi di livello europeo (45, anche ripetute), che si ripartiscono equamente fra le province di Potenza e Matera.

<sup>47</sup> Fonte: <https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/detail.jsp?otype=1012&id=3085121&value=regione>

<sup>48</sup> Fonte: European Commission, Regional Innovation Scoreboard 2021. La variazione fra 2014 e 2021 si posiziona comunque fra le 10 migliori regioni europee (30,1).

<sup>49</sup> <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/horizon-dashboard>



Fonte: Dashboard UE

Non molto diversa, forse addirittura peggiore, la situazione relativa alla cooperazione europea: nella seguente immagine, tratta dal database europeo dei programmi Interreg<sup>50</sup>, e che confronta la performance lucana con le altre Regioni del Mezzogiorno, la Basilicata si posiziona al penultimo posto in termini di numero di progetti nel settennio (20), così come di partecipazioni, anche ripetute (27), mentre occupa l'ultima posizione sia per numero di programmi attivati (5) che per temi di interesse (16).

NUTS 2	Number of Projects	Number of Partnerships	Number of Programmes	Number of Themes
[ITF1] - Abruzzo	47	51	6	30
[ITF2] - Molise	70	74	7	27
[ITF3] - Campania	24	24	7	22
[ITF4] - Puglia	214	325	9	35
[ITF5] - Basilicata	20	27	5	16
[ITF6] - Calabria	13	13	6	17
[ITG1] - Sicilia	86	142	9	32
[ITG2] - Sardegna	138	212	7	37

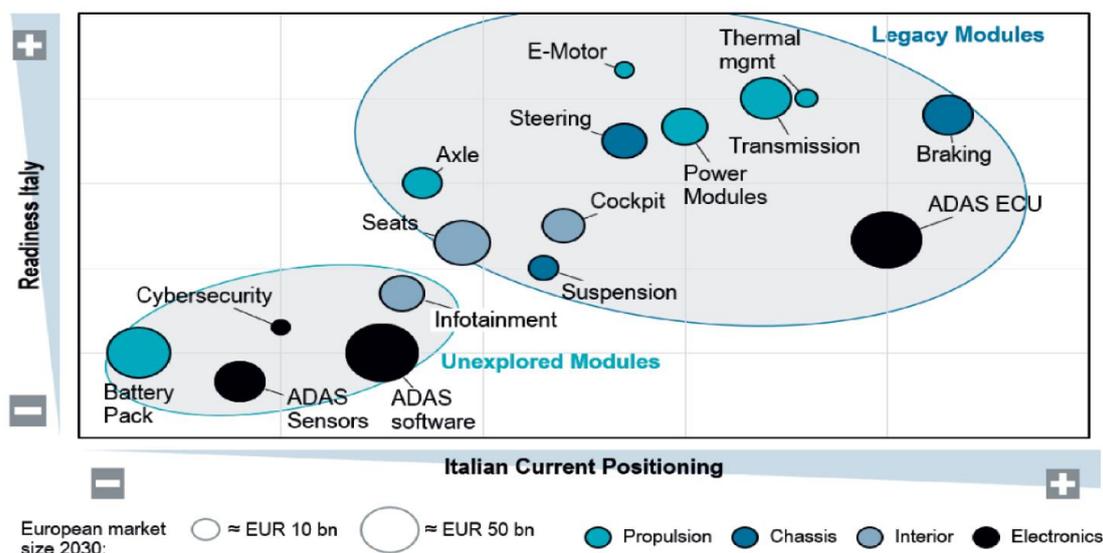
Fonte: keep.eu

In questo contesto, essendo venuta ormai ad esaurimento l'esperienza del progetto Campus per l'Innovazione del manufacturing, e stante l'importanza che i processi di ricerca e innovazione rivestono per il settore di che trattasi, oltre che per il territorio nel suo insieme, appare indispensabile dedicare ampio spazio all'interno del PRRI alle modalità con cui le iniziative imprenditoriali candidate alle provvidenze della Legge 181 ricevano appropriati stimoli ed incentivi dedicati a realizzare, in uno con i propri programmi di investimento in nuovi impianti, macchinari e attrezzature, un certo numero di progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, anch'essi suscettibili di ottenere riconoscimento e supporto finanziario purché funzionalmente collegati ad essi. Capitalizzando sui risultati ottenuti, ma anche sulle promesse mancate della passata esperienza, la Regione si impegna a reperire uno specifico finanziamento per il rilancio e la valorizzazione del Campus Manufacturing di Melfi (eventualmente da affidare alla gestione di soggetti diversi dal Centro Ricerche FIAT, quali ad es. il Cluster Lucano Automotive o UNIBAS) con il fine specifico di creare un Centro di Ricerca e Innovazione a disposizione delle imprese del territorio, che operi oltre che nella ricerca industriale e sviluppo sperimentale anche sui versanti della formazione delle competenze (come possibile sede di un costituendo ITS Automotive, o equivalente scuola di specializzazione tecnica - P.T.P. Polo Tecnico Professionale - vds. il punto successivo). Limitatamente all'ambito dell'automotive - per quanto, come sopra già accennato, le attività di promozione di investimenti nel Comparto di Melfi si dedicheranno a un più ampio spettro di settori potenziali - giova qui

<sup>50</sup> <http://keep.eu>

ricordare quanto ANFIA - l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - ha sottolineato fra i principali risultati di uno studio realizzato a fine 2020 assieme alla Società di consulenza Roland Berger: il settore automobilistico italiano è ben posizionato su alcune produzioni di tipo “convenzionale”, cioè a basso contenuto di innovazione, quali i sistemi di frenatura, gli pneumatici, i sistemi di raffreddamento nei motori a combustione, la componentistica meccanica e le relative lavorazioni. Si trova invece in obiettivo, forte ritardo, soprattutto nel confronto con i competitor tedeschi, rispetto a moduli ed applicazioni altamente innovativi e ad alta domanda potenziale nel prossimo decennio, come lo sviluppo del pacco batteria, la sensoristica ADAS<sup>51</sup> e il relativo software, l'infotainment di bordo e la sicurezza dei dati.

Questa situazione è fotografata dall'immagine seguente, che rappresenta un evidente punto di attenzione per eventuali progetti finalizzati all'interno del settore.



Fonte: Il futuro del settore automotive – Sfide e opportunità per i fornitori italiani verso il 2030

## Formazione delle risorse umane

Per ultimo, ma non come ultimo, il tema della qualificazione e riqualificazione del personale va richiamato nelle sue varie sfaccettature, che acquisiscono una valenza differenziata a seconda delle priorità di intervento dettate dal percorso di trasformazione inserito nel PRRI.

Vi è innanzitutto il bisogno di riconvertire le maestranze che, ragionevolmente, saranno involontariamente espulse dai processi produttivi ridimensionati o cessati, come già avvenuto in parte per Stellantis e in gran numero e senza accompagnamento all'uscita per il settore della logistica e sequenziamenti; purtroppo, questo fenomeno ha tutte le condizioni per ingrandirsi nel corso del 2023 allorché cesseranno le commesse relative ai modelli a combustione.

Vi è inoltre un bisogno più generale di aggiornamento delle competenze dei lavoratori che continueranno ad essere impiegati nell'indotto Stellantis, ed a quelli, non sappiamo quanto numerosi, che saranno coinvolti in operazioni di diversificazione industriale.

Infine, occorre sottolineare l'importanza della formazione congiunta, sviluppando esperimenti simili agli ITS (“Istituti Tecnici Superiori”) ovvero percorsi della durata di due o tre anni, che si sviluppano in parallelo al sistema universitario e che consentono di acquisire conoscenze, abilità e competenze finalizzate al contesto lavorativo perché progettati assieme alle imprese potenzialmente beneficiarie. Secondo dati INDIRE<sup>52</sup>, attualmente (fino ad aprile 2022) in Basilicata è presente un solo ITS afferente all'area tecnologica Efficienza Energetica. Si tratta dell'Istituto Tecnico Superiore Efficienza Energetica di Potenza, costituito nel 1998. A livello italiano, tuttavia, operano ben 120 ITS, dei quali 13 dedicati alle ICT e altrettanti al sistema della meccanica. In altre parole, esiste un “gap” tra la Basilicata e il resto del Paese sul tema della formazione tecnica post diploma non universitaria, che le possibilità di finanziamento offerte anche in questo ambito dalla Legge

<sup>51</sup> Advanced Driver Assistance Systems.

<sup>52</sup> <https://www.indire.it/progetto/its-istituti-tecnici-superiori/sistema-its-le-regioni/>

181 possono in parte contribuire a colmare. In un incontro di concertazione con le Parti sociali è stata ventilata l'attivazione di un ITS per il settore Automotive. Tale ipotesi va coltivata e sviluppata per la sua valenza strategica, senza circoscriverla ad un particolare strumento. Ad esempio, in carenza di alcuni elementi distintivi dell'iter autorizzativo degli ITS, si potrebbe ipotizzare in alternativa l'attivazione di un P.T.P. - Polo Tecnico Professionale - presente in altre realtà contermini come ad esempio la Regione Abruzzo.

Nel frattempo, anche in Basilicata è stato lanciato, lo scorso 6 luglio, con l'approvazione del Piano attuativo regionale, il "Programma Nazionale per la Garanzia di Occupabilità dei Lavoratori - GOL", approvato con Decreto interministeriale del Ministro del Lavoro e del Ministro dell'Economia del 05/11/2021 e facente parte della Missione 5 componente 1 - Politiche per il lavoro - del PNRR. La quota di finanziamento assegnata alla Basilicata per l'anno 2022 è di poco inferiore a 10 milioni di euro, che rappresentano il 20% della somma di 48,8 milioni da utilizzare entro l'anno 2025 su una vasta platea di beneficiari (disoccupati, beneficiari di prestazioni di sostegno al reddito, giovani e donne in situazioni di fragilità). Questi ultimi stipuleranno con i Centri per l'Impiego un Patto di servizio personalizzato e condiviso, per poter accedere, in tempi brevi, a percorsi di politica attiva, opportunamente calibrati sui bisogni e le caratteristiche della persona (profiling) e garantiti dal sistema regionale pubblico/privato dei servizi per l'impiego.

In particolare, le azioni previste nell'ambito del programma, da mettere in campo sono:

- Percorsi di reinserimento lavorativo volte a rafforzare il livello delle competenze dei destinatari nonché il loro livello di occupabilità;
- Percorsi di riqualificazione con la previsione di un'attività di formazione professionalizzante per avvicinare la persona in cerca di occupazione ai profili richiesti dal mercato;
- Percorsi di lavoro ed inclusione da attivare con il coinvolgimento dei servizi del territorio (educativi, sociali, sanitari ecc.): saranno a tal fine sperimentati percorsi di accompagnamento dedicato con il coinvolgimento del terzo settore soprattutto per le persone con disabilità e per i disoccupati più fragili;
- Percorsi che favoriscano la creazione di imprese femminili con la previsione di misure di sostegno più aderenti ai fabbisogni delle donne<sup>53</sup>.

## **Politiche attive del lavoro**

All'interno della programmazione FSE 2014-2020 la Regione Basilicata ha sperimentato bandi di formazione continua tra cui lo SPIC - SPortello Impresa formazione Continua - con cui sono state previste azioni di aggiornamento delle competenze rivolte a tutta la forza lavoro, compresi i lavoratori dipendenti a termine, i lavoratori autonomi, i titolari di microimprese, i soci di cooperative, anche attraverso metodologie innovative e in coerenza con le direttrici di sviluppo economico dei territori interessati. Sempre con la programmazione 2014-2020 sono stati sperimentati avvisi pubblici di formazione continua per lavoratori percettori di ammortizzatori sociali (cassa integrazione in deroga Covid, cassa integrazione straordinaria, contratti di solidarietà ecc.).

Anche nella nuova programmazione FSE+ 2021-2027 si prevede di sperimentare azioni per il miglioramento delle competenze attraverso l'adattabilità dei lavoratori dipendenti, in particolare con l'attivazione di azioni di formazione continua e permanente per professionisti e lavoratori dipendenti focalizzate su competenze digitali e tecnico-professionali.

A sostegno dell'apprendimento di competenze tecniche (soft skills e di base) e dell'acquisizione di qualifiche, si prevedono interventi mirati all'adattamento dell'offerta formativa alle esigenze espresse dalla domanda di lavoro e all'accompagnamento dei processi di trasformazione delle competenze e delle professioni, legati ai settori che hanno le maggiori potenzialità di creare nuova occupazione.

Riassumendo quanto detto sopra, la proposta di massima da inserire nel PRRI verterà su:

- Attivazione di ammortizzatori sociali straordinari/in deroga per coprire il periodo 2023-2025 ritenuto necessario per il raggiungimento della messa a regime dei 4 nuovi modelli elettrificati che Stellantis ha dichiarato di voler portare a Melfi;
- Attivazione degli incentivi per il reimpiego previsti dalla normativa nazionale e gestiti dall'ANPAL (Fondo Nuove Competenze);

<sup>53</sup> <https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/departament.jsp?dep=100055&area=3084004&level=0#:~:text=Il%20programma%20Gol%20%20C3%A8%20un,4%2C4%20miliardi%20di%20euro>

- Applicazione a favore del settore automotive di una riserva (5-10%) dei fondi stanziati a sostegno del programma regionale GOL;
- Sostegno alle iniziative dell'education tecnica e tecnologica (creazione di un ITS Automotive o di altra scuola di specializzazione tecnica - come un Polo Tecnico Professionale - e attivazione di percorsi strutturati di formazione continua per la riconversione e lo sviluppo dei profili professionali dell'automotive da insediare, ove possibile, all'interno del Campus di Melfi);
- Indirizzamento degli interventi agevolativi regionali a promuovere prioritariamente la ricollocazione del personale afferente al bacino occupazionale di riferimento tramite:
  - Obbligo, nei confronti delle imprese beneficiarie delle agevolazioni agli investimenti, di selezionare prioritariamente il personale del bacino locale;
  - Meccanismi di premialità per i beneficiari delle agevolazioni agli investimenti che occupano lavoratori provenienti dal bacino locale.

## **Razionalizzazione e potenziamento dell'offerta insediativa**

### ***La posizione geografica dell'agglomerato industriale di Melfi***

Il complesso industriale di Melfi è posizionato all'estremo nord della Basilicata, al confine tra la Campania e la Puglia, ed è connesso a sud con il capoluogo di regione per il tramite della SS 658, a ovest con la Campania tramite l'autostrada A16 con innesto a Candela, che si trova a circa 25 km a nord di Melfi e infine a nord-est con la Puglia, sempre via Candela, tramite l'autostrada A16/A14.

L'aeroporto più vicino è Bari-Karol Wojtyla, che effettua collegamenti nazionali ed internazionali con le principali compagnie aeree.

Il principale sbocco logistico portuale è rappresentato dal porto di Taranto; la parte restante delle merci che viaggiano via mare viene invece direzionata verso i porti della Campania.

L'area è servita dallo scalo ferroviario di San Nicola di Melfi, che collega Melfi a Foggia e da qui con i maggiori centri italiani.

Melfi ha inoltre collegamenti bus diretti con Milano, Roma, Perugia, Napoli e Salerno e con tutti i maggiori centri italiani.

### ***Gli spazi disponibili e la loro destinazione***

L'area industriale di Melfi ha un'estensione di circa **900 ettari**, di cui **578 già infrastrutturati**; di questi 469 ettari risultano assegnati, mentre altri **109 sono ancora disponibili per nuovi insediamenti**. La superficie infrastrutturata è suddivisa in **127 lotti**, la maggior parte dei quali risulta occupato da aziende del settore manifatturiero. Le aziende attive nell'area sono complessivamente una sessantina.

Le aree di Melfi destinate ad aziende dell'automotive hanno una superficie di circa 250 ettari divisi in due blocchi confinanti: il primo, di 175 ettari, è occupato dallo Stellantis Plant, mentre il secondo, di ulteriori 75 ettari, accoglie le aziende dell'indotto.

Nell'area industriale di Melfi, come già sottolineato in precedenza, la forte presenza dell'industria dell'auto prevale su altri settori: nell'area sono comunque attive aziende dei comparti logistico agroindustriale (con la presenza di un importante stabilimento Barilla SpA), zootecnico, della trasformazione dei metalli, delle costruzioni, dell'energia e del trattamento e riciclo dei rifiuti; settori che comunque raggiungono in quell'area dimensioni significative, anche in rapporto alle altre localizzazioni, sfiorando nel complesso circa 1.000 addetti. Tra le varie attività insediate nel Comparto produttivo di Melfi assume un ruolo rilevante il polo logistico, che negli ultimi anni ha però subito un sensibile ridimensionamento causato dalla chiusura di varie attività. Polo logistico che la Regione Basilicata sta attualmente tentando di rilanciare con l'utilizzo delle misure regionali per la reindustrializzazione dei siti dismessi (vedi la reindustrializzazione delle aree ex Auchan già citata in altra parte del presente documento).

### ***Il contesto insediativo di Melfi***

La specializzazione del polo di Melfi nel settore dell'automotive è conseguente alla significativa presenza e agli investimenti che FIAT ha condotto in quest'area, a partire dai primi anni '90, con la realizzazione dello

stabilimento, nato come SATA, acronimo di Società Automobilistica Tecnologie Avanzate S.p.A. ed ora appartenente a FCA Italy S.p.A. che, come più volte detto, dal 2021 è parte integrante del Gruppo Stellantis. L'insediamento di Melfi fu realizzato in un'area priva di precedente tessuto industriale. La zona di San Nicola fu scelta per la sua posizione baricentrica rispetto agli altri stabilimenti del gruppo FIAT già presenti nel Mezzogiorno.

Contestualmente alla realizzazione del nuovo impianto, in un macrolotto limitrofo si insediarono varie aziende della componentistica auto, a cui si aggiunsero in seguito altre imprese dei trasporti, della logistica integrata e dei servizi.

Come accaduto anche in altri territori, alcune delle aziende subfornitrici, negli anni, sono state poi rilevate da gruppi multinazionali del settore, riducendo nel tempo l'originaria prevalenza dei tradizionali fornitori di provenienza piemontese che avevano seguito la FIAT al momento del suo insediamento in Basilicata.

Le aziende dell'indotto oggi presenti nell'area sono in massima parte fornitori di 1° livello del costruttore auto italo-francese. Fornitori che, grazie alla prossimità con la sede operativa del committente, permettono l'organizzazione della produzione secondo il modello della fabbrica integrata e del *Just In Sequence*.

Una parte rilevante della componentistica destinata allo stabilimento Stellantis di Melfi non viene però prodotta sul posto, ma viene acquisita e fatta arrivare in loco da fornitori extra-regionali, senza che questi abbiano alcuna sede operativa nel territorio lucano. Stellantis indirizza questi componenti presso i propri fornitori di servizi di logistica integrata presenti a Melfi, i quali stoccato i materiali nei loro magazzini, curano, ove richiesto, le fasi di collaudo dei componenti e gestiscono i sequenziamenti per conto dello stabilimento Stellantis, garantendo, sulla base di apposite schedulazioni, la consegna sulla linea di produzione di quanto richiesto di volta in volta dal costruttore auto.

Attualmente i fornitori di 1° livello di Stellantis sono una ventina, a cui si aggiungono un'altra decina di imprese, alcune delle quali locali, operanti in prevalenza nei comparti della logistica, del trasporto e delle attività di sequenziamento, che sono anche quelle che sono maggiormente cresciute rispetto all'insediamento originario.

Ai fornitori di 1° livello si aggiungono anche varie altre aziende fornitrici di 2° e di 3° livello, principalmente riferibili ad imprenditori locali, con portafogli clienti diversificati e un minore rapporto di dipendenza dalle commesse Stellantis, le cui principali specializzazioni sono la meccanica di precisione, la saldatura laser, la produzione di nastri trasportatori e di parti meccaniche, il cablaggio di materiali elettrici.

I principali fornitori di 1° e 2° livello di Stellantis presenti nel Comparto San Nicola di Melfi sono:

<b>RAGIONE SOCIALE</b>	<b>ATTIVITA'</b>
BROSE AUTOMOTIVE MELFI S.r.l.	moduli completi alzacristalli elettrici
COMMER TGS S.p.A.	imbottiture in poliuretano espanso per sedili
HT&L FITTING ITALIA S.r.l.	assemblaggio gomme su cerchi
LEAR CORPORATION ITALIA S.r.l.	sedili
MA S.r.l.	particolari scocca in ferro e in alluminio
MUBEA ITALIA S.r.l.	molle sospensione e assemblaggio barre stabilizzatrici
PMC AUTOMOTIVE MELFI S.r.l.	stampaggio, imbutitura e profilatura dei particolari lastrati
PROMA SSA S.r.l.	ossatura sedili auto e altri componenti stampati
SILATECH S.r.l.	leve cambio
SNOP AUTOMOTIVE ITALY S.r.l.	parti strutturali e pannellaria esterna
TI GROUP AUTOMOTIVE SYSTEMS S.p.A.	tubi freno, tubi benzina, tubazioni per motori

<b>RAGIONE SOCIALE</b>	<b>ATTIVITA'</b>
TIBERINA MELFI S.r.l.	particolari per autotelaio/scocca
YANFENG ITALY AUTOMOTIVE S.r.l.	pannelli porta
PLASTICFORM S.r.l.	particolari in materia plastica
MARELLI SUSPENSION SYSTEMS ITALY S.p.A.	sospensioni per autovetture: traversa ant., braccio oscillante ant., montante ant., semicorner, cs ammortizzatori post., gruppo frenante post. tamburo, gruppo frenante post. disco
GRANDINETTI S.r.l.	stampaggio metalli
PROMA S.p.A. (già PMC AUTOMOTIVE Melfi S.r.l.)	strutture e meccanismi sedili auto, sottogruppi scocca ed autotelaio, traverse paraurti e parti mobili
BCUBE S.p.A.	sequenziamenti e montaggi
LOGIN S.p.A.	trasporti e logistica
LOGITECH S.r.l.	sequenziamento e stoccaggio vetture su piazzali
MOSSUCCA S.p.A. - MOSSUCCA S.r.l. - MOSSUCCA S.a.s.	trasporto spedizione merci e sequenziamenti
FDM S.r.l.	sequenziamenti
SIT RAIL S.r.l.	sequenziamenti
BUSINESS LOGISTIC S.r.l. in liquidazione	sequenziamenti
LAS AUTOMOTIVE S.r.l.	sequenziamenti
SERVIZI GESTIONE LOGISTICA S.r.l.	sequenziamenti
INTERNATIONAL TRADING & SERVICE S.r.l.	sequenziamenti
ISCOT ITALIA S.p.A.	pulizie civili e industriali
FENICE S.p.A.	fornitura energia Stellantis plant

Tra le aziende che operano nel settore automotive al di fuori del conglomerato industriale di Melfi, solo alcune sono fornitrici di 1° livello di Stellantis (ad esempio quelle appartenenti al Gruppo Magneti Marelli). Le altre sono invece subfornitori o subappaltatori e si qualificano quindi come fornitori di 2° o 3° livello del costruttore auto.

Nonostante la nutrita presenza a Melfi ed in altre aree della provincia di Potenza (Tito e Atella) di aziende dell'automotive, risulta evidente che la FIAT prima e FCA poi non hanno determinato un processo di sedimentazione e fertilizzazione del tessuto produttivo a livello locale.

Al netto delle aziende fornitrici che si sono insediate a Melfi congiuntamente a FIAT (o pochi anni dopo), né a Melfi né nel resto della Basilicata, salvo sporadiche eccezioni, si è assistito alla nascita di nuove imprese locali

o alla localizzazione di altre in qualità di filiali di gruppi nazionali o esteri (se non quelle che hanno rilevato attività preesistenti).

Neppure si è assistito alla nascita di nuove imprese nel 2° e 3° livello di fornitura, fatte salve alcune delle aziende della logistica che oggi operano nella zona industriale di Melfi. All'infuori di queste, in ambito regionale hanno continuato a operare piccole realtà, in alcuni casi imprese artigiane, attive nel settore della meccanica di precisione, che nel tempo sono divenute fornitrici delle imprese di 1° livello e che quindi servono, tra altri, anche il settore automotive.

Tutto questo per ragioni legate, da un lato, alla natura del sistema di fornitura insediatosi a Melfi, e dall'altro lato, al disimpegno del gruppo torinese nel promuovere l'effettivo sviluppo di questo settore in Basilicata, al di là delle previsioni contenute nell'accordo di programma del 1993 relativo alla creazione dello stabilimento Fiat di Melfi e in altre azioni successive.

### ***Il soggetto gestore dell'area industriale di Melfi***

L'area industriale di Melfi è stata gestita, fin dalla sua costituzione, dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Potenza (Consorzio ASI), al quale erano affidate la realizzazione e la manutenzione, gestione e sorveglianza delle infrastrutture consortili poste a servizio delle nove aree industriali della provincia, oltre a tutte le attività utili a favorire l'insediamento di nuove attività all'interno dei diversi nuclei di industrializzazione (individuazione della localizzazione degli insediamenti produttivi e assegnazione delle aree alle aziende richiedenti).

Il Consorzio gestiva anche alcuni tra i principali servizi pubblici quali l'approvvigionamento, la distribuzione e fornitura dell'acqua per usi civili e industriali, i servizi di scarico e depurazione delle acque, mediante proprie reti ed impianti di raccolta, e lo smaltimento dei rifiuti.

A partire dal 2022, la Regione Basilicata ha deliberato di mettere in liquidazione il Consorzio ASI e di costituire un nuovo soggetto operativo, la società **Api-Bas - Aree produttive Industriali Basilicata S.p.A.**, interamente controllata dall'Ente regionale, alla quale è stato affidato il compito di farsi strumento di supporto alle politiche industriali della Regione, oltre che di proseguire la gestione ottimale delle varie aree industriali della provincia di Potenza.

La *mission* assegnata ad Api-Bas Spa dalla Regione è così sintetizzabile:

- attuazione e gestione di interventi coordinati di infrastrutturazione, rilancio e valorizzazione delle aree produttive regionali, anche con riguardo alla predisposizione di strumenti semplificativi per l'insediamento nelle medesime, nonché gestione e manutenzione delle aree industriali regionali;
- promozione delle aree produttive regionali anche tramite azioni di marketing, sia a livello nazionale che a livello internazionale, con l'indicazione delle relative dotazioni infrastrutturali e di servizio nonché dei settori produttivi che possono beneficiare di condizioni di vantaggio o di incentivi fiscali, sulla base degli strumenti di incentivazione definiti a livello regionale o nazionale;
- gestione unitaria, nel rispetto delle indicazioni programmatiche della Regione, delle azioni da promuovere nelle aree produttive regionali;
- determinazione e riscossione dei corrispettivi dovuti dai soggetti insediati nelle aree industriali a fronte dell'utilizzo o dell'attività di gestione e manutenzione di opere o impianti di competenza o proprietà di Api-Bas S.p.A., ovvero della prestazione di servizi, entro i limiti consentiti dal decreto legislativo n. 175 del 2016;
- predisposizione di studi e proposte preordinate all'approvazione dei piani pluriennali di sviluppo industriale che prevedano la specializzazione settoriale delle aree produttive.

Api-Bas S.p.A., diversamente dal Consorzio ASI ora in liquidazione, non gestisce direttamente i servizi di fornitura dell'acqua e di collettamento e depurazione delle acque reflue, che sono stati invece attribuiti all'Ente gestore del servizio idrico integrato in Basilicata.

La nuova società ha già accolto il personale transitato dal Consorzio ASI (18 dipendenti) ed ha completato la propria struttura direttiva con la nomina del direttore chiamato ad affiancare l'amministratore unico nella gestione delle diverse attività di competenza della società. Api-Bas S.p.A. è quindi oggi pienamente operativa e pronta a dare corso alla *mission* affidatale dal socio unico regionale. *Mission* che ha tra i suoi principali capisaldi la rivitalizzazione e il potenziamento produttivo dell'area industriale di Melfi.

## ***L'offerta insediativa di Melfi***

L'offerta di soluzioni localizzative per le imprese che siano interessate a creare nuove unità operative a Melfi è ampia.

In base ai dati disponibili, l'indice di effettivo utilizzo delle aree industriali, calcolato considerando i soli lotti "in esercizio" in rapporto alla superficie complessiva infrastrutturata, si attesta a circa il 75%.

Con riferimento alla superficie "disponibile" per nuove assegnazioni, la casistica dello stato dei lotti comprende le seguenti tipologie:

- lotti liberi di proprietà del Consorzio ASI (di imminente trasferimento a Api-Bas SpA) immediatamente assegnabili;
- lotti liberi di proprietà di terzi;
- lotti edificati occupati da aziende inattive;
- lotti edificati occupati da aziende che potrebbero diventare inattive a breve;
- lotti "revocati" a precedenti assegnatari, la cui disponibilità è legata ai tempi di chiusura dei contenziosi;
- lotti "temporaneamente non assegnabili".

Delle aree già infrastrutturate e lottizzate, circa **25 ettari sono disponibili per la nuova edificazione di stabilimenti industriali o magazzini per la logistica**. I lotti di terreno assegnabili - momentaneamente ancora di proprietà del Consorzio ASI in liquidazione - sono una quindicina ed hanno un'estensione fondiaria compresa tra i 5.000 ed i 30.000 mq. All'interno dell'agglomerato industriale sono presenti anche 18 lotti per complessivi 47 ettari di superficie fondiaria, su cui insistono ampi magazzini e capannoni, al momento riferibili ad aziende inattive. Si tratta di complessi immobiliari acquisibili o mediante trattativa privata dagli attuali proprietari oppure tramite partecipazione ad aste pubbliche nei casi di procedure esecutive o concorsuali in corso a carico dei soggetti intestatari dei beni.

Alle aree già infrastrutturate si aggiungono altri 87 ettari di terreni, compresi nel perimetro del piano particolareggiato delle aree industriali di San Nicola, che risultano invece ancora da acquisire (mediante cessione bonaria o eventuale esproprio) da parte di Api-Bas S.p.A. per poi essere infrastrutturati, lottizzati e resi disponibili per nuovi insediamenti.

Le assegnazioni dei lotti, in precedenza seguite direttamente dal Consorzio ASI e adesso di competenza di Api-Bas S.p.A., sono ancora oggi disciplinate dal "*Regolamento per le assegnazioni e la utilizzazione dei suoli e degli immobili per nuove iniziative e per la riconversione di impianti esistenti in attività diverse da quelle originariamente esercitate*" del 1991, allegato al Piano Regolatore dell'agglomerato industriale di Melfi.

Gli immobili di proprietà consortile, il cui trasferimento in capo ad Api-Bas è ancora in corso, possono essere alienati o locati, ovvero dati in comodato, a soggetti che ne facciano richiesta, con le stesse modalità previste per l'assegnazione e vendita dei suoli.

Gli altri immobili esistenti all'interno del Comparto industriale possono essere alienati o locati solo previo assenso del Consorzio (e a breve di Api-Bas S.p.A.), al quale è riservato un diritto di opzione all'acquisto secondo le modalità stabilite all'art.15 del sopra citato Regolamento di assegnazione ed utilizzazione dei lotti. Regolamento che prevede che l'esame e l'approvazione preliminare dei progetti di massima ed esecutivi per la realizzazione di nuovi insediamenti ovvero di riconversione, ampliamento, variante e/o adeguamento siano demandati agli Organi del Consorzio ASI (e a breve a quelli di Api-Bas S.p.A.), così come prevede che il rilascio da parte della competente Amministrazione comunale del permesso a costruire le opere ricadenti all'interno dell'agglomerato di Melfi sia subordinato all'approvazione del relativo progetto da parte del Consorzio (ora Api-Bas S.p.A.).

L'offerta insediativa di Melfi è quindi ampia e diversificata, nei tempi e nelle forme in cui può essere resa disponibile. Esiste peraltro un rischio elevato che entro breve all'offerta oggi esistente se ne possa aggiungere di nuova, del tutto imprevedibile. Alcuni dei lotti al momento occupati dai fornitori Stellantis, potrebbero liberarsi già nei prossimi mesi in conseguenza alla crisi di commesse da parte del committente. Rischio che incombe in particolare sulle aziende attive nella logistica di produzione (sequenziamenti). Essendo scaduti o interrotti i contratti a seguito della reinternalizzazione da parte di Stellantis di alcune fasi e processi in precedenza affidati all'esterno, alcune di queste aziende sono inesorabilmente condannate alla chiusura. I loro stabilimenti e magazzini, alcuni dei quali di dimensioni rilevanti, saranno giocoforza offerti sul mercato a nuovi possibili acquirenti o affittuari.

Tutte le aree e gli edifici al momento disponibili - o che malauguratamente dovessero diventarlo a breve per le suddette ragioni - dovranno essere efficacemente “*impacchettati*” in un’offerta insediativa strutturata, attrattiva e di pronto utilizzo, da mettere a servizio delle azioni di marketing territoriale che saranno promosse a livello sia nazionale (Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Invitalia) che locale (Regione, Api-Bas).

A tal fine, per la definizione del PRRI, dovranno essere stabilite con massima attenzione le condizioni economiche (es. prezzo delle aree al metro quadrato, condizioni di offerta dei lotti edificabili, costo di allaccio alle reti pubbliche etc.), le forme di incentivazione urbanistico edilizia (oneri di urbanizzazione e costo di costruzione da corrispondere alla competente Amministrazione comunale), di incentivazione fiscale (TARI, IRES, IRAP), di semplificazione degli iter amministrativi e di offerta di servizi di supporto all’insediamento che dovranno costituire i fattori distintivi e di valorizzazione del “*pacchetto localizzativo di Melfi*” da spendere nella competizione con altri territori nell’attrazione degli investimenti. *Pacchetto* che sarà corredato dalle numerose incentivazioni finanziarie previste dalla strumentazione regionale e da quella nazionale, tra cui, in particolare, le agevolazioni conseguenti al riconoscimento di Melfi come area di crisi industriale complessa (Legge 181/89).

## ALLEGATO 1: TEMPISTICA E MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Sulla base delle informazioni tratte da fonte diretta e delle esperienze di altri territori italiani, si prospetta il seguente cronoprogramma di attività:

Entro dicembre 2022	Predisposizione delle bozze finali dell'istanza di area di crisi complessa e della relativa deliberazione di Giunta regionale.
Entro gennaio 2023	Invio ufficiale dell'istanza al Ministro delle Imprese e del Made in Italy e svolgimento (in 30 giorni) dell'istruttoria.
Entro gennaio 2023	Pubblicazione dell'intervento straordinario di Regione Basilicata in favore delle imprese dell'indotto.
Entro febbraio 2023	Esito istanza e richiesta integrazioni da parte del Ministro delle Imprese e del Made in Italy ovvero emissione del DM di riconoscimento di area di crisi complessa e nomina del del GdCC - Gruppo di Coordinamento e Controllo - composto da rappresentanti del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, del Ministero del lavoro, della Regione, della Provincia e del Comune. Con il DM il Ministro delle Imprese e del Made in Italy affida a Invitalia l'incarico di elaborare una proposta di PRRI (Piano di Riqualificazione e Riconversione Industriale) tenendo conto di quanto indicato nella presente proposta.
Entro giugno 2023	Consegna del PRRI da Invitalia al GdCC e sua approvazione mediante sottoscrizione di specifico Accordo di programma.
Entro settembre 2023	Lancio dell'iniziativa e dei relativi interventi.

## ALLEGATO 2: SINTESI DELLA PROPOSTA DI PRRI

Alla luce di quanto disposto dall'art. 1, co. 3 del DM 31/01/2013, nell'istanza di area di crisi complessa non occorre inserire il dettaglio del Piano di Riconversione e Riqualficazione Industriale, ma solo una proposta di massima dei suoi contenuti, in ordine:

- alla riqualficazione produttiva del comparto interessato dalla crisi ovvero alla sua riconversione in attività alternative, nel rispetto degli indirizzi di politica industriale nazionale;
- alla strumentazione regionale attivabile, con particolare riferimento agli interventi di natura non rotativa cofinanziati dall'Unione Europea o con risorse proprie, e della eventuale partecipazione di società regionali.

In sintesi, la precedente PROPOSTA DI MASSIMA DEI CONTENUTI DEL PRRI DI MELFI indica, come linee strategiche di indirizzo proposte dalla Regione:

- il rafforzamento del tessuto produttivo esistente attraverso:
  - la riqualficazione delle produzioni, incentivando gli investimenti volti a migliorare l'efficienza dei processi e l'innovazione dei prodotti;
  - il riposizionamento competitivo della parte della filiera automotive presente sul territorio maggiormente interessata dalla crisi;
  - l'attrazione di nuovi investimenti, in particolare nei settori che presentano compatibilità tecnologica con le produzioni esistenti, consentendo una più facile allocazione delle competenze professionali, e che prospettino interessanti trend di crescita;
  - la strutturazione da parte della Regione, con il supporto di Api-Bas, di un nuovo "pacchetto localizzativo di Melfi", utilizzando le aree e gli edifici esistenti in forma la più attrattiva possibile in logica di marketing territoriale;
- il sostegno al reimpiego dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro;
- la preparazione di nuove figure professionali coerenti con la transizione in atto nel settore auto e la formazione continua per la riconversione e lo sviluppo dei profili professionali dell'automotive.

A tali fini la proposta di PRRI punta contemporaneamente **sia alla riqualficazione produttiva che alla riconversione in attività alternative**.

La RIQUALIFICAZIONE PRODUTTIVA riguarda specificamente le aziende di componentistica dell'indotto Stellantis che o si riqualficano per far fronte - con maggiore forza competitiva - alle nuove richieste della casa automobilistica oppure chiuderanno le unità produttive di Melfi (su queste abbiamo visto che non ci sono alternative per mantenerle sul territorio in assenza di commesse Stellantis).

La RICONVERSIONE IN ATTIVITA' ALTERNATIVE riguarda invece le aziende endogene al territorio che si devono riconvertire per non morire o per non subire drastici ridimensionamenti; le aziende esogene della logistica, strettamente dipendenti dalle commesse Stellantis, è quasi inevitabile che chiudano le unità produttive. Per queste si pone il tema della sostituzione con altre aziende da portare sul territorio sfruttando gli elementi attrattori costituiti dalla presenza degli stabilimenti Stellantis, Magneti Marelli (componentistica auto), Barilla e Ferrero (agroindustria) e le altre aziende medio-grandi della logistica tradizionale e integrata.

**I settori alternativi** indicati come obiettivo dell'attrazione di nuovi investimenti, oltre all'agroindustria e alla logistica, sono quelli **riportati nel documento regionale S3 2014-2020** - ed eventualmente aggiornati per il 2021-2027 - ovvero: meccanica-meccatronica e robotica, materiali avanzati, nanotecnologie, fotonica. A questi è aggiunto il settore ICT relativamente a tutto quanto concerne i processi di digitalizzazione dell'auto e gli altri settori di specializzazione regionale individuati nell'energia, la chimica verde, la bioeconomia e l'aerospazio.

Sulla STRUMENTAZIONE REGIONALE ATTIVABILE, la proposta di massima di PRRI richiama le seguenti misure:

- ESTENSIONE AREA ZES al comparto automotive di Melfi / adozione di un efficace Piano di Semplificazione amministrativa e burocratica che faciliti i nuovi insediamenti produttivi, in particolare quelli greenfield / definizione di un pacchetto di agevolazioni sulla fiscalità regionale e

locale che contribuiscano a ridurre i costi indiretti delle imprese insediate, aumentando l'attrattività del territorio di nuovi investimenti e al tempo stesso disincentivando le delocalizzazioni delle imprese presenti (es. riduzione dell'IRAP e della TARI così come già avviene per l'IRES per i 6 anni successivi ad un nuovo insediamento o all'ultimazione di un progetto di investimento incrementale su un insediamento già esistente);

- Applicazione mirata dei **CONTRATTI DI SVILUPPO A VALENZA REGIONALE** con l'indicazione di una riserva (10-20%) dei 30 milioni di euro di fondi stanziati e una soglia di accesso ridotta (da €3M ad €1M, come per la Legge 181) per tutte le aziende dell'automotive lucano (non solo Melfi).
- Attivazione immediata da parte della Regione di un **NUOVO REGIME DI AIUTO STRAORDINARIO** a favore delle imprese del settore automotive lucano (quindi non solo Melfi) nell'attesa che si rendano disponibili le agevolazioni della L. 181/89; misura che deve garantire la copertura dei programmi di investimento attivabili nell'immediato per far fronte alla prime offerte di nuovi componenti per Stellantis. Tale misura potrebbe essere limitata anche solo al finanziamento di nuove linee di produzione.
- Costruzione dei percorsi necessari a rendere efficacemente applicabili ai siti dismessi di Melfi (non solo quello Auchan) i **PIANI PER LA REINDUSTRIALIZZAZIONE DEI SITI PRODUTTIVI INATTIVI SUL TERRITORIO DELLA REGIONE BASILICATA** previsti dall'art. 17 della Legge Regionale n. 28 del 28 dicembre 2007, come modificato dalla Legge Regionale n. 19 del 9 agosto 2012: il che richiederebbe l'affidamento ad un team di esperti di un vero progetto per la reindustrializzazione delle aree dismesse di Melfi.
- Finanziamento regionale per il rilancio e la valorizzazione del **CAMPUS MANUFACTURING DI MELFI** (eventualmente da affidare alla gestione di soggetti diversi dal Centro Ricerche FIAT), per la creazione di un Centro di Ricerca e Innovazione a disposizione delle imprese del territorio, che operi oltre che nella ricerca industriale e sviluppo sperimentale anche sui versanti della formazione delle competenze.
- **INTERVENTI PER IL RISPARMIO ENERGETICO DELLE IMPRESE** a sostegno degli investimenti in energie rinnovabili e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, in particolare attraverso l'aumento dell'auto produzione e la creazione di Comunità Energetiche autosufficienti.

Sulla **POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO**, la proposta di massima verte su:

- Attivazione di ammortizzatori sociali straordinari/in deroga per coprire il periodo 2023-2025 ritenuto necessario per il raggiungimento della messa a regime dei 4 nuovi modelli elettrificati che Stellantis ha dichiarato di voler portare a Melfi;
- Attivazione degli incentivi per il reimpiego previsti dalla normativa nazionale e gestiti dall'ANPAL (Fondo Nuove Competenze);
- Applicazione a favore del settore automotive di una riserva (5-10%) dei fondi stanziati a sostegno del programma regionale GOL;
- Sostegno alle iniziative dell'education tecnica e tecnologica (creazione di un ITS Automotive o di altra scuola di specializzazione tecnica come un P.T.P. Polo Tecnico Professionale e attivazione di percorsi strutturati di formazione continua per la riconversione e lo sviluppo dei profili professionali dell'automotive da insediare, ove possibile, all'interno del Campus di Melfi);
- Indirizzamento degli interventi agevolativi regionali a promuovere prioritariamente la ricollocazione del personale afferente al bacino occupazionale di riferimento tramite:
  - Obbligo, nei confronti delle imprese beneficiarie delle agevolazioni agli investimenti, di selezionare prioritariamente il personale del bacino locale;
  - Meccanismi di premialità per i beneficiari delle agevolazioni agli investimenti che occupano lavoratori provenienti dal bacino locale.

Sugli **INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI SOSTEGNO AL PIANO** la proposta di massima di PRRI punta all'attuazione degli:

- **interventi strategici programmati in campo stradale** (Statale 7 Murge-Pollino, 5° lotto della Strada provinciale Oraziana, Statale 93 Appulo-Lucana e rete stradale locale delle province di

Potenza e Matera) e **ferroviario** (intervento di elettrificazione della linea nel tratto Rocchetta-S. Nicola di Melfi, consolidamento sede ferroviaria, soppressione dei passaggi a livello, rettifiche di tracciato per consentire una maggiore velocità di percorrenza nella tratta Foggia-S. Nicola di Melfi nei tratti Cervaro-Rocchetta-San Nicola di Melfi e Rocchetta-Potenza);

- **interventi di ripristino, adeguamento e potenziamento dei servizi nell'area ZES-ASI di Melfi**, che hanno per oggetto il completamento e ripristino del raccordo ferroviario di San Nicola, il potenziamento della capacità di depurazione e di trattamento dei rifiuti liquidi speciali del locale impianto di depurazione e l'efficientamento energetico delle reti di pubblica illuminazione a servizio dell'area industriale.