



ACCORDO DI PROGRAMMA

**PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO DI RICONVERSIONE E
RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE PER L'AREA DI CRISI
INDUSTRIALE COMPLESSA DEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO DI
MELFI POTENZA E RIONERO IN VULTURE**

TRA

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

**AGENZIA NAZIONALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA
REGIONE BASILICATA**

COMUNE DI MELFI

E

**AGENZIA NAZIONALE PER L'ATTRAZIONE DEGLI INVESTIMENTI
E LO SVILUPPO D'IMPRESA S.P.A.**

PREMESSE

Con il decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, convertito con modificazioni dalla legge 15 maggio 1989, n. 181 e successive modificazioni e integrazioni, sono state individuate le *“Misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano nazionale di risanamento della siderurgia”* poi estese, a partire dall’articolo 73 della legge n. 289/2002, ad aree di crisi industriale diverse da quelle siderurgiche.

Con l’articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 *“Misure urgenti per la crescita del Paese”*, è stato previsto che il Ministero dello sviluppo economico, al fine di sostenere la competitività del sistema produttivo nazionale, l’attrazione di nuovi investimenti e la salvaguardia dei livelli occupazionali nei casi di situazioni di crisi industriale complessa con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, adotti Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI), avvalendosi per la definizione e attuazione degli stessi dell’Agenzia nazionale per l’attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. (Invitalia).

Con il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 31 gennaio 2013 *“Attuazione dell’articolo 27, comma 8, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese”*, sono stati dettati i criteri per l’individuazione delle situazioni di crisi industriale complessa nei territori, per la definizione e attuazione dei Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (di seguito PRRI) e di appositi Accordi di Programma che disciplinano gli interventi agevolativi, l’attività integrata e coordinata delle Amministrazioni centrali, della Regione, degli Enti locali e dei soggetti pubblici e privati, nonché le modalità di esecuzione degli interventi e la verifica dello stato di attuazione e del rispetto delle condizioni fissate.

Con il decreto del Ministro dello sviluppo economico, adottato di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, del 19 novembre 2013 di *“Attuazione dell’articolo 27, comma 7, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83”*, sono stati individuati i criteri per la disciplina degli interventi per le politiche attive del lavoro nelle situazioni di crisi industriale complessa.

Con l’art. 44, comma 11-bis, del decreto legislativo n. 148/15 è previsto il ricorso agli ammortizzatori in deroga per le imprese operanti nei territori riconosciuti quali aree di crisi industriale complessa.

Con il decreto legislativo 14 settembre 2015 n. 150 è stata istituita l’Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro (di seguito ANPAL). In particolare, l’articolo 9 elenca le funzioni dell’ANPAL e il comma 1, lett. o), richiama espressamente *“l’assistenza e consulenza nella gestione delle crisi aziendali complesse di cui all’articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134”*.

Con il decreto legge 22 giugno 2023, n. 75 *“Disposizioni urgenti in materia di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, di agricoltura, di sport, di lavoro e per l’organizzazione del Giubileo della Chiesa cattolica per l’anno 2025”*, convertito con modificazioni dalla legge 10 agosto 2023, n. 112, al fine di garantire un più efficace coordinamento dei servizi e delle politiche

attive del lavoro, un migliore utilizzo delle risorse europee e l'effettivo raggiungimento degli obiettivi stabiliti dal PNRR, le funzioni dell'ANPAL sono state attribuite al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, con conseguente soppressione della stessa. Inoltre, l'art. 3, comma 7 prevede che ANPAL Servizi S.p.A. assuma la denominazione di "Sviluppo Lavoro Italia S.p.A."

Con la deliberazione della Giunta Regionale n. 202200920 del 21 dicembre 2022 la Regione Basilicata ha approvato la presentazione di un'istanza di riconoscimento, ai sensi dell'articolo 1, comma 3 del suddetto decreto del Ministro dello sviluppo economico del 31 gennaio 2013, per l'area territoriale relativa al comparto industriale "San Nicola" di Melfi, quale area di crisi industriale complessa, allegando la "*Proposta di massima del Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale*".

Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al citato all'articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 e del decreto attuativo DM 31 gennaio 2013, con decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy del 17 aprile 2023 l'area, ricomprendente n. 43 Comuni dei Sistemi Locali del Lavoro (di seguito SLL) di Melfi e Potenza, è stata riconosciuta quale "*area di crisi industriale complessa*" e, in coerenza con quanto disposto dal comma 6, art. 1, del DM 31 gennaio 2013 ha, altresì, previsto la costituzione del Gruppo di Coordinamento e Controllo (di seguito GdCC), che ha tra le sue funzioni quella di fornire a Invitalia gli indirizzi strategici per l'elaborazione del PRRI e quella di individuare, prevedendone la priorità di accesso, gli strumenti agevolativi idonei all'attuazione degli interventi previsti.

Con successiva nota del 18 luglio 2023, la Regione Basilicata ha chiesto al Ministero la possibilità di estendere il perimetro dell'area di crisi industriale complessa al SLL di Rionero in Vulture, in ragione della forte presenza di maestranze ed imprese nel settore *automotive*.

Con il decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy dell'11 settembre 2023 si è, pertanto, provveduto a recepire la richiesta della Regione, condividendo le motivazioni esposte nella citata nota del 18 luglio 2023 e integrando l'area di crisi industriale complessa di cui al DM 17 aprile 2023 con n. 6 Comuni del SLL di Rionero in Vulture¹.

In data 16 novembre 2023 è stata approvata dal Gruppo di Coordinamento e Controllo, costituito con DM 17 aprile 2023, la proposta di PRRI dell'area di crisi industriale complessa dei SLL di Melfi, Potenza e Rionero in Vulture, elaborata da Invitalia, ai sensi dell'art. 27, comma 6 del decreto-legge n. 83 del 2012, nonché degli articoli 2 e 3 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 31 gennaio 2013.

¹ Di seguito l'elenco completo dei 49 Comuni dell'area di crisi complessa lucana: Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Melfi: Banzi, Forenza, Ginestra, Lavello, Maschito, Melfi, Montemilone, Palazzo San Gervasio, Rapolla, Ripacandida, Venosa; Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Rionero in Vulture: Atella, Barile, Filiano, Rionero in Vulture, Ruvo del Monte, San Fele; Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Potenza: Abriola, Acerenza, Albano di Lucania, Anzi, Avigliano, Balvano, Baragiano, Bella, Brindisi Montagna, Calvello, Campomaggiore, Cancellara, Castelmezzano, Genzano di Lucania, Laurenzana, Muro Lucano, Oppido Lucano, Picerno, Pietragalla, Pietrapertosa, Pignola, Potenza, Ruoti, San Chirico Nuovo, Sant'Angelo Le Fratte, Satriano di Lucania, Savoia di Lucania, Tito, Tolve, Trivigno, Vaglio Basilicata, Vietri di Potenza.

Ai sensi del decreto ministeriale 23 aprile 2021, registrato dalla Corte dei Conti il 10/06/2021 al n. 627, con cui è stata attuata la ripartizione delle risorse del Fondo tra gli interventi da attuare nelle aree di crisi industriale complessa di cui al comma 1 dell'art. 27 del decreto-legge 22 giugno 2012 n. 83 e quelli da attuare per le altre situazioni di crisi industriale previste dal comma 8-bis del medesimo art. 27, una quota pari a 20 milioni di euro, è stata destinata per il finanziamento degli interventi a valere sul regime di aiuto di cui alla legge n. 181/1989 a favore dell'area di crisi industriale complessa concernente i Comuni ricompresi nei SLL di Melfi, Potenza e di Rionero in Vulture.

VISTI

-il decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 maggio 1989, n. 181, recante “*Misure di sostegno e di reindustrializzazione per le aree di crisi siderurgica, in attuazione del piano di risanamento della siderurgia*”;

-l'art. 73 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Finanziaria 2003) in forza del quale le disposizioni della legge n. 181/1989 possono essere estese a settori diversi da quello siderurgico e alle aree diverse da quelle dell'attuale applicazione, da individuare con delibera CIPE su proposta del Ministro delle attività produttive, nonché nelle aree industriali ricomprese nei territori per i quali, con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, è stato dichiarato o prorogato lo stato di emergenza;

-la delibera CIPE 23 dicembre 2003, n.129 (G.U. n. 98/2004), con la quale è stato approvato lo schema di carattere generale di cui alla sopra citata delibera n. 18/2003 per l'estensione degli interventi di promozione industriale di cui alla legge 181/1989 diversi da quello siderurgico;

-l'articolo 27 del decreto-legge del 22 giugno 2012 n. 83, recante “*Misure urgenti per la crescita del Paese*” convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, che ha promosso una riforma degli interventi di reindustrializzazione mediante la previsione dello strumento del PRRI, da adottarsi con riferimento alla soluzione delle situazioni di crisi industriale complessa attraverso la sottoscrizione di Accordi di Programma disciplinanti gli interventi agevolativi, l'integrazione ed il coordinamento delle attività delle Amministrazioni centrali e locali coinvolte nel processo di reindustrializzazione delle aree interessate, le modalità di esecuzione degli interventi, la verifica dello stato di attuazione degli Accordi stessi e del rispetto delle condizioni ivi fissate;

-il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 31 gennaio 2013, di attuazione dell'articolo 27, comma 8, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 che disciplina le modalità di individuazione delle situazioni di crisi industriale complessa, determina i criteri per la definizione e l'attuazione dei Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale e impartisce le opportune direttive all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. – Invitalia;

-il decreto del Ministro dello sviluppo economico 19 novembre 2013, previsto dall'articolo 27, comma 7, del decreto-legge n. 83 del 2012, con il quale è stata introdotta la disciplina delle *“Politiche attive del lavoro per la soluzione delle situazioni di crisi industriale complessa”*;

-il decreto legislativo 14 settembre 2015 n. 150 recante *“Disposizioni per il riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 10 dicembre 2014, n. 150”*;

-il decreto legge 22 giugno 2023, n. 75 *“Disposizioni urgenti in materia di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, di agricoltura, di sport, di lavoro e per l'organizzazione del Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025”*, convertito con modificazioni dalla legge 10 agosto 2023, n. 112, con il quale sono state attribuite al Ministero del lavoro e delle politiche sociali le funzioni dell'Agenzia nazionale politiche attive del lavoro (ANPAL);

-il decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy del 17 aprile 2023, che istituisce, ai sensi del decreto 31 gennaio 2013, il Gruppo di Coordinamento e Controllo per la definizione e l'attuazione del Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI) nell'area di crisi industriale complessa del territorio del SLL di Melfi e Potenza;

-il decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy dell'11 novembre 2023, ad integrazione del citato decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy del 17 aprile 2023, che ha esteso il perimetro dell'area di crisi industriale complessa di Melfi e Potenza con l'inclusione di n. 6 Comuni appartenenti al territorio del Sistema Locale del Lavoro di Rionero in Vulture.

-l'art. 1, comma 80, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante *“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023”* che incrementa di 100 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, per un totale di 320 milioni di euro, la dotazione del Fondo per la Crescita Sostenibile per il finanziamento degli interventi ai sensi della legge 181/1989, destinati alla riconversione e alla riqualificazione produttiva delle aree di crisi industriale di cui all'articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83;

-l'art. 44, comma 11-bis, del decreto legislativo n. 148/15, introdotto dal D.lgs. n. 185 del 24 settembre 2016, successivamente modificato dall'art. 3, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, che prevede la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per le imprese operanti in un'area di crisi industriale complessa;

-il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 23 aprile 2021 con il quale è stata disposta la ripartizione delle risorse, a quella data non programmate e libere da impegni del predetto Fondo, tra gli interventi da attuare per le situazioni di crisi industriale complessa di cui al comma 1 dell'art. 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 e quelli da attuare per le situazioni di crisi industriale non complessa, previste dal comma 8-bis del medesimo articolo 27;

-il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 24 marzo 2022 con il quale sono state stabilite nuove modalità di accesso e funzionamento degli interventi per il rilancio delle aree di crisi industriale ai sensi della legge n. 181/89 e sua Circolare attuativa 16 giugno 2022, n. 237343;

- il decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio dell'8 luglio 2002 con il quale si è individuato il perimetro del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Tito Scalo (PZ);
- il decreto del Ministero dell'ambiente e della transizione ecologica del 12 giugno 2023 con il quale si è provveduto a riperimetrare il SIN di Tito Scalo (PZ);
- il decreto legge 19 settembre 2023, n. 124 *Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese* che all'art. 9 istituisce, a partire dal primo gennaio 2024, la Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno denominata "ZES unica" che ricomprende i territori delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna;
- il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato il 13 luglio 2021 e la proposta di modifica complessiva del PNRR, che include anche il nuovo capitolo *RepowerEU* (Regolamento UE 2023/435 entrato in vigore il 1° marzo 2023), presentata dal Governo e approvata dalla Commissione europea, con modifiche negli investimenti che riguardano la digitalizzazione e la competitività, la transizione ecologica, la salute, la mobilità sostenibile, l'istruzione e la ricerca, l'inclusione e la coesione;
- la *Smart Specialization Strategy* (S3) della Regione Basilicata, programmazione 2021-2027, che ha identificato le cinque 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;
- l'istituzione, nell'ambito della S3 anzidetta, del *Cluster Lucano Automotive – Fabbrica Intelligente ETS* (CLA), un'aggregazione di imprese, Università, Centri di ricerche lucane, con lo scopo di collaborare tra loro, agevolando processi di trasferimento tecnologico, internazionalizzazione e favorendo le condizioni di sviluppo del territorio;
- il decreto ministeriale 9 dicembre 2014 e successive integrazioni e modificazioni, che disciplina lo strumento dei Contratti di Sviluppo;
- i decreti ministeriali 1° aprile 2015, 24 maggio 2017 e 31 dicembre 2021, che definiscono le procedure per la concessione ed erogazione delle agevolazioni, a valere sul Fondo per la Crescita Sostenibile, a favore dei progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di Accordi per l'innovazione, sottoscritti dal Ministero con i soggetti proponenti e con le Amministrazioni pubbliche eventualmente interessate;
- il decreto-legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, recante "*Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali*" e, in particolare, l'articolo 22, che ha istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un Fondo con una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030, il cui obiettivo è di favorire la transizione verde, la ricerca e gli investimenti nella filiera del settore *automotive*, finalizzati all'insediamento, alla

riconversione e alla riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, in linea con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni nocive per l'ambiente e di sviluppo digitale;

-il DPCM 6 aprile 2022 su proposta del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, con il quale, a valere sulle risorse del Fondo di cui al richiamato articolo 22 del decreto-legge n. 17/2022, sono stati destinati 750 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per l'anno 2022 e 350 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, per il sostegno agli investimenti per l'insediamento, la riconversione e la riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, al fine di favorire la transizione verde, e alla ricerca nella filiera del settore *automotive*;

-il DPCM 4 agosto 2022 su proposta del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, con il quale sono state individuate e ripartite le risorse del Fondo destinate agli interventi nella filiera del settore *automotive*. In particolare, con l'art. 2, 225 milioni di euro sono destinati agli "Accordi per l'innovazione" disciplinati dal decreto ministeriale 31 dicembre 2021 e dal successivo decreto direttoriale 18 marzo 2022 e 525 milioni di euro alla concessione delle agevolazioni previste dai "Contratti di Sviluppo" di cui all'articolo 43 del decreto-legge 25 giugno 2008 n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, al fine di favorire la transizione verde, la ricerca e gli investimenti nella filiera del settore *automotive*;

-i decreti del Direttore per gli Incentivi alle Imprese del 10 ottobre 2022 con i quali sono stati definiti i termini e le modalità di presentazione delle istanze di accesso alle agevolazioni per gli "Accordi per l'innovazione" e per la presentazione delle domande di agevolazioni per i "Contratti di Sviluppo", nella filiera del settore *automotive*;

-il decreto-legge 22 aprile 2023 n. 44 recante "*Disposizioni urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle amministrazioni pubbliche*", convertito in legge 21 giugno 2023, n. 74, che all'art. 14 ha previsto l'istituzione dell'Unità di missione "*attrazione e sblocco degli investimenti*" presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, volta a facilitare, indirizzare e sburocratizzare le procedure per attrarre gli investimenti in Italia;

-la disciplina sui Contratti di Sviluppo regionali adottata dalla Giunta Regionale con DGR n. 849/2021 e approvata 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 ss.mm.ii. e della Legge Regionale n. 1/2009 "*Competitività del sistema produttivo regionale*";

-l'articolo 1, comma 478, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante "*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e Bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024*", che ha istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, il Fondo per il sostegno alla transizione industriale, allo scopo di favorire l'adeguamento del sistema produttivo nazionale alle politiche europee in materia di lotta ai cambiamenti climatici;

-il decreto ministeriale 21 ottobre 2022 del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della transizione ecologica, recante “*Criteri, modalità e condizioni per l'accesso al Fondo per il sostegno alla transizione industriale*”;

-il decreto del Direttore per gli Incentivi alle Imprese del 30 agosto 2023 che definisce termini e modalità di presentazione delle domande al predetto Fondo per il sostegno alla transizione industriale attraverso l'apertura di uno sportello finalizzato al sostegno di programmi di investimento per la tutela ambientale con una dotazione iniziale di 300 milioni di euro;

-il decreto ministeriale 15 maggio 2023 recante “*Modalità e condizioni per la concessione e l'erogazione di agevolazioni a programmi di investimento proposti da piccole e medie imprese localizzate nei territori delle Regioni meno sviluppate, rispettosi dei principi e della disciplina in materia di tutela dell'ambiente e coerenti con il piano Transizione 4.0.*”;

-il decreto del Direttore per gli Incentivi alle Imprese del 29 agosto 2023 che definisce i termini e le modalità di presentazione delle domande di ammissione alle agevolazioni di cui al decreto ministeriale 15 maggio 2023 - Investimenti sostenibili 4.0 PN RIC 2021-2027;

-il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 recante “*Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*”, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che all'articolo 27, comma 1, ha previsto, in favore dei datori di lavoro privati, un esonero dal versamento dei contributi pari al 30% dei complessivi contributi previdenziali dovuti dai medesimi, a condizione che la prestazione lavorativa si svolga in una delle seguenti regioni: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia;

-il Quadro temporaneo di crisi per misure di Aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina “*State Aid Temporary Crisis and Transition Framework*” prorogato al 30 giugno 2024;

-il Programma Operativo Regione Basilicata FSE per il ciclo 2021-2027 per la cui attuazione è stato previsto lo stanziamento programmatico di 3,746 mln€ a valere sui Fondi SIE – Fondi Strutturali Europei;

-il Piano strategico *Dare Forward 2030* presentato dal Gruppo Stellantis nel marzo 2022 per una mobilità sostenibile che si basa sui tre pilastri Etica, Tecnologia e Valore;

-il Protocollo d'intesa MIMIT – ANFIA siglato il 18 ottobre 2023 per gestire in maniera coordinata le sfide della transizione ecologica della filiera *automotive* italiana sino al 2030 e al contempo promuovere crescita e possibilità d'impiego in un settore strategico;

-la deliberazione della Giunta Regionale della Regione Basilicata n° 202300672 del 27/10/2023 “art. 45 - Legge n. 99/2009 e ss.mm.ii. DDMM del Ministro delle Imprese del Made in Italy del 17/04/2023 e 11/09/2023. Avviso Pubblico Sostegno all'innovazione per il rilancio del settore dell'*automotive*”;

-la deliberazione della Giunta Regionale della Regione Basilicata n° 202200884 del 15/12/2023 che approva lo schema del presente Accordo di Programma;

-la deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Melfi n° 142 del 19/12/2023 che approva lo schema del presente Accordo di Programma.

CONSIDERATO CHE

La complessità e il rilievo nazionale della crisi di Melfi e del territorio riconosciuto quale area di crisi complessa è riconducibile alla crisi di cui ha sofferto in questi ultimi anni il settore *automotive* in Europa e al rilevante rallentamento dell'offerta e della domanda causato da una combinazione di fattori congiunturali e strutturali che hanno riguardato l'intera filiera *automotive* a livello mondiale.

Alla crisi congiunturale si è aggiunta la progressiva evoluzione del mercato *automotive* a livello globale verso la produzione di veicoli elettrici, in linea con i nuovi obiettivi dei paesi manifatturieri di riduzione delle emissioni di gas.

Le conseguenze della transizione ecologica e digitale dell'auto determinano in generale incertezza per il futuro di tutta la filiera nazionale e, in particolare, per le numerose aziende italiane della componentistica *automotive* che dovranno riconvertirsi nel giro di pochi anni, investendo in innovazioni strutturali dei prodotti e dei processi produttivi, che richiederanno sforzi finanziari non sostenibili per tutti.

La riconversione delle imprese del settore *automotive* potrebbe tradursi in un ridimensionamento della forza lavoro e nella necessità di un aggiornamento delle attuali competenze professionali. Inoltre, 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.

L'*automotive* è il più rilevante settore di specializzazione manifatturiera della Basilicata e il distretto di Melfi è di primaria importanza strategica per tutto il settore in Italia per la presenza di Stellantis e delle numerose aziende e relativi addetti della componentistica auto, dei trasporti, della logistica integrata e dei servizi, che oggi ne formano l'indotto.

Lo stabilimento di Stellantis di Melfi e la rete delle aziende della filiera *automotive* dell'area riconosciuta di crisi industriale complessa della Basilicata, hanno risentito negli ultimi anni del forte rallentamento che ha interessato tutto il settore a livello nazionale e globale e stanno attualmente risentendo della riconversione dei processi produttivi indotta dalla transizione verso l'elettrico, già in atto.

A luglio del 2021 la Commissione europea ha presentato il piano per la neutralità climatica "*Fit for 55*" con l'obiettivo di ridurre le emissioni di carbonio e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, che ha stabilito importanti limitazioni alla produzione di auto con motore a combustione interna all'interno dell'Unione Europea a partire dal 2035. "*Fit for 55*" -- i cui obiettivi sono stati successivamente confermati ed integrati nel Piano REPowerEU il 18 maggio 2022 -- si inserisce nel progressivo consolidamento del mercato globale verso le vetture ad alimentazione alternativa rispetto a quelle tradizionali a benzina, in progressiva diminuzione.

Presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy è stato istituito il Tavolo *automotive*, quale sede di confronto permanente tra gli operatori del settore, le Istituzioni e le parti sociali, con l'obiettivo di valutare le sfide attuali congiunturali per la decarbonizzazione della mobilità già in atto e le possibili strategie per la salvaguardia, valorizzazione, riconversione e consolidamento delle competenze fondamentali di tutto il comparto in Italia.

Il 1° marzo 2022 il Gruppo Stellantis ha presentato il Piano degli indirizzi strategici denominato “*Dare Forward 2030*” che ha l’obiettivo di azzerare le emissioni di carbonio dei propri prodotti entro il 2038. Il Piano Stellantis prevede per lo stabilimento di Melfi l’implementazione della piattaforma STLA Medium per quattro (e successivamente cinque) nuovi modelli elettrici multimarca, a partire dal 2024, come annunciato presso il tavolo *automotive* del Ministero delle Imprese e del Made in Italy il 14 febbraio 2023.

Il 18 ottobre 2023 è stato firmato un Protocollo di intesa dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy ed ANFIA che identifica le priorità di intervento a sostegno degli investimenti delle imprese della componentistica nel settore *automotive* nei prossimi anni, al fine di gestire in maniera coordinata le sfide della riconversione dell’indotto in Italia. Il Protocollo prevede che ANFIA si impegni a supportare Stellantis per la definizione di uno studio di analisi e mappatura della filiera e che servirà come base per la stesura di un Piano di transizione di supporto alla riconversione e sviluppo per creare un indotto italiano più innovativo, competitivo e sostenibile ecologicamente ed economicamente, in coerenza con i futuri orientamenti globali.

È attivo un confronto tra il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e il Gruppo Stellantis sul futuro dei suoi stabilimenti produttivi, patrimonio professionale, centri di ingegneria, ricerca e sviluppo presenti in Italia, che tenga conto del rinnovato impegno della multinazionale a rilanciare la produzione di veicoli nel nostro Paese ed un confronto con le sei Regioni che ospitano gli stabilimenti del Gruppo Stellantis -- Abruzzo, Basilicata, Campania, Emilia-Romagna, Lazio e Piemonte.

Nell’ambito del confronto già in corso, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, d’intesa con Stellantis, ha istituito un Tavolo sviluppo *automotive* a cui partecipano l’Azienda, le Regioni coinvolte, le Organizzazioni Sindacali ed ANFIA, con i seguenti obiettivi: aumentare i livelli produttivi negli stabilimenti italiani di Stellantis, consolidare i centri di ingegneria e ricerca, investire su modelli innovativi, riqualificare le competenze dei lavoratori e sostenere la riconversione della componentistica.

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha inoltre stanziato risorse per complessivi 750 milioni di euro (525 milioni di euro per la misura dei Contratti di Sviluppo e 225 milioni di euro per gli Accordi per l’innovazione) a sostegno degli investimenti nella filiera del settore *automotive* in percorsi di innovazione finalizzati all’insediamento, alla riconversione e alla riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, al fine di favorire la transizione verde, la ricerca e gli investimenti per le imprese.

A questi si aggiunge il Fondo per il sostegno alla transizione industriale, con una dotazione iniziale di 300 milioni di euro, per favorire l’adeguamento del sistema produttivo nazionale alle politiche

europee in materia di lotta ai cambiamenti climatici. La misura promuove il processo di transizione verso produzioni a minore impatto ambientale, sostenendo programmi di investimento finalizzati ad una maggiore efficienza energetica.

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy mette a disposizione l'Unità di Missione per l'attrazione e lo sblocco degli investimenti per catalizzare, intorno alle aree di crisi, potenziali investitori strategici esteri al fine di favorire l'avvio, la crescita ovvero la ricollocazione nel territorio di insediamenti produttivi. Nei procedimenti riguardanti investimenti per il sistema produttivo nazionale, di valore superiore a 25 milioni di euro e con significative ricadute occupazionali, tale Unità può esercitare, su istanza della parte interessata, poteri sostitutivi in caso di inerzia o ritardo delle Amministrazioni diverse da Regioni, Province Autonome di Trento e di Bolzano, Città metropolitane, Province e Comuni.

Il riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa di Melfi, Potenza e Rionero in Vulture e il presente Accordo di Programma si inquadrano, pertanto, in un contesto di forte attenzione del Ministero delle Imprese e del Made in Italy verso la filiera *automotive*, considerata strategica per il Paese, con obiettivi di riqualificazione produttiva che hanno una forte incidenza sui fattori di sviluppo di tutta l'economia territoriale.

Il presente Accordo di Programma identifica gli obiettivi di riqualificazione produttiva dell'area e, inoltre, riconosce la necessità del ricorso agli strumenti di integrazione al reddito e di politiche attive dedicati ai territori riconosciuti quali aree di crisi industriale complessa, quali strumenti di protezione verso le professionalità e il *know how* delle aziende del distretto *automotive* che sono state colpite, da un lato da una notevole perdita di capacità produttiva dovuta al contesto congiunturale di crisi e, dall'altro, dai rischi determinati dall'attuale riconversione verso produzioni a minore impatto ambientale.

Considerato il contesto di transizione tecnologico produttiva che sta trasformando l'offerta di tutta la filiera *automotive* a livello globale, con significative ripercussioni sulla competitività delle aziende lucane e conseguentemente sull'occupazione e sul sistema economico produttivo regionale, gli indirizzi strategici del Gruppo di Coordinamento e Controllo sono orientati verso la riconversione, l'innovazione, la diversificazione e l'ampliamento delle attività industriali esistenti nell'area di crisi industriale complessa di Melfi, Potenza e Rionero in Vulture.

Gli obiettivi di riconversione saranno indirizzati allo sviluppo delle produzioni strategiche in tutti i settori industriali della Regione, con particolare riguardo ai settori: automotive e sua componentistica, chimica, materiali plastici, logistica, meccanica e mecatronica, robotica, materiali avanzati, nanotecnologie, fotonica, telecomunicazioni e componentistica energetica e, in generale, in tutti quei settori qualificanti per il processo di innovazione e di transizione delle specializzazioni manifatturiere già presenti nell'area, al fine di consolidarne ed accrescerne la competitività, creando al tempo stesso opportunità per nuovi insediamenti produttivi collegati alla vocazione economico-produttiva del territorio.

Verrà fornito supporto alla nascita di nuove iniziative produttive da localizzarsi nelle aree insediative disponibili nel territorio dei Comuni dell'area di crisi, e verrà riqualificato l'importante polo logistico presente nell'area.

L'attrazione di nuovi investimenti verrà favorita dalla recente costituzione della Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno, detta "*Zes unica*" che comprende tutta la Regione Basilicata, nella quale, a partire dal primo gennaio 2024, l'esercizio di attività economiche e imprenditoriali da parte sia delle aziende già operative, sia di quelle che si insedieranno nell'area in futuro, potranno beneficiare di agevolazioni fiscali, semplificazioni autorizzative e in generale delle speciali condizioni in relazione agli investimenti e alle attività di imprese dedicate alle aree ZES.

Le misure nazionali e regionali riguarderanno anche la tutela dell'occupazione a rischio e comprenderanno, inoltre, programmi per la riqualificazione ed eventuale ricollocazione della forza lavoro attualmente presente nell'area di crisi, e anche la creazione di nuove figure professionali per le nuove produzioni che verranno sviluppate.

Tutto ciò premesso, i Soggetti Sottoscrittori stipulano il presente

ACCORDO DI PROGRAMMA

Articolo 1

Oggetto e finalità

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma.
2. Il presente Accordo di Programma ha per oggetto l'attuazione del "*Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale*" (PRRI), allegato e che ne forma parte integrante, con il quadro di interventi di riqualificazione e riconversione e rilancio dell'area di crisi industriale complessa riconosciuta del territorio ricomprensivo i Comuni dei Sistemi Locali del Lavoro di Melfi, Potenza e Rionero in Vulture, di cui agli elenchi allegati ai decreti del Ministro delle Imprese e del Made in Italy del 17 aprile 2023 e dell'11 settembre 2023.
3. Per il raggiungimento degli obiettivi di rilancio e di sviluppo industriale dell'area, il presente Accordo di Programma, ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 31 gennaio 2013, regola gli impegni e le attività dei soggetti sottoscrittori definendo le azioni per il superamento dei fattori di crisi attraverso la promozione di nuovi investimenti ed iniziative imprenditoriali e la riqualificazione produttiva del territorio all'interno dell'area di crisi, al fine di implementarne lo sviluppo e la diversificazione delle produzioni, nonché per la salvaguardia e riqualificazione delle professionalità.
4. Per la realizzazione degli obiettivi di cui al precedente comma 3, il presente Accordo di Programma definisce l'assegnazione di risorse finanziarie di parte nazionale pari a 20 milioni

di euro e di risorse finanziarie di parte regionale pari complessivamente a 8.746.000 milioni di euro, per la realizzazione degli interventi e degli impegni descritti rispettivamente nei successivi articoli 4 e 5.

Articolo 2

Soggetti sottoscrittori

Partecipano al presente Accordo di Programma:

- il Ministero delle Imprese e del Made in Italy che coordina le attività ivi previste, concorre al finanziamento degli investimenti delle imprese nelle forme e modalità di legge, fornisce a Invitalia gli opportuni indirizzi di coordinamento operativo delle attività previste dal PRRI, assicura le attività di vigilanza;
- l'ANPAL che collabora nella definizione ed attuazione delle azioni volte al ricollocamento professionale;
- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che fornisce il suo contributo all'attuazione del PRRI per gli ambiti di competenza;
- la Regione Basilicata che fornisce il suo contributo all'attuazione del PRRI tramite gli strumenti agevolativi e gli interventi di propria competenza;
- il Comune di Melfi che fornisce il suo contributo all'attuazione del PRRI per gli ambiti di rispettiva competenza;
- Invitalia, che fornisce assistenza tecnica al Gruppo di Coordinamento e Controllo e gestisce l'intervento agevolativo nazionale e gli strumenti agevolativi operativi nell'area, sulla base delle competenze già attribuite o che le saranno attribuite in relazione a nuovi regimi di aiuto, e sottoscrive l'Accordo per presa visione.

Articolo 3

Programma degli interventi

Il programma degli interventi, secondo quanto riportato nel "*Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale*" (PRRI) di cui all'articolo 1, è destinato alla promozione di iniziative imprenditoriali in grado di sostenere la riqualificazione del territorio e del sistema produttivo dell'area di crisi industriale complessa, secondo i seguenti obiettivi strategici di rilancio:

- ampliamento, riconversione e innovazione, nonché riqualificazione produttiva ed ambientale delle attività industriali esistenti nell'area di crisi, diversificazione delle produzioni, sostegno all'attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale;
- attrazione di nuovi investimenti verso tutti i settori industriali in grado di favorire lo sviluppo economico produttivo regionale, con particolare riferimento agli ambiti strategici qualificanti per i processi di innovazione e consolidamento delle specializzazioni produttive dell'area,

come la produzione di autoveicoli e mezzi di trasporto e della relativa componentistica, e quindi la produzione di gomma, materiali tessili, chimici, plastiche, la produzione di materiali avanzati, nanotecnologie, le applicazioni per la fotonica, la meccanica, la mecatronica, la robotica, le telecomunicazioni e la componentistica energetica. Inoltre, il supporto agli investimenti nel settore della logistica che costituisce un importante fattore di sviluppo per il comparto manifatturiero dell'area;

- la tutela dell'occupazione a rischio, riqualificazione della forza lavoro e creazione di nuove figure professionali, nonché ricollocamento lavorativo del personale e attivazione di politiche attive del lavoro specificatamente dedicate ai lavoratori assunti dalle imprese beneficiarie delle agevolazioni.

Articolo 4

Interventi e impegni finanziari del Ministero delle Imprese e del Made in Italy

1. Il programma di interventi di competenza del Ministero delle Imprese e del Made in Italy è finalizzato a promuovere e sostenere iniziative imprenditoriali in grado di contribuire al recupero e consolidamento di attività industriali esistenti e a creare nuove opportunità di sviluppo per le specializzazioni produttive proprie del territorio. Le iniziative imprenditoriali dovranno essere finalizzate all'incremento o mantenimento del numero degli addetti dell'unità produttiva interessata dal programma di investimenti.
2. Le procedure di selezione per gli interventi di cui al comma 1 dovranno prevedere, in caso di incremento occupazionale, l'impegno per i soggetti beneficiari, nell'ambito del rispettivo fabbisogno di addetti, a procedere, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali, prioritariamente all'assunzione dei lavoratori residenti nell'area di crisi che risultino percettori di CIG, ovvero risultino iscritti alle liste di mobilità, ovvero risultino disoccupati a seguito di procedure di licenziamento collettivo e, successivamente, dei lavoratori delle aziende del territorio di riferimento coinvolte dai tavoli di crisi attivi presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e presso le Regioni.
3. Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy provvede all'esercizio delle proprie competenze con le modalità e i tempi convenuti con il presente Accordo, assumendo un impegno finanziario di 20 milioni di euro, a valere sulle risorse del Fondo per la Crescita Sostenibile, nell'ambito della dotazione assegnata dal DM 23 aprile 2021, ricorrendo al regime di aiuto della legge n. 181/89.
4. Le risorse di cui al comma 3 torneranno nelle disponibilità del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, qualora non dovessero trovare utilizzo, in tutto o in parte, a causa di carenza di istanze progettuali idonee a valere sull'Avviso pubblico che verrà adottato ai sensi della Legge 181/1989.
5. Nel caso altresì, in cui le risorse stanziare di cui al comma 3 non dovessero risultare sufficienti al sostegno di programmi di investimento strategici e sostenibili, il Ministero delle Imprese e

del Made in Italy attiverà le iniziative necessarie per l'individuazione di risorse finanziarie aggiuntive da destinare a tali investimenti, in condivisione con la Regione Basilicata.

Articolo 5

Programma degli interventi e impegni finanziari della Regione Basilicata

1. Il programma di interventi di competenza della Regione è volto a promuovere e sostenere azioni per il rilancio del settore *automotive*, ad innalzare il livello di competitività delle imprese lucane, con particolare riferimento a quelle appartenenti alla *catena di subfornitura* localizzate nei territori dei Comuni ricadenti nell'area di crisi industriale complessa e ad innalzare l'attrattività del sistema industriale lucano per nuovi investimenti esterni, utilizzando gli spazi produttivi disponibili nelle aree industriali esistenti.
2. Il programma di interventi prevede, altresì, il sostegno alla formazione e riqualificazione dei lavoratori, al fine di supportare lo sviluppo delle competenze necessarie ad accompagnare la trasformazione dei processi produttivi delle imprese dell'area di crisi.
3. La Regione provvede all'esercizio delle proprie competenze con le modalità e i tempi convenuti con il presente Accordo, assumendo un impegno finanziario di 5 milioni di euro per le azioni di cui al comma 1, a valere sul Fondo art. 45 della Legge Regionale n° 99/2009 e ss.mm.ii. secondo quanto disposto dalla DGR n° 202300672 del 27.10.2023 e 3,746 milioni di euro per le azioni di cui al comma 2, a valere su Fondi SIE – Fondi Strutturali Europei (Programma Operativo Regione Basilicata FSE 2021 - 2027).

Articolo 6

Impegni di ANPAL

Ai fini dell'attuazione del piano di politica attiva, mirato alla ricollocazione dei lavoratori del territorio riconosciuto come area di crisi complessa riferito ai SLL di Melfi, Potenza e Rionero in Vulture, l'ANPAL, anche attraverso ANPAL Servizi S.p.A., su richiesta della Regione Basilicata ed in stretto raccordo con essa potrà fornire assistenza:

- nell'integrazione e nel perfezionamento delle analisi degli impatti occupazionali della crisi e delle caratteristiche socio-professionali del bacino di lavoratori interessati;
- nella definizione, in coerenza con gli orientamenti di politica industriale assunti nella proposta di PRRI, del Piano di politiche attive da realizzare, identificando gli strumenti di politica attiva più adeguati a supportare il reinserimento occupazionale dei lavoratori e le risorse utili a sostenere l'attuazione degli interventi;
- nella rilevazione del fabbisogno occupazionale e di competenze dell'area di crisi complessa, in funzione degli indirizzi strategici identificati dal PRRI, dei driver di sviluppo settoriale identificati dalla Regione Basilicata e degli investimenti che saranno realizzati;

- nell'attuazione dei servizi e delle misure di politica attiva identificate dal Piano.

Le suddette attività di assistenza realizzate da ANPAL, anche attraverso ANPAL Servizi S.p.A., rientrano, fino al 31 dicembre 2023, fra quelle previste dal Piano Operativo ANPAL Servizi 2023 denominato "Progetto ponte 2023" di cui ai decreti del Commissario straordinario nn. 403 e 405 del 29 dicembre 2022 secondo l'art.2 di ammissibilità della spesa di quest'ultimo. Pertanto, nessun onere aggiuntivo è previsto per la loro realizzazione fino al 31 dicembre 2023.

Articolo 7

Gruppo di Coordinamento e Controllo

1. Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy assicura le attività di coordinamento tecnico e amministrativo per l'attuazione del presente Accordo mediante il Gruppo di Coordinamento e Controllo costituito, ai sensi dell'art. 1, comma 6 del DM 31 gennaio 2013, con il decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy del 17 aprile 2023.
2. Il Gruppo di Coordinamento e Controllo è presieduto da un rappresentante del Ministero delle Imprese e del Made in Italy ed ha il compito di sovrintendere alla verifica dell'attuazione dell'Accordo di Programma e degli impegni delle parti sottoscrittrici. Si riunisce con cadenza almeno semestrale, fatta salva la facoltà del presidente di convocare riunioni straordinarie e la facoltà di ciascun rappresentante di chiedere al presidente tale convocazione. Ad ogni riunione semestrale è presentato lo stato di attuazione di quanto è previsto dall'Accordo.
3. Per l'incarico di componente del Gruppo di Coordinamento e Controllo non sono riconosciuti emolumenti o il rimborso delle spese sostenute. I componenti restano in carica fino alla completa attuazione degli interventi previsti nel PRRI adottato con il presente Accordo di Programma.

Articolo 8

Impegno alla diligenza e durata dell'Accordo di Programma

1. I soggetti sottoscrittori sono reciprocamente impegnati, in ogni caso, ad assolvere alle attività di propria competenza e a quelle scaturenti dalle esigenze di coordinamento con la massima diligenza e tempestività.
2. Il presente Accordo di Programma ha validità temporale di 36 mesi dalla data di registrazione da parte degli organi di controllo, con l'aggiunta di trenta giorni per gli ulteriori adempimenti conclusivi del Gruppo di Coordinamento e Controllo.
3. I soggetti sottoscrittori, secondo quanto previsto dall'art. 4, comma 2, del DM 31 gennaio 2013, si riservano la facoltà di prorogare l'efficacia per il completamento degli interventi previsti nel PRRI.

Il presente Accordo di Programma è sottoposto al controllo preventivo di legittimità della Corte dei Conti

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

AGENZIA NAZIONALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO (ANPAL)

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

REGIONE BASILICATA

COMUNE DI MELFI

Per presa visione

INVITALIA

Il presente atto, composto da n. 8 articoli e da n. 17 pagine, ai sensi dell'articolo 15, comma 2-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241, viene sottoscritto in forma digitale nel rispetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.



Agenzia nazionale per l'attrazione
degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA

Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale

Area di Crisi Industriale Complessa

*Sistemi Locali del Lavoro Melfi, Potenza e
Rionero in Vulture*

SEZIONE I - Sistema Produttivo

- a. Economia nazionale
- b. Economia Regione Basilicata
 - Imprese - Provincia di Potenza
- c. Settore Automotive - *overview* internazionale
 - Transizione elettrica
- d. Settore Automotive - Italia
 - Componentistica
- e. Settore Automotive - Regione Basilicata

SEZIONE II - Area di crisi cluster automotive

- a. Inquadramento geografico
 - S.I.N. Tito
 - Riperimetrazione
- b. Sistema imprenditoriale
- c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis
 - Piano “*Dare Forward 2030*”
 - Componentistica (Indotto) - Interviste
 - *Appendice IRES Basilicata*
- d. Melfi - Opportunità Localizzative
- e. Progettualità Pubblica
 - L’area ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata
 - Cluster Lucano Automotive - Fabbrica Intelligente
 - Progetti MOBAS 4.0 - TECsPRO - Campus Innovazione Manufacturing
 - Area territoriale di Ricerca CNR
 - Piano di reindustrializzazione aree ex Auchan
 - Formazione Risorse Umane e Politiche attive
 - Infrastrutture Rifiuti Energia
- f. Indagine esplorativa della Regione per intenzioni di investimento

SEZIONE III - Indirizzi strategici e linee di intervento

- a. Indirizzi Strategici
- b. Linee di Intervento
 - MIMIT
 - *Avviso L 181/89*
 - Regione Basilicata
 - *Interventi di Sostegno all'innovazione*
 - *Formazione, Politiche attive del lavoro*

SEZIONE IV - Incentivi e Policy

- a. Linee Finanziarie
- b. Politiche del MIMIT a sostegno del settore automotive
- c. Politiche attive del lavoro ANPAL
- d. Soggetti da coinvolgere nell'Accordo di Programma
- e. Promozione e monitoraggio
- f. Azioni di informazione e comunicazione

Allegati

Allegato 1 Quadro normativo

SEZIONE I

Sistema Produttivo

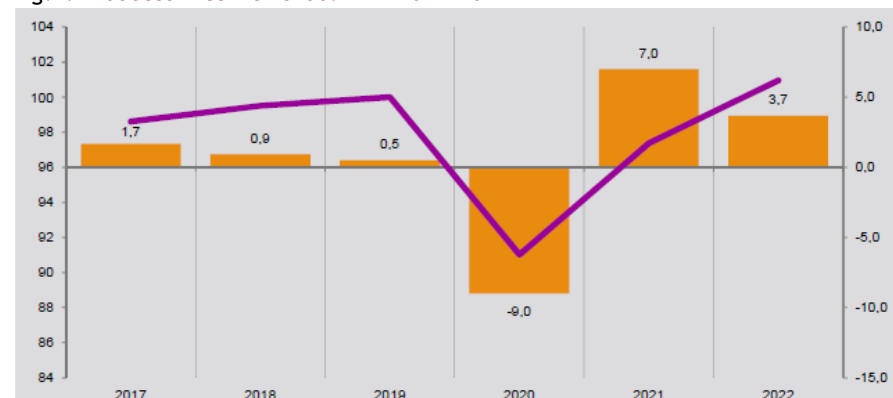
Sistema produttivo

a. Economia Nazionale (1/2)

Le prospettive di crescita del quadro economico nazionale ed internazionale sono caratterizzate dalla presenza di evidenti segnali di incertezza*, le conseguenze del conflitto russo ucraino sui costi delle materie prime hanno generato spinte inflazionistiche in Europa non presenti da decenni, la crisi energetica che si è innestata su un tessuto produttivo in fase di ripresa dalle conseguenze della pandemia ha determinato il passaggio da una fase di consolidamento della ripresa post-pandemia ad una di incertezza e forte rallentamento ciclico.

- ✓ Il sistema economico italiano ha registrato nel 2022 un **aumento del Prodotto Interno Lordo** in termini nominali del 6,8% rispetto al 2021 (Fig.1).
- ✓ In termini reali la crescita è risultata pari al 3,7%, dato completamente in controtendenza rispetto al 2021 (+7%).
- ✓ La dinamica positiva dell'andamento del PIL ha consentito in ogni caso il recupero dei livelli pre-pandemia.

Fig.1: Prodotto Interno Lordo. Anni 2017-2022



Fonte: Istat Elaborazioni Conti Nazionali

- ✓ **L'espansione** è stata sostenuta dalla domanda nazionale (Tav.1) mentre sia la domanda estera netta, sia le scorte, hanno fornito un riscontro negativo (rispettivamente -0,5% e -0,4%).
- ✓ Per le componenti interne di domanda, da evidenziare il contributo della spesa per consumi finali delle famiglie (2,7%) e gli investimenti fissi lordi (1,9%), mentre è risultato nullo quello delle amministrazioni pubbliche.

Tav.1: Contributo alla crescita del PIL in volume. Anni 2018-2022 (punti percentuali)

Domanda nazionale al netto delle scorte	1,1	0,2	-7,7	6,3	4,6
- Consumi finali nazionali	0,6	0,0	-6,2	3,0	2,7
-Spesa delle famiglie residenti e Isp	0,6	0,1	-6,2	2,7	2,7
-Spesa delle AP	0,0	-0,1	0,0	0,3	0,0
-Investimenti fissi lordi e oggetti di valore	0,6	0,2	-1,4	3,3	1,9
Variazione delle scorte	0,1	-0,4	0,5	0,4	-0,4
Domanda estera netta	0,3	0,7	-0,8	0,2	-0,5
Prodotto interno lordo	0,9	0,5	-9,0	7,0	3,7

Fonte: Istat Rapporto sulla competitività delle imprese italiane - 2023. La somma dei singoli contributi può differire da quella aggregata - e quindi dalla variazione del Pil - a causa dell'effetto degli arrotondamenti

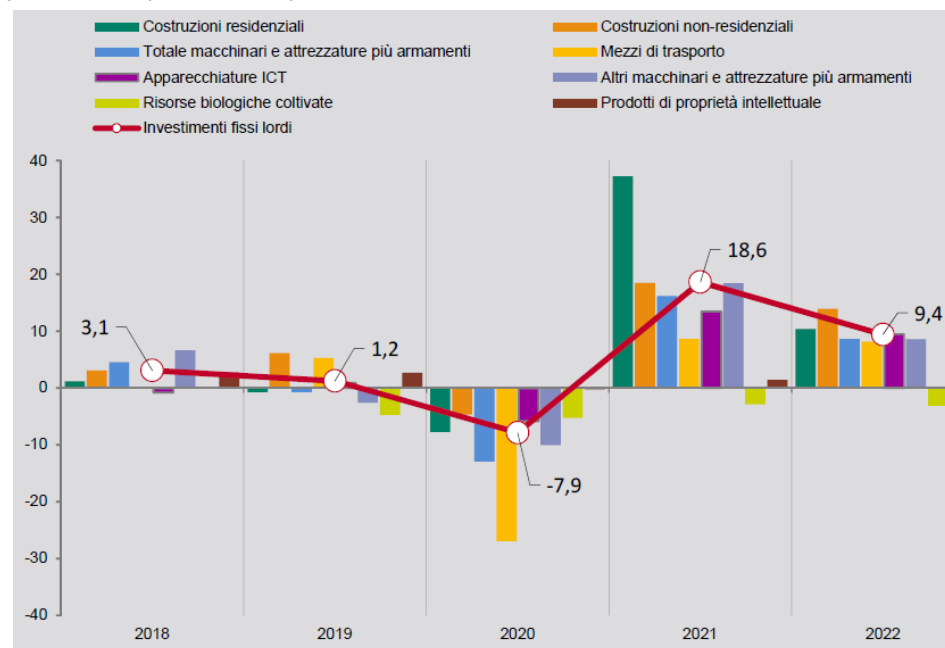
*La previsione di crescita del PIL per il 2023 viene corretta in via prudenziale al ribasso, passando dall'1% riportato nel Documento di Economia e Finanza (DEF) allo 0,8%. "Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2023" Deliberata dal Consiglio dei Ministri il 27 settembre 2023.

Sistema produttivo

a. Economia Nazionale (2/2)

- ✓ Nel 2022 la spesa per investimenti lordi in volume risulta aumentata nel complesso del 9,4%, riportando un +19,5 % rispetto ai livelli del 2019.
- ✓ Le componenti che hanno registrato una maggiore dinamicità sono la spesa in costruzioni residenziali e non residenziali, con una crescita rispettivamente del 10,3% e del 10,9%.
- ✓ La spesa in macchine e attrezzature, trasporti e armamenti ha contribuito alla performance positiva della spesa per investimenti, con un valore del +8,6%. All'interno di tale categoria si rileva tra le diverse tipologie : investimenti in mezzi di trasporto in crescita dell'8,2% (con livelli inferiori di oltre il 14% rispetto al 2019); la spesa in prodotti di proprietà intellettuale cresciuta nel 2022 del 4,5%.

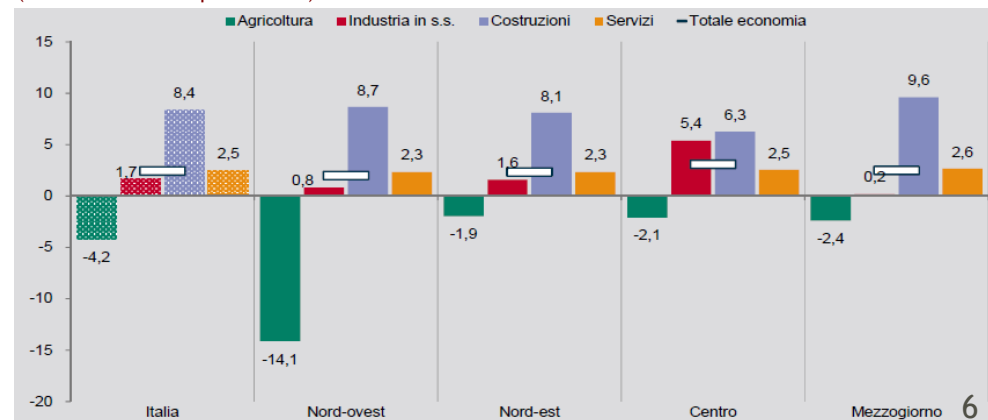
Fig.2: Investimenti fissi lordi per tipologia di asset (ANF6), anni 2018-2022 (Variazioni percentuali rispetto all'anno precedente calcolate su valori concatenati; anno di riferimento 2015)



Fonte: Istat Elaborazioni Conti Nazionali

- ✓ L'occupazione nel 2022 è cresciuta dell'1,7%, recuperando sostanzialmente i livelli del 2019.
- ✓ Il dato sugli occupati rispetto alle specializzazioni settoriali nelle diverse aree dell'Italia (Fig. 3), evidenzia per il Mezzogiorno il settore delle costruzioni come quello con una maggiore crescita del +9,6% ed una sostanziale stagnazione del comparto industriale (+0,2%).

Fig.3: La dinamica degli occupati per settore e macro-ripartizione. Anno 2022 (variazioni annuali percentuali)



Fonte: Istat Rilevazione sulle forze di lavoro

Sistema produttivo

b. Economia Regione Basilicata

Il Rapporto della Banca d'Italia* evidenzia nei primi nove mesi del 2023 un **rallentamento dell'economia regionale**. Secondo le stime ITER** il primo semestre del 2023 si caratterizza per un aumento del prodotto dell'1,1% (rispetto al corrispondente periodo del 2022) in linea con il valore registrato per l'Italia ed il Mezzogiorno, ma inferiore alla media del 2022 che si assesta ad un valore del 3%.(Fig.4)

- ✓ Il **settore industriale** presenta alcuni segnali positivi dovuti ad un parziale recupero del *settore automotive* (progressivo venir meno delle difficoltà di approvvigionamento di alcuni input produttivi). La dinamica degli investimenti in ogni caso ha risentito negativamente delle tensioni geopolitiche e dell'aumento del costo del denaro;
- ✓ Il **settore estrattivo** si connota per la riduzione della produzione di petrolio greggio e di gas rispettivamente del 6,8% e del 9,6% rispetto al primo semestre del 2022 (Tav.2). La diminuzione del valore della produzione estrattiva ha avuto conseguenze dirette sull'ammontare delle *royalties* erogate a favore degli enti locali lucani;

Tav.2: Produzione di idrocarburi
(valori assoluti e variazioni percentuali sul periodo corrispondente)

ANNI	Olio greggio		Gas Naturale	
	Valori assoluti (1)	Variazioni	Valori assoluti (1)	Variazioni
2021	3.996,00	-11,4	1.191,60	-20,8
2022	3.653,90	-8,6	1.226,00	2,9
*2023	1.675,80	-6,8	558,8	-9,6

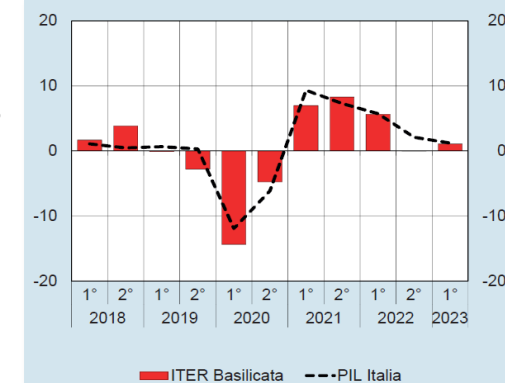
Fonte: Estratto Banca d'Italia - Economie Regionali 2023

- ✓ Il **settore delle costruzioni** mostra segni di debolezza dovuti alla flessione del segmento residenziale (rimodulazione degli incentivi fiscali e aumento del costo dei mutui), con forte riduzione delle transazioni immobiliari. Il **comparto delle opere pubbliche** è stato invece sostenuto dagli interventi finanziati dal Piano Nazionale Ripresa e Resilienza;
- ✓ Il **settore del terziario** ha continuato a crescere soprattutto sostenuto dal buon andamento del turismo (presenze turistiche +10% rispetto all'anno precedente).

* "Economie Regionali - L'Economia della Basilicata - Aggiornamenti congiunturali Novembre 2023 n°39" - L'economia della Basilicata Rapporto annuale Giugno 2023- Banca d'Italia; "Rapporto sull'economia" 2022 - Svimez

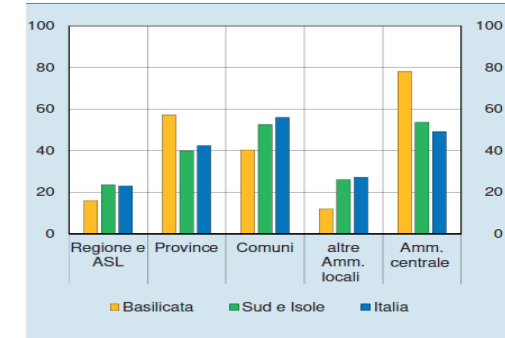
** L'Indicatore Trimestrale delle Economie Regionali è un indicatore della dinamica trimestrale dell'attività economica territoriale elaborato dalla Banca d'Italia.

Fig.4: Andamento dell'attività Economica (variazioni semestrali tendenziali; valori percentuali)



Fonte: Banca d'Italia - Economie Regionali 2023

Fig.5: Gare avviate afferenti al PNRR (valori percentuali)



Fonte: Banca d'Italia - Economie Regionali 2023

Sistema produttivo

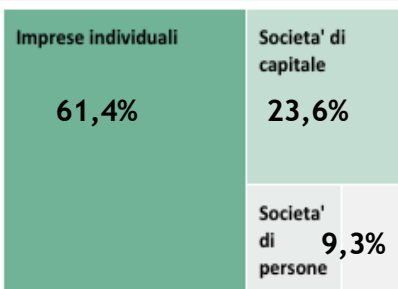
b. Economia Regione Basilicata

Imprese - Provincia di Potenza

Dai dati *Movimprese** anno 2022 relativi alla **Provincia di Potenza**, si rileva un tasso di crescita dello 0,74% per l'anno 2022 (le imprese registrate rappresentano il 63,8% delle imprese registrate in Regione Basilicata).

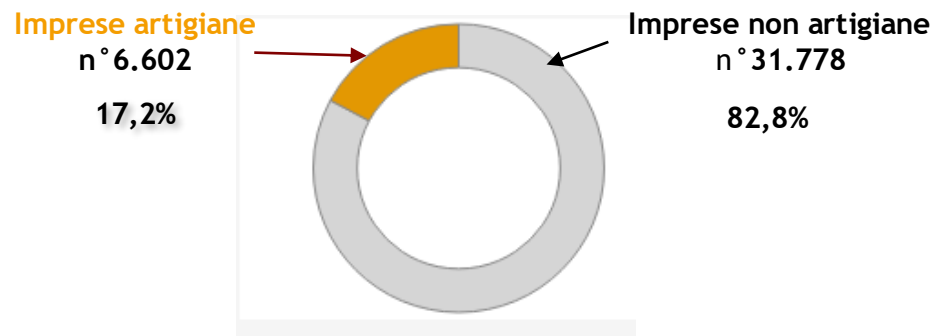
Registrate	Attive	Iscrizioni	Cessazioni	Saldo
38.380	33.736	1.721	1.434	287
▲ 0,74%	▲ 0,84%	▲ 4,43%	▲ 3,69%	450

Analisi per forma giuridica



Rispetto al totale delle imprese registrate: n° 23.564 sono imprese individuali, n° 9.050 sono Società di capitale, n° 3.580 sono Società di persone, mentre nella categoria Altre forme sono presenti n° 2.186 imprese.

Incidenza Imprese artigiane



Le Imprese artigiane rappresentano il 17,2% del totale

Imprese registrate a fine periodo per i principali settori di attività (valori%)

Agricoltura

30%

Industria

9%

Costruzioni

13%

Commercio

23%

Servizi

26%

Sistema produttivo

c. Settore Automotive

overview internazionale (1/2)

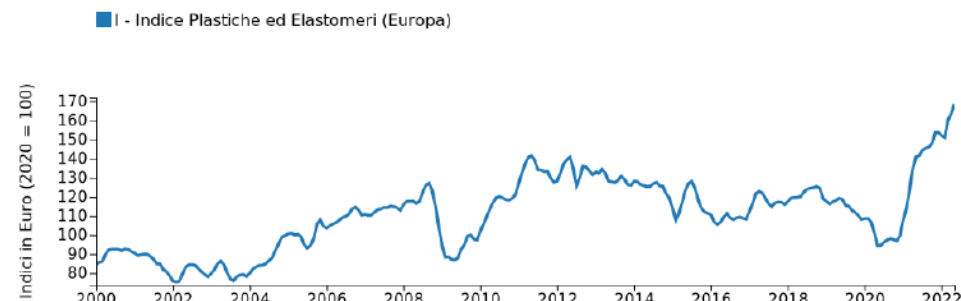
Per l'**industria dell'auto*** la crisi pandemica ha generato effetti negativi sia sull'offerta che sulla domanda.

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 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.

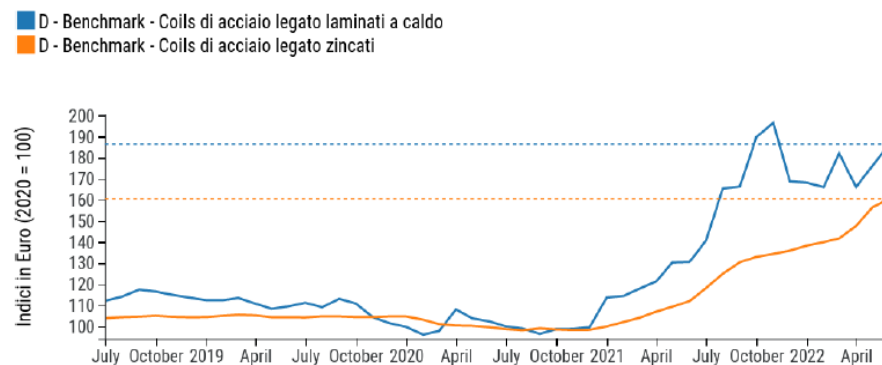
- ✓ Nel 2022 l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, con il conseguente inizio della guerra a fine febbraio 2022, ha innescato una grave crisi dell'approvvigionamento energetico e della sicurezza che ha portato i prezzi delle materie prime a nuovi massimi. Il conflitto ha esercitato una forte pressione sui mercati del gas naturale determinando un clima di instabilità nel contesto di un mercato già teso.

Fig.6: Andamento Indice Plastiche ed Elastomeri (indice Euro 2020 = 100)



Fonte: Pricepedia

Fig.7: Andamento quotazione Coils (indice Euro 2020 = 100)



Fonte: Pricepedia

* "Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022" - ANFIA Camera di Commercio Artigianato e Industria Torino;

"Rapporto sulla competitività dei Settori Produttivi 2023" - Istat.

"Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale Regione Basilicata n°202200920 - Relazione Tecnica" e ss.mm.ii. - Regione Basilicata

Sistema produttivo

c. Settore Automotive

overview internazionale (2/2)

- ✓ Nel 2021 la domanda globale di autovetture è stata pari a 56,4 mln di unità (+4,6% sui volumi del 2020), mentre il mercato dei veicoli commerciali e industriali ha raggiunto i 26,3 mln (+5,7%).
- ✓ Nello stesso anno sono state prodotte oltre 57 mln di autovetture con un incremento del 2% sui volumi del 2020. Oltre il 60% delle auto è prodotto in Asia: il 37,5% in Cina, l'11,6% in Giappone, il 6,3% in India e il 5,5% in Corea del Sud.
- ✓ Si è *consolidato il mercato delle vetture ad alimentazione alternativa*. Le immatricolazioni di auto a benzina hanno registrato una diminuzione del 17,4%. In calo costante anche le vendite delle autovetture diesel (-33,1%) mentre, nel complesso, le autovetture ad alimentazione alternativa sono cresciute del 59,7%.
- ✓ Nel luglio 2021, la Commissione Europea ha lanciato il pacchetto “*Fit for 55*”, un insieme di proposte legislative a supporto del *Green Deal* che comprende, in particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di *raggiungere la carbon neutrality entro il 2050*.

Nel giugno 2022, il Parlamento Europeo ha approvato la proposta che prevede, per il settore dei trasporti, lo stop delle vendite di nuove auto e veicoli commerciali leggeri a motore endotermico entro il 2035. L'obiettivo, estremamente ambizioso, ha ricevuto un'accoglienza molto tiepida sia dall'industria automobilistica che da vari Stati membri.

- ✓ 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.

Secondo uno studio di Bloomberg NEF*, 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.

Si stima 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.

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 a benzina o diesel saranno inferiori del 19% rispetto al picco del 2017.

Sistema produttivo

c. Settore Automotive

Transizione elettrica

Le analisi di settore indicano che le auto elettriche supereranno i veicoli tradizionali non prima del 2035. Ragionevolmente, si può presupporre che ci vorranno ancora alcuni anni prima che il cambiamento attualmente in atto arrivi in maniera decisa ad incidere sulla flotta circolante.

Risulta complesso fare previsioni a lungo termine, perché molti Paesi potrebbero fissare nei prossimi anni dei target di elettrificazione o imporre il *phase-out*.

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.

Tav.3: "Electric Vehicle Outlook 2022" - Bloomberg NEF

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

Fonte: "Electric Vehicle Outlook 2022" - Bloomberg NEF

Una tale previsione di sviluppo della mobilità elettrica, oltre che avere effetti sul prezzo dell'offerta, nel senso di una diminuzione, pone in evidenza due possibili ostacoli alla diffusione determinati da:

- ✓ *infrastrutture di ricarica;*
- ✓ *produzione di batterie al litio (ad oggi ancora fortemente dipendente dal mercato cinese, sebbene siano stati presentati diversi progetti per la produzione in Europa).*

Una forte accelerazione tecnologica ha riguardato anche la **digitalizzazione del veicolo** e, più in generale, dell'industria manifatturiera. 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 (anche in previsione degli sviluppi della guida autonoma).

Sistema produttivo

d. Settore Automotive

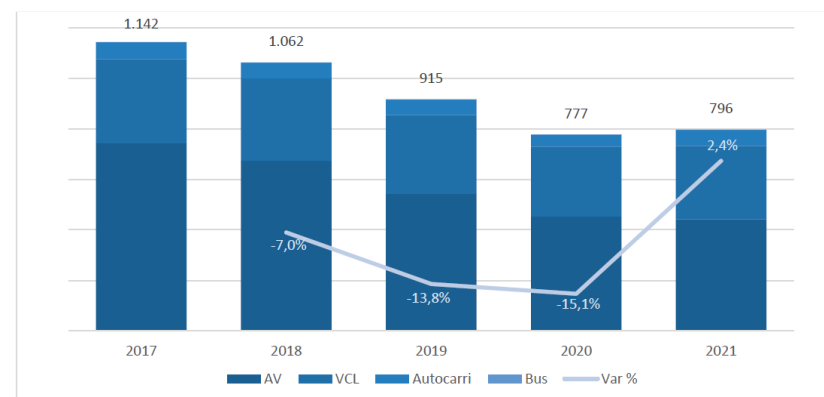
Italia (1/2)

Secondo le rilevazioni di ANFIA* tra le aziende costruttrici, la *produzione domestica di autoveicoli* è cresciuta dal 2014 al 2017, passando da 698 mila unità a 1,14 mln, mentre ha cominciato una lenta discesa a partire dal 2018. Il 2020 è stato influenzato dalla diffusione del Covid-19: durante il lockdown la produzione si è quasi completamente fermata, con uno scarso recupero nei mesi successivi, tanto da risultare alla fine dell'anno in calo del 15,1% rispetto al 2019, con un totale di 777 mila volumi.

Nel 2021 si è registrato un calo nella produzione delle autovetture a combustione interna: per le auto a benzina un calo del 40% e per il diesel del 18% della produzione totale.

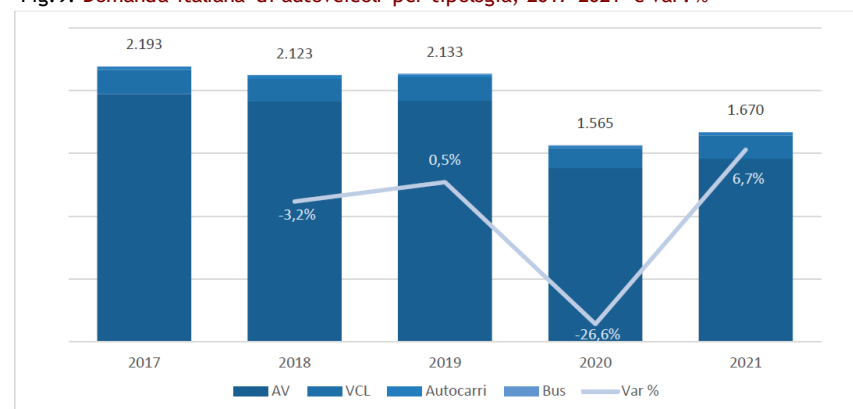
In controtendenza la produzione di autovetture elettriche ed ibride. *Nel 2019 la quota delle auto ecofriendly prodotte in Italia era poco più dello 0% dell'intera produzione; nel 2021, grazie alla produzione dei nuovi modelli Stellantis** (Jeep Renegade e Compass PHEV, Panda Hybrid e 500e), la quota sul totale è salita al 40% circa.*

Fig.8: Produzione italiana di autoveicoli per tipologia, 2017-2021 e var. % (migliaia di unità)



Fonte: ANFIA - Area Studi e Statistiche

Fig.9: Domanda italiana di autoveicoli per tipologia, 2017-2021 e var. %



Fonte: ANFIA - Area Studi e Statistiche

La *domanda di veicoli* nel 2019 si è attestata di poco sopra i livelli del 2018 (+0,5%, con 2,133 mln), mentre il 2020, caratterizzato dalle crisi pandemica ed economica, ha registrato un calo del 26,6% rispetto all'anno precedente con 1,565 mln di veicoli immatricolati. Nel 2021, dopo una partenza positiva, c'è stato un rallentamento nella seconda parte dell'anno e il 2021 ha chiuso complessivamente con un risultato positivo di +6,7%, anche se, confrontando il dato con il 2019, si registra un calo pari al 21,8%: 463mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid.

* "Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022" - ANFIA Camera di Commercio Artigianato e Industria Torino; "Osservatorio Nazionale Automotive 2022 - Federmeccanica FIM CISL FIOM CGIL UILM"

**Il gruppo Stellantis è sorto il 16/1/2021 dalla fusione di Fiat Chrysler Automobiles N.V. e PSA

Sistema produttivo

d. Settore Automotive

Italia (2/2)

Il mercato italiano dell'auto **ad agosto 2023*** totalizza 79.756 immatricolazioni (+12%) contro le 71.211 registrate ad agosto 2022. Nei primi otto mesi del 2023 i volumi complessivi si attestano a 1.040.560 unità, con una crescita del 20,3% rispetto allo stesso periodo del 2022.

Questo il dettaglio delle immatricolazioni:

- le autovetture a benzina aumentano del 25,1% (con una quota di mercato del 30,1%);
- i veicoli diesel crescono del 3% rispetto allo stesso mese del 2022 (con una quota del 16,6%);
- le auto ad **alimentazione alternativa rappresentano il 53,3% delle immatricolazioni del solo mese di agosto** con volumi in crescita **del 8,4%**, mentre nel cumulato aumentano del 22,3%, con una quota del 52,8%, e in particolare:
 - le ibride non ricaricabili diminuiscono dell'1,4% nel mese di agosto e raggiungono una quota del 34,4%; nel cumulato crescono del 26,2% e hanno una quota del 35,2%;
 - le ricaricabili aumentano del 48,3% ad agosto e rappresentano il 9,3% del mercato del mese; nel cumulato crescono del 17% ed hanno una quota dell'8,5%.

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**.

E' da evidenziare la collaborazione del *MIMIT* con *ANFIA* (*Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica*) che ha portato alla **sottoscrizione di un Protocollo** (ottobre 2023) per la definizione di un piano strutturato di medio periodo, per sostenere la transizione green della filiera automotive e per promuovere la competitività della *supply chain* italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo.

* Comunicato Stampa ANFIA Aprile 2023; CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili dati al 31/3/2023.

** "Osservatorio Nazionale Automotive 2022 - Federmeccanica FIM CISL FIOM CGIL UILM" Le considerazioni dell'Osservatorio Automotive una prospettiva economica condivisa

Sistema produttivo

d. Settore Automotive

Italia- Componentistica (1/2)

La filiera della **componentistica automotive*** conta in Italia 2.200 imprese, 168.000 addetti (diretti e indiretti), 54,3 mld€ di fatturato. Il 2021 mostra una ripresa, con una variazione del +16,7% del volume d'affari e una sostanziale stabilità del numero di addetti specificatamente riferibile al settore (+0,6%). Le variazioni positive del fatturato automotive hanno interessato trasversalmente tutti i segmenti della filiera, seppure con intensità differenti: i risultati migliori sono attribuibili ai subfornitori, in particolare a quelli delle lavorazioni (+30%) e agli specialisti dell'aftermarket (+19%).

In termini di distribuzione geografica, la maggiore concentrazione delle sedi legali d'impresa è localizzata nell'area del Nord Ovest, dove si collocano il 62% delle stesse, seguita dall'area del Nord Est con il 21%. Nel Mezzogiorno, comprensivo del territorio insulare, si conta il 9% del totale dell'universo considerato, mentre il Centro Italia incide per l'8%.

Fig.10: Distribuzione dei fornitori della componentistica per regione della sede legale d'impresa



Tav.4: Fatturato e addetti automotive

Imprese	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020 Fatturato auto	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020 addetti auto
	fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
SUB	630	7.722	25,6%	24.397	24.068	1,4%
SUB (Lavorazioni)	268	2.114	30,0%	8.854	8.762	1,0%
SPEC*	634	25.985	15,3%	74.239	74.135	0,1%
SPEC (Motorsport)	118	1.111	15,5%	4.917	4.684	5,0%
SPEC (Aftermarket)	278	2.749	19,0%	8.678	8.650	0,3%
E&D	184	957	16,6%	7.308	7.046	3,7%
SIST/MOD	90	13.713	12,9%	39.694	39.747	-0,1%
TOTALE	2.202	54.351	16,7%	168.087	167.092	0,6%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

* "Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022" - ANFIA Camera di Commercio Artigianato e Industria Torino;

Sistema produttivo

d. Settore Automotive

Italia- Componentistica (2/2)

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

Principali sfide:

- ✓ *per adeguarsi agli ambiziosi target del Green Deal europeo, in pochi 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 e in attività strutturate di ricerca e sviluppo;*
- ✓ *ci sarà un utilizzo diverso (o ridimensionamento) degli spazi e degli impianti produttivi, la cui percentuale di saturazione deve necessariamente aumentare rispetto ai valori correnti, in un'ottica di recupero di competitività e di margini reddituali. A tal riguardo, si evidenzia che **il valore medio annuo di saturazione degli impianti nazionali**, dopo un picco di crescita rilevata fra il 2016 e il 2017, **nel corso del successivo triennio ha registrato un calo costante: 78% nel 2018, 76,2% nel 2019, fino ad arrivare al 69,5% nel 2020. Nel 2021 la percentuale di saturazione della maggior parte degli impianti produttivi è calata ulteriormente, anche se con numeri diversi nei vari segmenti del settore.***

Rischi:

- ✓ *l'evoluzione in corso nel settore costituisce un reale pericolo anche per il mantenimento degli attuali livelli occupazionali: secondo recenti stime (Anfia-Clepa-PWC) 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 produttori dell'industria automotive, è giustificato dalla forte presenza di attività legate alla powertrain del motore a combustione interna.

* "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". Relazione Tecnica Regione Basilicata e ss.mm.ii

Sistema produttivo

d. Settore Automotive

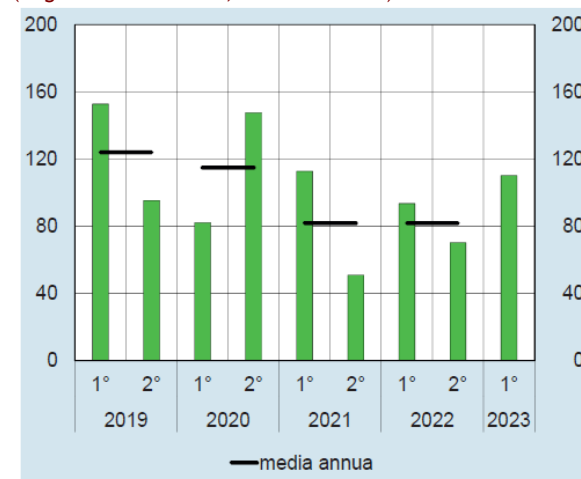
Regione Basilicata (1/2)

- ✓ L'**automotive** è il più rilevante settore di specializzazione industriale della Basilicata* (nel 2020 il fatturato dell'automotive lucano ha raggiunto 3.576 mln€, pari al 20,4% del totale del fatturato della Regione e al 6,1% del fatturato nazionale di settore).
- ✓ Anche in Basilicata, il **comparto degli autoveicoli** presenta segnali di difficoltà a causa della crisi strutturale globale che lo ha colpito. Dall'aggiornamento congiunturale della Banca d'Italia* si evince un miglioramento dell'andamento complessivo del settore a livello regionale, dovuto ad un allentamento delle tensioni sulla catena della fornitura (sono venute meno delle difficoltà di approvvigionamento di alcuni input riscontrate nel biennio precedente). Lo stabilimento del Gruppo Stellantis di Melfi nel primo semestre 2023 ha presentato livelli produttivi superiori di un quinto rispetto ai livelli dello stesso periodo del 2022. **I livelli produttivi raggiunti dallo stabilimento sono in ogni caso di molto inferiori a quelli pre-pandemia.**
- ✓ L'export** regionale nel primo semestre 2023 è cresciuto a valori correnti del 6,7%. La **performance** positiva è stata determinata dall'andamento del comparto degli autoveicoli, dell'alimentare, dei macchinari e dei prodotti agricoli. In controtendenza gli apparecchi elettronici, gli articoli farmaceutici e le materie plastiche

*"Economie Regionali - L'Economia della Basilicata - Aggiornamenti congiunturali Novembre 2023 n°39" - L'economia della Basilicata Rapporto annuale Giugno 2023- Banca d'Italia. Appendice statistica - Rapporto sulla competitività dei settori produttivi 2023.

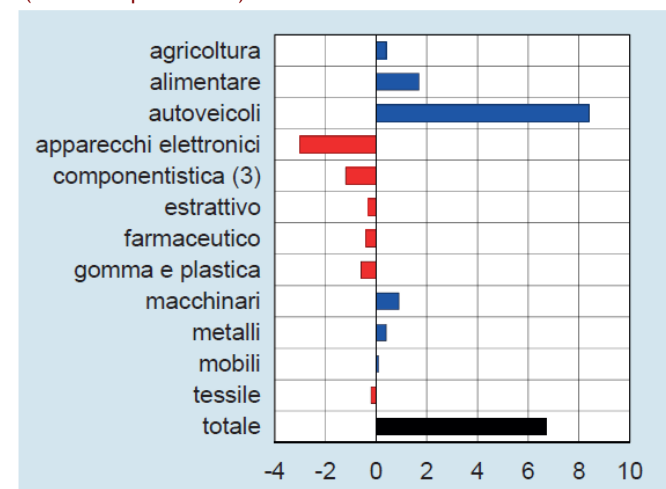
** "Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale Regione Basilicata n°202200920 - Relazione Tecnica" e ss.mm.ii. Regione Basilicata. Osservatorio Economico MAECI Maggio 2023 Elaborazioni su dati ISTAT

Fig.11: produzione del settore auto (migliaia di autoveicoli; dati semestrali)



Fonte: Banca d'Italia 2023

Fig.12: contributo dei principali comparti (export) (variazioni percentuali)



Fonte: Banca d'Italia 2023

Sistema produttivo

d. Settore Automotive

Regione Basilicata (2/2)

- ✓ L'incidenza dell'automotive sul totale delle esportazioni manifatturiere della Regione* è stata pari al 72,9%. Nel 2022 il peso della Basilicata sulle esportazioni totali dell'automotive a livello paese, per quanto in diminuzione rispetto ai tre anni precedenti, è stato comunque ancora elevato: con 1.807 mln€, pari al 4,5% sull'export totale nel settore.
- ✓ Il solo comparto industriale di Melfi, che come detto è per buona parte formato da aziende dell'automotive, rappresenta l'87,7% dell'intero export lucano.
- ✓ Per effetto dei legami interregionali e di filiera, si calcola che 100€ di investimenti in produzione nell'*automotive* in Basilicata generino un impatto complessivo sulla produzione di 412€, dei quali 122€ come impatto interno (per un totale di 222€ tra diretto e indiretto) e 190€ nelle altre regioni**.

Fig.13: coefficienti di localizzazione regionali degli addetti per settore di attività economica

REGIONE	6-9 Estrattive	10-11 Alimen- tari e bevande	13-15 Tessile, abb., pelli	16-18 Legno, carta, editoria	19 Coke e raffinati	20-21 Chimica e farma- ceutica	22-23 Gomma, plastica, altri non met.	24-28 Mecca- nica	29-30 Automo- tive	31-33 Mobili e altra manif.	35-39 Energia, acqua, rifiuti
Piemonte	0,8	1,1	0,7	1,0	1,2	1,0	1,3	1,3	3,0	0,9	0,9
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	0,6	0,9	0,1	0,9	0,2	0,0	0,3	0,6	0,6	0,4	1,6
Lombardia	1,4	0,7	0,9	1,1	0,6	1,8	1,1	1,4	0,7	0,9	0,8
Bolzano/Bozen	1,2	1,5	0,2	1,9	0,3	0,2	0,5	0,7	1,0	0,9	0,9
Trento	1,5	1,1	0,3	2,2	0,2	0,9	1,2	0,7	0,5	0,6	1,1
Veneto	0,4	1,1	1,5	1,5	0,5	0,9	1,5	1,6	0,5	1,8	0,8
Friuli-Venezia Giulia	0,5	0,8	0,2	1,6	0,2	0,5	1,2	1,7	1,1	2,3	1,0
Liguria	0,4	0,8	0,1	0,4	2,8	0,4	0,5	0,6	1,2	0,8	1,1
Emilia-Romagna	0,8	1,4	0,7	0,9	0,3	1,1	1,5	1,6	0,9	0,9	0,8
Toscana	1,1	0,7	3,4	1,3	0,8	1,1	0,8	0,7	0,8	1,1	1,0
Umbria	0,8	1,3	1,5	1,5	0,4	0,5	1,1	1,0	0,5	1,1	1,3
Marche	0,6	1,0	2,8	1,5	1,4	0,8	1,5	1,3	0,8	1,9	0,9
Lazio	1,0	0,5	0,2	0,6	1,1	1,0	0,4	0,3	0,6	0,5	1,1
Abruzzo	2,6	1,4	1,2	1,1	0,6	0,8	1,4	0,8	2,6	0,8	1,1
Molise	1,4	1,6	0,4	0,6	0,3	1,5	0,9	0,4	3,5	0,5	1,0
Campania	0,3	1,2	1,1	0,8	1,0	0,4	0,6	0,4	1,4	0,7	1,3
Puglia	1,0	1,4	1,0	0,7	1,1	0,3	0,7	0,5	1,0	1,0	1,3
Basilicata	5,0	1,4	0,2	0,7	0,7	0,2	1,0	0,5	5,5	0,9	1,6
Calabria	1,0	1,2	0,1	0,7	0,9	0,2	0,5	0,2	0,2	0,5	1,4
Sicilia	1,5	1,4	0,1	0,6	4,6	0,5	0,6	0,3	0,2	0,7	1,6
Sardegna	1,7	1,2	0,1	0,7	1,5	0,3	0,5	0,2	0,1	0,7	1,7

Fonte: ISTAT

- ✓ Circa il 5,5% degli occupati lucani è impiegato nel comparto automotive con un coefficiente di incidenza settoriale sul totale degli occupati regionali che è il più alto in Italia*.

SEZIONE II
Area di crisi cluster automotive

Area di crisi - cluster *automotive*

a. Inquadramento geografico



Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Melfi:

Banzi, Forenza, Ginestra, Lavello, Maschito, Melfi, Montemilone, Palazzo San Gervasio, Rapolla, Ripacandida, Venosa.

Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Rionero in Vulture:

Atella, Barile, Filiano, Rionero in Vulture, Ruvo del Monte, San Fele.

Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Potenza:

Abriola, Acerenza, Albano di Lucania, Anzi, Avigliano, Balvano, Baragiano, Bella, Brindisi Montagna, Calvello, Campomaggiore, Cancellara, Castelmezzano, Genzano di Lucania, Laurenzana, Muro Lucano, Oppido Lucano, Picerno, Pietragalla, Pietrapertosa, Pignola, Potenza, Ruoti, San Chirico Nuovo, Sant'Angelo Le Fratte, Satriano di Lucania, Savoia di Lucania, Tito, Tolve, Trivigno, Vaglio Basilicata, Vietri di Potenza.

Tav.5: Popolazione residente 2023

Territorio	Popolazione residente al 1° gennaio 2023*	Superficie (km ²)	Densità abitativa (abitanti per km ²)
SLL di Melfi	57.685	1.010,15	57,11
SLL di Potenza	151.959	2.238,81	67,87
SLL Rionero in Vulture	25.028	368,25	67,96
Area di Crisi	234.672	3.617,21	64,88
Provincia di Potenza	345.920	6.594,28	52,46
Regione Basilicata	536.659	10.073,11	53,28

*Valore stimato

Fonte: Elaborazione Invitalia su dati ISTAT

- L'area di crisi è stata decretata (DM 17/4/2023 ed integrato con Addendum 10/9/2023*) per il territorio di n° 11 Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Melfi (con l'esclusione dei Comuni di Monteverde e Rocchetta Sant'Antonio), di n° 32 Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Potenza e di n° 6 Comuni del Sistema Locale del Lavoro di Rionero in Vulture.
- Complessivamente l'area di crisi si estende per 3.617,21 Km² (n°49 Comuni), con una popolazione residente al 1° gennaio 2023 di 234.672 abitanti (il 68% della popolazione della Provincia di Potenza e il 44% della popolazione della Regione Basilicata). *Amministrativamente tutti i territori dei Comuni dell'area di crisi fanno parte della Provincia di Potenza.*

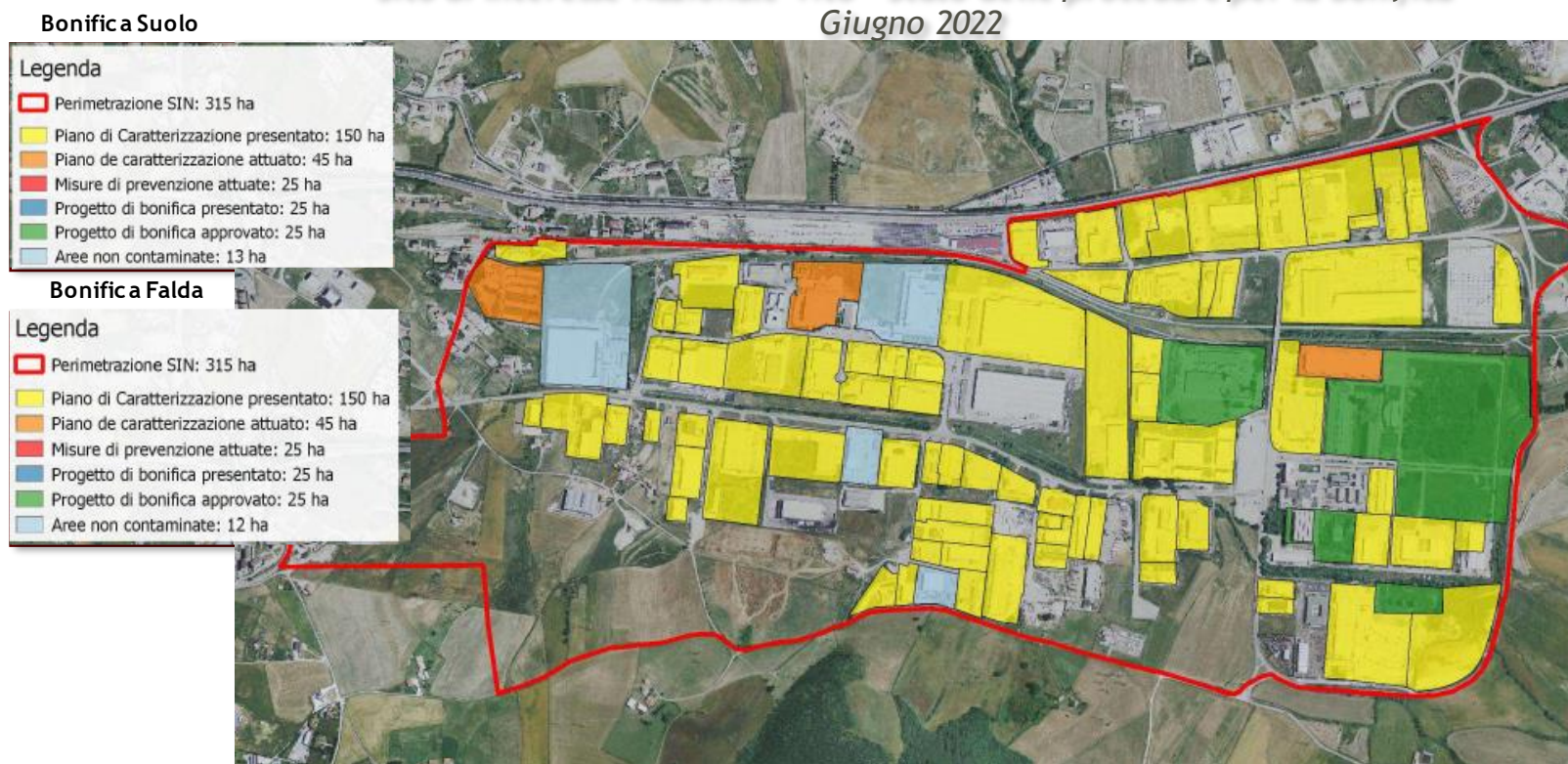
*La Regione Basilicata con nota del 18/07/23 (Direzione Generale per lo Sviluppo Economico, il Lavoro e i Servizi alla Comunità - Assessore) ha inoltrato richiesta di estensione del perimetro dell'area di crisi industriale complessa anche al SLL di Rionero in Vulture. L'Addendum MIMIT del 10/09/23 ha accertato le condizioni per l'estensione del riconoscimento di crisi industriale complessa al SLL di Rionero in Vulture.

Area di crisi - cluster *automotive*

a. Inquadramento geografico- S.I.N. Tito (1/2)

- ✓ Il Sito di interesse nazionale “*area industriale di Tito scalo*”, con un’estensione di circa 315 ettari, è ubicato in località Consorzio ASI nel Comune di Tito a circa 4,5 km dal centro abitato.
- ✓ Nel SIN sono presenti circa 107 soggetti privati. All’interno vi ricade anche il Torrente Tora che lambisce la parte a nord dell’area industriale.
- ✓ Il perimetro del SIN è stato individuato con decreto del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica dell’ 8 luglio 2002.

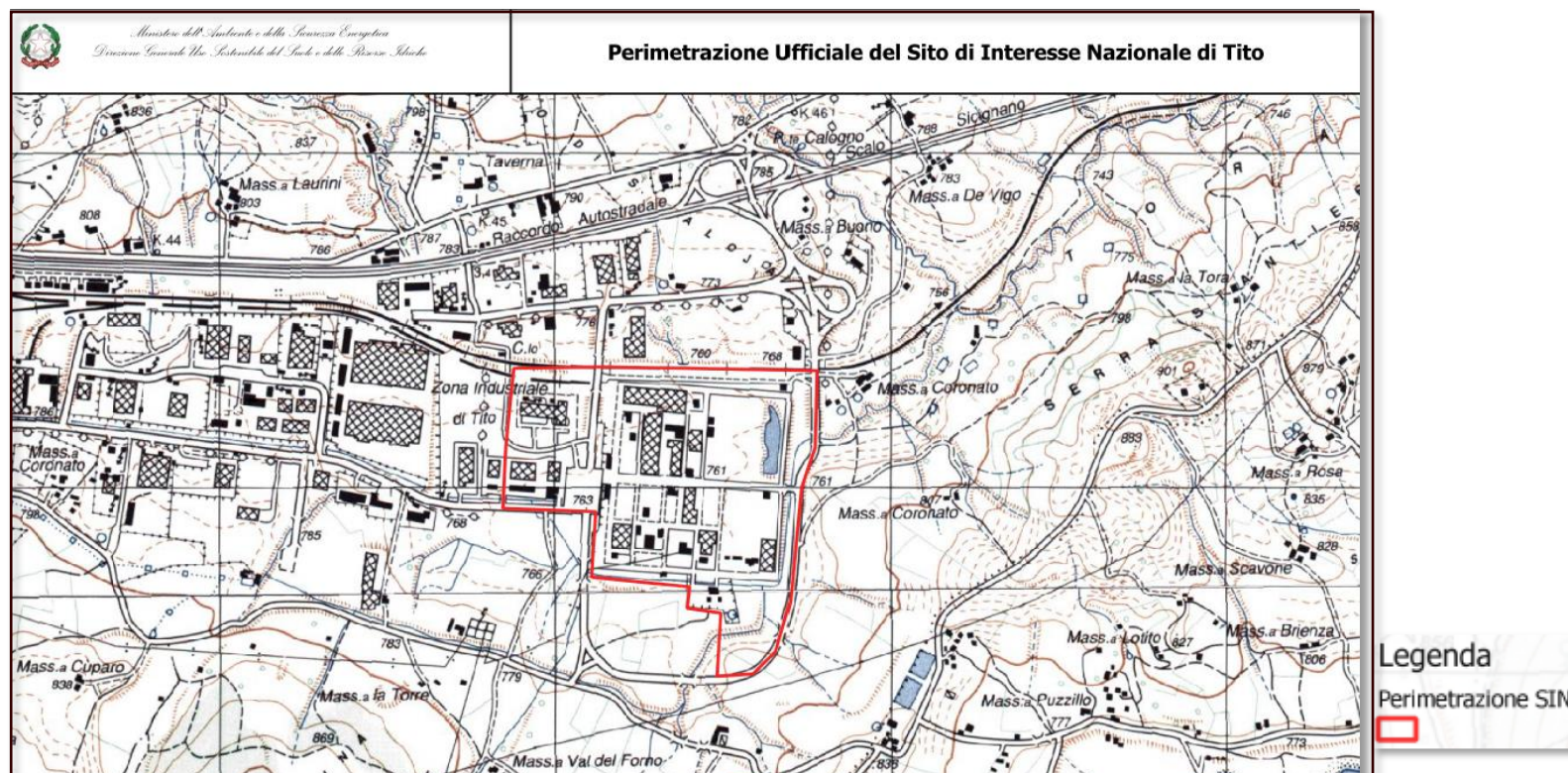
Sito di Interesse Nazionale Tito - Stato delle procedure per la bonifica Giugno 2022



Area di crisi - cluster *automotive*

a. Inquadramento geografico- S.I.N. Tito- Riperimetrazione (2/2)

- ✓ La Regione Basilicata, con nota n. 1127 del 4 febbraio 2021, ha inviato al MASE (DG USSRI)* la Proposta di riperimetrazione del S.I.N. di Tito (*art. 36 bis della Legge n. 134-2012. Proposta di riperimetrazione S.I.N. Tito. Invio DGR 28 Gennaio 2021, N. 42*).
- ✓ Il MASE, con Decreto del 12.06.23, ha concluso positivamente il procedimento relativo alla proposta di revisione del perimetro del sito di bonifica di interesse nazionale di “Tito”, a condizione che le aree (ex SIN) di nuova competenza regionale, restino soggette alle necessarie attività di controllo e monitoraggio ambientale, secondo le modalità individuate dagli Enti (ARPA Basilicata e Provincia di Potenza).



* Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Uso Sostenibile Suolo e Risorse Idriche (DG USSRI)

Area di crisi - cluster *automotive*

b. Sistema imprenditoriale (1/2)

- ✓ Sulla base degli ultimi dati disponibili a livello comunale (2021), il tessuto imprenditoriale dei Comuni appartenenti all'area di crisi è caratterizzato (**96%** del totale) dalla presenza di **unità locali** di imprese appartenenti alla *classe 0-9 addetti*.
- ✓ le unità locali di imprese appartenenti alla *classe 250 e più addetti* sono n° 10.

Unità Locali

Tav.9:

Complessivo

	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
Area di crisi	16.850	657	98	10	17.615

Tav.6:

2021

numero di unità locali delle imprese attive

SLL Melfi	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
	3.544	139	35	4	3.722

Tav.7:

2021

numero di unità locali delle imprese attive

SLL Potenza	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
	11.737	461	57	6	12.261

Tav.8:

2021

numero di unità locali delle imprese attive

SLL Rionero in Vulture	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
	1.569	57	6	-	1.632

Fonte: Elaborazione Invitalia su dati ISTAT - Unità locali e addetti delle unità locali - Dati sino al livello comunale. Registro statistico delle unità locali (ASIA - UL).

- ✓ Anche gli **addetti** si concentrano soprattutto nella classe 0-9 (47% del totale).
- ✓ Il totale degli addetti dell'area di crisi incide per il 50% rispetto al dato complessivo degli addetti regionali.

Tav.13:

Addetti

Complessivo

	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
Area di crisi	29.374,25	11.810,17	10.746,91	10.533,48	62.464,81

Tav.10:

2021

numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)

SLL Melfi	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
	6.405,45	2.680,69	3.920,57	8.505,79	21.512,50

Tav.11:

2021

numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)

SLL Potenza	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
	20.201,40	8.189,54	6.319,58	2.027,69	36.738,21

Tav.12:

2021

numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)

SLL Rionero in Vulture	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale
	2.767,40	939,94	506,76	-	4.214,10

Fonte: Elaborazione Invitalia su dati ISTAT - Unità locali e addetti delle unità locali - Dati sino al livello comunale. Registro statistico delle unità locali (ASIA - UL).

Area di crisi - cluster *automotive*

b. Sistema imprenditoriale (2/2)

- ✓ Rispetto alla struttura per numero di unità locali e numero medio degli addetti delle unità locali delle imprese attive (da cui si evince per il 2021 n° 17.615 di presenze economiche con n° 62.464,81 addetti m/a) è stata analizzata anche la composizione delle unità locali per classificazione dei Codici Ateco, per evidenziare la consistenza numerica delle imprese appartenenti alla **Sezione C Attività manifatturiere ed all'interno della stessa Divisione C29 (fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi)**.

Tav.14:

Territori	2021 numero di unità locali delle imprese attive	
	Ateco C Attività manifatturiera	Ateco C 29
Regione	2.986	32
Provincia Potenza	1.941	24
Area di crisi	1.250	24

Tav.15:

Territori	2021 numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)	
	Ateco C Attività manifatturiera	Ateco C 29
Regione	26.904,36	9.483,34
Provincia Potenza	20.209,96	9.243,11
Area di crisi	16.899,11	9.243,11

Fonte: Elaborazione Invitalia su dati ISTAT - Unità locali e addetti delle unità locali - Dati sino al livello comunale. Registro statistico delle unità locali (ASIA - UL).

- ✓ Dalla rilevazione si evince che nell'area di crisi vi è il 42% delle unità locali della sezione C rispetto al dato regionale, con il 63% degli addetti. Rispetto alla Provincia di Potenza le unità locali sono il 64% con l'84% degli addetti.
- ✓ Riguardo alla **Divisione C29** l'area di crisi si caratterizza per:
 - la maggiore concentrazione di aziende rispetto al dato regionale, con il 75% delle unità locali e il 97% degli addetti. A livello della Provincia di Potenza le percentuali raggiungono valori identici;
 - **Il territorio del Comune di Melfi** presenta la maggiore **concentrazione, con n° 14 unità locali e n° 8.935,36 addetti (valore medio annuo)**.

A livello generale, il sistema imprenditoriale dell'area di crisi risulta caratterizzato da unità locali della Sezione G della classificazione Ateco (**Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di Autoveicoli e motocicli**) ed F (**Costruzioni**). Da evidenziare anche la presenza di **n° 551 unità locali della Sezione H (Trasporto e Magazzinaggio)**.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis

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

- ✓ Lo stabilimento fu inaugurato nel 1993 ed è risultato, nei primi anni duemila, una delle fabbriche di auto più produttive al mondo. Lo stabilimento, che adotta la piattaforma *Small Wide* e il modello di fabbrica integrata modulare (*Just in Sequence*) è il principale stabilimento di Stellantis in Italia, in termini di autovetture prodotte dal Gruppo in Italia.
 - 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 2023 lo stabilimento di Melfi presenta un dato produttivo positivo e in leggera crescita, assestandosi a un +18,4% rispetto al 2022. Se tale dato viene ad essere rapportato al 2019 la perdita è di 42.000 auto pari ad un -27%, la flessione più pesante degli stabilimenti dell'auto.
- ✓ La situazione del Plant di Melfi è in miglioramento per effetto del minor impatto generato dagli stop produttivi dovuti alla mancanza di materiale. Infatti, nel primo trimestre 2023 gli stop produttivi sono stati complessivamente di 22 turni, meno di un terzo della media trimestrale dell'anno precedente.

Il 2023 rappresenta un anno fondamentale per lo stabilimento melfitano, poiché caratterizzato dalla fase necessaria ad accompagnare la transizione dalle attuali produzioni verso quelle elettriche. **Melfi è il primo stabilimento italiano ad avere una missione produttiva proiettata al futuro con 5 modelli elettrici e una versione ibrida.** L'avvio della produzione delle vetture elettriche è prevista nell'ultimo quadrimestre del 2024 con la prima vettura a marchio Ds. Nel 2025 inizierà la produzione di due vetture, a marchio Jeep e Ds, nel 2026 quella di una vettura Lancia e di una Opel. Tutte le cinque vetture saranno prodotte su piattaforma *Stla Medium*, nata appositamente per raggiungere gli obiettivi di elettrificazione**.

* "Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale Regione Basilicata n°202200920 - Relazione Tecnica" e ss.mm.ii. - Regione Basilicata.

** Ansa 2023 Stellantis, a Melfi 5 modelli anche di brand franco-tedeschi.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis

Piano “*Dare Forward 2030*” (1/4)

- ✓ 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. A supporto di questo disegno, un obiettivo del piano è 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.
- ✓ Il Piano è strutturato su tre archi temporali, di tre anni ciascuno. Nel primo (entro il 2024) sono definiti gli impegni, nel secondo (entro il 2027) gli obiettivi, nel terzo (entro il 2030) sono definite le direzioni. Ciò significa che le decisioni saranno prese nel corso del piano, “*step by step*”.
- ✓ Il Piano sarà anche costantemente monitorato attraverso un confronto continuo tra le parti sociali e l’azienda, anche tramite incontri istituzionali. L’ultimo incontro del tavolo di confronto presso il MIMIT si è svolto il 14 febbraio 2023 e, in quell’occasione, le Organizzazioni Sindacali hanno dichiarato l’obiettivo, condiviso anche dalle istituzioni centrali e territoriali, di ottenere garanzie sulla prospettiva industriale e occupazionale di tutti gli stabilimenti Stellantis presenti in Italia.
- ✓ Nel corso dell’incontro del 14 febbraio presso il MIMIT, Stellantis ha confermato per Melfi la partenza, a partire dal 2024, dei 4 modelli multibrand sulla piattaforma STLA medium, l’avvio di una linea per le batterie e il rinnovamento delle motorizzazioni ibride e plug-in dei modelli attualmente in produzione.
- ✓ 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 principali mercati europei, nello specifico: Italia, Francia e Germania. Sarà inoltre realizzato in loco l’assemblaggio delle batterie per le vetture elettriche ivi fabbricate.
- ✓ Le garanzie di mantenimento della forza lavoro a Melfi - attualmente impegnata a produrre Fiat 500X, Jeep Compass e Jeep Renegade, in percentuali rispettivamente del 20%, 40% e 40%, sono state messe a dura prova dalle caratteristiche sfavorevoli della congiuntura del comparto.

* “Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale Regione Basilicata n°202200920 - Relazione Tecnica” e ss.mm.ii. - Regione Basilicata.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis

Piano “*Dare Forward 2030*” (2/4)

- ✓ Come conseguenza del ridimensionamento produttivo, in una nota ufficiale, la società Stellantis ha dichiarato un esubero di personale a Melfi (seppur di natura temporanea) nell’ordine di 4.704 lavoratori.
- ✓ La società *Stellantis e le Organizzazioni sindacali* hanno iniziato un percorso di confronto per affrontare il calo dei volumi nello stabilimento di Melfi causato dalla crisi del comparto a partire dal 2020, attraverso l’utilizzo concordato degli strumenti di integrazione al reddito. Inoltre, è stato concordato un piano volontario di incentivazione all’esodo e un piano di trasferte del personale verso gli altri stabilimenti italiani ed europei del Gruppo Stellantis, in esito ai quali ci sono state 830 uscite su base volontaria e 250 trasferte infragruppo.

Da segnalare inoltre che, nel corso del periodo 2021-2022, sono state reinternalizzate nello stabilimento Stellantis di Melfi le funzioni logistiche, con ripercussioni negative sull’indotto locale.

- 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.

Si riportano, nella slide successiva, le tabelle relative alla variazione dei volumi produttivi del Gruppo Stellantis in Italia dal 2013 al 2022:

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis Piano "Dare Forward 2030" (3/4)

Tav.16: Stellantis Italia: Volumi Produttivi dal 2013 al 2021

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

Fonte: "Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale Regione Basilicata n°202200920 - Relazione Tecnica" - Regione Basilicata ss.mm.ii.

Tav.17:

Stellantis Italia: Volumi Produttivi dal 2016 al 2022

Stabilimento	Dip.	numero vetture prodotte								
		31/12/16	31/12/17	31/12/18	31/12/19	31/12/20	31/12/21	31/12/22	22 VS 21	22 VS 19
Polo Produttivo Torinese	3.615	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	22,6%	395,6%
Maserati Modena	1.350	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	45,3%	24,0%
Cassino	3.070	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	25,7%	-6,4%
Pomigliano	4.250	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	34,1%	-16,9%
Melfi	6.200	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	0,1%	-34,0%
<i>Tot. Auto</i>	<i>18.485</i>	<i>712.956</i>	<i>743.454</i>	<i>667.526</i>	<i>525.664</i>	<i>460.610</i>	<i>408.526</i>	<i>479.753</i>	17,4%	-8,7%
Sevel – veicoli commerciali*	5.400	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	-22,3%	-29,7%
Totale	23.885	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	1,8%	-16,3%

Fonte: "Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale Regione Basilicata n°202200920 - Relazione Tecnica" - Regione Basilicata ss.mm.ii.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis

Piano “*Dare Forward 2030*” (4/4)

- ✓ Nel secondo semestre del 2022* lo stabilimento è riuscito a recuperare il divario negativo del primo semestre rispetto alle produzioni 2021, producendo circa 150 vetture in più (da 163.646 a 163.793) ed interrompendo il calo produttivo che da tre anni caratterizzava la struttura.
- ✓ Ciononostante, Melfi è rimasto il Plant di assemblaggio di auto con la perdita maggiore rispetto al 2019 (anno pre-Covid), pari a oltre 84.307 auto (-34%) e con un livello produttivo inferiore del 58% rispetto a quello raggiunto nel 2015, appena dopo il lancio di Renegade e 500x.
- ✓ Nel 2022 sullo stabilimento di Melfi ha pesato maggiormente il blocco causato dai semiconduttori con circa 297 turni di fermo produttivo (pari a 104 giorni produttivi), che ha determinato un contraccolpo occupazionale di circa 1.500 lavoratori (dati FIM-CISL).

* “Allegato n. 1 alla Deliberazione della Giunta Regionale Regione Basilicata n°202200920 - Relazione Tecnica” e ss.mm.ii. - Regione Basilicata.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis

Componentistica (Indotto) (1/3)

- ✓ Complessivamente, le aziende della componentistica automotive presenti in regione sono n° 35. I n° 21 fornitori di 1° livello di Stellantis che operano a Melfi sono in massima parte aziende di medio-grandi dimensioni, facenti parte di gruppi nazionali o internazionali che operano nella componentistica auto e non solo. Si tratta per lo più di gruppi societari che hanno molteplici sedi operative, 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 3.000. 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 alla crisi sanitaria e poi alla penuria di semiconduttori e altri componenti, in parte sono rimasti senza lavoro.
- ✓ **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. *Queste aziende da molti mesi stanno vivendo notevoli incertezze in merito alle commesse per i nuovi modelli elettrificati multibrand che, a partire dal 2024, dovrebbero essere canalizzati su Melfi; commesse senza le quali la locale struttura industriale dell'indotto automotive subirebbe un drastico ridimensionamento.*
- ✓ Spostando quindi l'attenzione dallo stabilimento Stellantis all'indotto circostante, presente nel Comparto industriale di Melfi e nelle aree limitrofe, appaiono evidenti situazioni di grande sofferenza connesse a:
 - al già avvenuto, sostanziale smantellamento del sistema della logistica sviluppatosi in circa 30 anni al servizio quasi esclusivo del cliente Stellantis;
 - al forte ridimensionamento delle commesse legate ai tre modelli attualmente in produzione, già nel periodo attuale;
 - alla 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 elettrici.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis Componentistica (Indotto) (2/3)

Rispetto alla situazione delle aziende, la *Relazione Tecnica predisposta a cura della Regione Basilicata* per il riconoscimento di area di crisi (e successivi aggiornamenti), evidenzia tre punti di attenzione:

1. **il 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 inerente i criteri di scelta dei fornitori** da parte del Gruppo Stellantis.



Riguardo il primo punto, si evidenzia la desertificazione, ovvero l'abbandono, del comparto industriale di Melfi da parte degli operatori del settore:

- l'annuncio della messa in liquidazione di subfornitori di secondo livello come *Business Logistic* (53 addetti);
- lo stato di agitazione avviato ad agosto 2022 di circa 657 lavoratori a rischio di perdita di posti di lavoro nelle aziende dell'indotto legate alla logistica;
- il protrarsi dell'incertezza per 128 dipendenti dell'ex *centro di distribuzione Auchan*, acquisito dal Gruppo Conad per il quale la Regione ha emanato un *bando pubblico per la reindustrializzazione dell'area, reiterato dalla Regione per mancanza di manifestazioni di interesse, nonostante una dotazione di 8 mln€*.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis Componentistica (Indotto) (3/3)

2. Per il secondo punto si segnala il conseguente ricorso, da parte di alcune delle aziende impattate, ad interventi di Cassa Integrazione e Guadagni.

Tav.18: situazioni interessate da interventi di Cassa Integrazione e Guadagni - Gennaio 2023.

situazione gennaio 2023	Località	Organico	Attività	Associata a Confindustria Basilicata	Amm. Sociale utilizzato	scadenza
BCUBE Spa	MELFI	102	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS proroga	07/08/2023
FDM Srl	MELFI	63	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS proroga	28/01/2024
LEAR CORPORATION ITALIA Srl	MELFI	439	Produzione sedili	SI	CDS	07/01/2024
LOGITECH Srl	MELFI	51	Sequenziamento e stoccaggio vetture su piazzali	SI	CDS	26/02/2023
SILATECH Srl	MELFI	67	Produzione leve cambio	SI	CDS	02/04/2023
SITRAIL Srl	MELFI	62	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS proroga	28/01/2024
TI GROUP AUT SYSTEMS Spa	MELFI	20	Tubi freno, tubi benzina, tubazioni per motori	SI	CDS proroga	19/12/2023
YANFENG ITALY AUTOMOTIVE Srl	MELFI	140	Produzione pannelli porta	SI	CDS	07/08/2023
LAS AUTOMOTIVE SRLS	MELFI	58	Sequenziamenti per FCA ITALY S.p.a.	SI	CDS	28/01/2024
ISCOT ITALIA S.p.a.	MELFI	164	Pulizie civili e industriali	SI	CDS	15/07/2023
MARELLI SUSPENSION SYSTEMS ITALY S.p.a.	MELFI	285	sospensioni per autovetture: traversa ant., braccio oscillante ant., montante ant., semicorner, cs ammortizzatori post., gruppo frenante post. tamburo, gruppo frenante post. Disco	SI	CDS proroga	ott-23

Fonte: "Confindustria Basilicata"

3. Per il terzo punto sono state svolte **interviste in via riservata** a imprese dell'indotto locale di Stellantis*, per approfondire la tematica degli ordinativi legati alle componenti dei nuovi modelli elettrici. Le interviste hanno coinvolto sia le risorse umane che le direzioni di stabilimento e sono state svolte in prevalenza nei mesi di luglio e agosto 2022.

Da queste sono emerse alcune evidenze:

- 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;
- 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.*

* Le interviste sono state condotte dal Team Formez PA per conto della Regione Basilicata e hanno riguardato n° 24 aziende dell'indotto Stellantis di Melfi.

Area di crisi - cluster *automotive*

c. Melfi - lo Stabilimento Stellantis

Componentistica *appendice IRES*

- ✓ Un recentissimo studio di IRES Basilicata*, condotto in collaborazione con la CGIL e rilasciato il 22 maggio 2023 (Rapporto “*Automotive in Basilicata e in Provincia di Potenza: il caso Stellantis scenari futuri e possibili impatti sul territorio*”), ha simulato gli effetti sull’occupazione totale e sul PIL della Basilicata di uno scenario di completa scomparsa del polo automotive di San Nicola di Melfi e di tutto il suo indotto regionale di prima e seconda fascia.
- ✓ Lo studio evidenzia come gli effetti complessivi siano la somma di tre sub-effetti distinti e complementari:
 - Effetti diretti: cioè gli impatti derivanti dalla chiusura dello stabilimento Stellantis di Melfi e del suo indotto immediato di componentistica per l’automotive;
 - Effetti indotti: cioè gli impatti derivanti dalla scomparsa dell’indotto di seconda fascia (produttori di componenti in gomma, plastica e metallo, servizi energetici, logistici, di pulizia, energetici);
 - Effetti indiretti: cioè gli effetti sull’intera economia regionale derivanti dalla perdita di redditi da lavoro a causa degli effetti diretti ed indotti sopra specificati, quindi sui consumi e, di conseguenza, sulle imprese e addetti che vendevano a tali consumatori (effetto moltiplicativo di domanda aggregata).
- ✓ Si riportano qui di seguito, in sintesi, i risultati dello studio.
 - Complessivamente, nel caso di una scomparsa completa della filiera automotive, la regione Basilicata perderebbe circa 14.200 addetti, ovvero il 38% della sua occupazione manifatturiera e il 7,5% dell’occupazione totale, e circa 7 punti percentuali di PIL.

Tav.19: *sintesi IRES*

- *La regione perderebbe, peraltro, il 58% del suo PIL manifatturiero*
- *Il PIL pro capite della Basilicata, in percentuale di quello nazionale, scenderebbe nettamente sotto il 75%*
- *L’export regionale diminuirebbe di due terzi*
- *La Provincia perderebbe il 16% della sua occupazione totale*
- *Potenza perderebbe 6,6 punti percentuali di PIL*
- *Il SLL di Melfi perderebbe il 77% dell’occupazione manifatturiera e il 38% della sua occupazione totale*

	Potenza	Matera	Basilicata
Effetti occupazionali diretti	7.268	-	7.268
Effetti occupazionali indotti	2.829	441	3.270
Effetti occupazionali indiretti	3.159	493	3.652
Totale effetti	13.256	934	14.190
	Potenza	Matera	Basilicata
Effetti Pil diretti (punti % persi)	-4,2	0	-4,2
Effetti Pil indotti (punti % persi)	-0,8	-0,2	-1,0
Effetti Pil indiretti (punti % persi)	-1,6	-0,2	-1,8
Totale effetti (punti % persi)	-6,6	-0,4	-7,0
	Potenza	Matera	Basilicata
Effetti sull’export (punti % persi)	-74,6	-20,2	-66,0

*L’automotive in Basilicata e in provincia di Potenza il caso Stellantis Scenari futuri e possibili impatti sul territorio rapporto IRES BASILICATA 22/5/23

Area di crisi - cluster *automotive*

d. Melfi - Opportunità Localizzative (1/2)

- ✓ 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.

- ✓ **Nell'area industriale di Melfi risultano** (con destinazione industriale):
 - n° 7 lotti da assegnare con un'estensione complessiva di 107.188 m²
 - n° 2 lotti già assegnati ma non edificati per 98.000 m²
 - n° 4 lotti edificati per 111.096 m²

- ✓ 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.*

- ✓ L'area industriale di Melfi è stata gestita, fin dalla sua costituzione, dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Potenza (Consorzio ASI). 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.

Area di crisi - cluster *automotive*

d. Melfi - Opportunità Localizzative (2/2)

Oltre all'area industriale di Melfi, al fine di avere un quadro complessivo delle **aree insediative disponibili nel territorio dei Comuni dell'area di crisi**, si riportano i dati (*in progress*) inviati da altre 26 amministrazioni comunali.

Comuni	Lotti n°	Superficie complessiva m ²
Anzi	2	12.787
Avigliano	13	27.907
Balvano	2	2.450
Baragiano	nd	nd
Barile	1	490
Bella	7	6.819
Brindisi Montagna	3	3.386
Campomaggiore	3	9.000
Castelmezzano	16	1.056
Filiano	2	3.875
Forenza	8	15.397
Genzano di Lucania	nd	nd
Lavello	15	32.000
Muro Lucano	nd	nd
Oppido Lucano	nd	nd
Palazzo San Gervasio	nd	nd
Picerno	3	10.125
Pietrapertosa	nd	nd
Pignola	8	19.441,8
Rionero in Vulture	4	11.286
Ripacandida	1	1.270
Satriano	nd	nd
Savoia di Lucania	nd	nd
Tito di Potenza	nd	nd
Tolve	nd	nd
Trivigno	6	8.250

Da una rilevazione della Regione, a cui hanno aderito complessivamente n°27 Comuni, risultano disponibili aree insediative per complessivi **272.727 m²** (107.188 m² dell'area industriale del Comune di Melfi e 165.539,8 m² relativi alle aree dei Comuni indicati in tabella)

* nd : non disponibili aree insediative

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica

Area ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata

- ✓ Con Decreto Legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito con modificazioni dalla L. 13 novembre 2023 n. 162, è stata prevista la costituzione, a far data dal 1 gennaio 2024, della **Zona economica speciale per il Mezzogiorno (ZES unica) che ricomprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna.**
- ✓ Nelle more della piena operatività della ZES unica, si evidenzia che in Regione Basilicata con DPCM del 6 giugno 2019 è stata istituita una **ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata** che si estende 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 ha approvato nel 2019 il Piano di Sviluppo Strategico in tema di infrastrutture e di messa in sicurezza delle aree accompagnato da un Piano di Semplificazione amministrativa e burocratica.
- ✓ Le imprese localizzate nelle aree ZES beneficiano di percorsi autorizzativi semplificati e velocizzati per la realizzazione di opere infrastrutturali, iter procedurali in deroga agli iter ordinari e con tempi certi, agevolazioni che consistono quali la 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), 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 derivanti dai diritti di sfruttamento del petrolio estratto in Basilicata).

Il perimetro della ZES Ionica copre 180 ettari dell'agglomerato industriale di Melfi e non comprende i macrolotti occupati dagli stabilimenti della Stellantis e delle varie imprese dell'indotto. Precedentemente al citato DL 124/23, la Regione aveva avanzato proposta di estensione dell'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. Inoltre è stato richiesto il finanziamento sul PNRR per l'intervento di urbanizzazione, ripristino, adeguamento e potenziamento dei servizi nell'area ZES di Melfi, che prevede un piano di investimenti di 15 mln€.

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica

Cluster lucano automotive *Fabbrica Intelligente*

La Regione Basilicata per il periodo di programmazione dei Fondi strutturali 2014 2020 (*in corso di definizione la nuova S3*), ha elaborato la propria “*Strategia S3*” (*Smart Specialization Strategy*), identificando **5 aree di specializzazione intelligente** con l’obiettivo di 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*;
- ✓ *Industria Culturale e Creativa*.

Riguardo all’automotive, come risultato dell’applicazione della S3, è stato costituito il [Cluster Lucano Automotive - Fabbrica Intelligente ETS](#) (in forma abbreviata **CLA**).

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, di 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. Sulla base delle traiettorie di sviluppo del documento S3, sono stati individuati 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.

Gli ambiti 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.**



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

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 (Marche)*, *Medisdih (Puglia)*, *Mesap (Piemonte)*, *Sit (Liguria)*, *Veneto Innovazione (Veneto)*. Ulteriori 3 organizzazioni stanno completando le procedure per entrare: *Comet (Friuli Venezia Giulia)*, *Hit (Trentino)* e *Sviluppo Umbria*.

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica

Progetti *MOBAS 4.0* - *TECsPRO* - *Campus Innovazione Manufacturing Melfi*

- ✓ La Regione, nel 2021, nell'intento di sostenere la creazione e lo sviluppo dei Cluster Tecnologici del territorio, ha previsto un finanziamento di 1.425.000€ al progetto **MOBAS 4.0** (budget di spesa: 2.136.000€) a cui il **CLA** partecipa come partner:
 - l'obiettivo generale del progetto è 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.
 - in particolare, il progetto 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. 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.

- ✓ Il progetto **TECsPRO** prevede la messa a punto di un prototipo di **sistema per la gestione intelligente e sostenibile degli ambienti di lavoro e del ciclo produttivo** (con la validazione in ambiente virtuale e la realizzazione e sperimentazione del prototipo in ambiente reale). E' finalizzato alla realizzazione di un modello tecnologico innovativo e flessibile, basato su una nuova architettura IoT che permette l'individuazione di soluzioni che favoriscano lo sviluppo di processi ecosostenibili ed energeticamente efficienti. L'obiettivo è perseguito attraverso l'acquisizione, l'archiviazione e l'elaborazione, in *near real-time*, dei dati di processo dei cicli produttivi.

- ✓ Il Piano di investimenti di FCA* del 2019-2020 aveva previsto anche la realizzazione di un **Campus per l'Innovazione del manufacturing** collegato con lo stabilimento produttivo di **San Nicola di Melfi**, prevedendo il coinvolgimento dell'Università della Basilicata e del Centro Ricerche FIAT, da sempre impegnato nello sviluppo di attività di ricerca e innovazione in ambito automobilistico. La struttura che ospita il Campus, di proprietà della Regione, nel 2017 è stata concessa in comodato di uso al Centro Ricerche Fiat, insieme ai relativi impianti e laboratori, per essere destinata allo svolgimento di *attività di ricerca e sviluppo scientifico e tecnologico, di alta formazione, di formazione specialistica*, al fine di realizzare un *polo di innovazione polispecialistico sulla ingegneria di processo*. E' in corso il rinnovo del comodato gratuito scaduto nel 2022 e la Regione valuterà future proposte progettuali di provenienza dal Centro Ricerche Fiat

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica

Area Territoriale di Ricerca del CNR

L'Area Territoriale di Ricerca del CNR di Potenza ha sede nella Zona Industriale di Tito Scalo (PZ) ed è operativa sin dal 1991. Sono operativi tre istituti della rete scientifica CNR:

Istituto di Metodologie per l'Analisi Ambientale (IMAA); Istituto di Struttura della Materia (ISM); Istituto di Scienze del Patrimonio Culturale (ISPC).

Lo strumento per eccellenza a supporto della ricerca presente presso l'**Area Territoriale** è costituito dalle **Infrastrutture di Ricerca** riconosciute a livello internazionale, nazionale e locale. Trattasi di strutture, competenze d'avanguardia e risorse per più di 30 mln€ in grado di erogare servizi per la ricerca nei settori *Ambiente ed Energia, Patrimonio Culturale e Automotive*. In particolare ci si riferisce a:

- *ACTRIS - Aerosols, Clouds, and Trace Gas Research Infrastructure* (Infrastruttura in campo atmosferico)
- *ICOS - Integrated Carbon Observation System* (Infrastruttura ambientale per la quantificazione e la comprensione del bilancio dei gas serra attraverso un network di stazioni di misura)
- *E-RIHS - European Research Infrastructure for Heritage Science* (Infrastruttura che rappresenta il nodo nazionale della proposta europea E-RIHS.it per il miglioramento dei settori scientifici e tecnologici legati ai Beni Culturali).

Inoltre, l'Area Territoriale ospita **tre infrastrutture** di ricerca, inserite nel piano triennale delle infrastrutture di ricerca della Regione Basilicata:

- *STAC* (Aerospazio)
- *IN-LINK-IT* (Automotive)
- *IRPAC* (Industria Culturale e Creativa)

Nel comparto dell'Automotive, il CNR Potenza è coinvolto nelle seguenti progettualità finanziate:

- *RI-CIRCOLA* - La fabbrica verso un'economia circolare: dal recupero della plastica all'end of life dei veicoli ("Horizon 2020" PON 2014/2020)
- *ARPA* - "Autonomous And Flexible Manufacturing And Augmented Reality Techniques For Processes Automation" ("Fabbrica intelligente" PON I&C 2014-2020)

A livello territoriale, il CNR ha presentato il *Progetto Green Digital Hub Basilicata* per il potenziamento degli ecosistemi dell'innovazione per l'Ambiente e la Transizione Digitale nell'area industriale di Tito (PZ), a valere sull'Avviso emanato dall'ex Agenzia della Coesione nel settembre 2021.

L'Area di Ricerca ospita inoltre il Distretto Tecnologico delle Osservazioni della Terra, il Consorzio TeRN e il Cluster Regionale CLAS - Cluster Lucano dell'Aerospazio, che vedono la partecipazione del CNR quale socio fondatore.

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica

Piano di reindustrializzazione aree ex Auchan

- ✓ La Regione Basilicata ha emanato un Avviso per la presentazione di candidature per la stesura di un ***Piano di reindustrializzazione del sito logistico produttivo inattivo ex "Auchan" di Melfi*** per il quale è stato stanziato un ***budget di 8 mln€*** con Deliberazione di Giunta n. 895 del 29 ottobre 2021. La scadenza del bando era fissata per il 31 dicembre 2022.
- ✓ Il bando era stato emanato in coerenza con gli impegni per la ricollocazione degli ex lavoratori Auchan (126 unità) previsti dall'Accordo sottoscritto nel luglio 2021 dalle parti datoriali, dalle amministrazioni comunali coinvolte e dalle Organizzazioni Sindacali.
- ✓ L'esubero era stato determinato dalla cessazione delle attività all'interno del sito in questione - che si estende su una superficie fondiaria di oltre 124.000 mq. - ***a seguito della cessione, avvenuta nel 2019, dei 1.600 punti vendita di AUCHAN Italia al Gruppo CONAD***, che ha determinato una riorganizzazione complessiva delle attività di logistica, di distribuzione e magazzino (in precedenza gestite dal Consorzio CISA). Il Gruppo CONAD ha affidato le attività di logistica ad un nuovo gestore, che utilizza poli logistici alternativi, determinando la ***chiusura del centro operativo di Melfi a decorrere dal mese di ottobre 2021***.
- ✓ E' attualmente in corso, da parte dell'amministrazione regionale, la valutazione di ulteriori azioni per la reindustrializzazione del sito ex Auchan.

Obiettivo della Regione per l'area è la definizione di un progetto ***per il potenziamento e rilancio del nodo logistico intermodale di Melfi*** che dovrebbe far leva:

- sul collegamento ferroviario (di cui l'area di San Nicola già dispone);
- sulla 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.

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica

Formazione Risorse Umane e Politiche attive

- ✓ Il tema della formazione è un tema rilevante collegato:
 - con il bisogno di riconvertire le maestranze che, ragionevolmente, saranno involontariamente espulse dai processi produttivi ridimensionati o cessati;
 - con un bisogno più generale di aggiornamento delle competenze dei lavoratori che continueranno ad essere impiegati nell'indotto Stellantis, a quelli, non sappiamo quanto numerosi, che saranno coinvolti in operazioni di diversificazione industriale.
- ✓ Secondo dati INDIRE (*Istituto Nazionale Documentazione Innovazione Ricerca Educativa*), attualmente (*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.
- ✓ Esiste un “*gap*” tra la Basilicata e il resto del Paese sul tema della formazione tecnica post diploma non universitaria.
- ✓ In un incontro di concertazione in Regione con le Parti sociali *si è parlato dell'attivazione di un ITS per il settore Automotive* (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).
- ✓ Con DGR n. 598 del 13/09/2022 e DCR n. 483 del 29/11/2022, la Regione si è dotata del “*Piano Territoriale Triennale per l'Istruzione Tecnica Superiore (ITS) e lo sviluppo dei Poli Tecnico Professionali (PTP) -2022/2025*”.
- ✓ Anche in Basilicata è stato lanciato il “*Programma Nazionale per la Garanzia di Occupabilità dei Lavoratori - GOL*”, la quota di finanziamento assegnata alla Basilicata per l'anno 2022 è di poco inferiore a 10 milioni di euro, (il 20% della somma di 48,8 mln€) 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.
- ✓ Nella nuova programmazione *FSE+ 2021-2027 (Fondo Sociale Europeo)* 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 sia all'adattamento dell'offerta formativa alle esigenze espresse dalla domanda di lavoro, che all'accompagnamento dei processi di trasformazione delle competenze e delle professioni.

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica Infrastrutture Rifiuti Energia (1/2)

Infrastrutture

- ✓ 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.
 - Si tratta di circa 154 mln€ per opere stradali - fra cui la *Statale 7 Murge-Pollino* (65 mln€), il 5° lotto della *Strada provinciale Oraziana* (45 mln€), la *Statale 93 Appulo-Lucana* (30,6 mln€), e 14 mln€ destinati alla rete stradale locale delle *province di Potenza e Matera*.
- ✓ In campo ferroviario, sono stati stanziati:
 - 5 mln€ 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.
 - 5 mln€ 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 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.

Energia

- ✓ La Regione ha approvato la legge regionale 23 agosto 2022, n. 28, con uno stanziamento di 260 mln€ nel triennio 2022-2024, inerente la valorizzazione del gas naturale consentendone l’erogazione gratuita (mediante rimborso della componente energia del prezzo del gas fornito per le utenze domestiche) per i residenti nella Regione Basilicata.
- ✓ Diversi sono gli interventi a sostegno delle famiglie e delle imprese, come:
 - il *bando a sportello*, gestito tramite le società regionali *Sviluppo Basilicata* e *Società Energetica Lucana*, con 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 €, aumentabile fino a 10.000 €.

Area di crisi - cluster *automotive*

e. Progettualità Pubblica

Infrastrutture Rifiuti Energia (2/2)

Interventi previsti:

- 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.
- lo sportello per gli interventi di risparmio energetico delle imprese (validità 3/10/2022-30/11/22), con previsione di una agevolazione del 45% dell'investimento per le grandi imprese, del 55% per le medie e del 65% per le piccole e micro imprese per interventi di miglioramento dell'efficienza energetica, anche attraverso l'utilizzo di fonti rinnovabili, ovvero 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 c'erano 10 mln€, fra i due strumenti, 6 dei quali destinati alle imprese. Altri 40 mln€ sono stanziati per il 2023 e altrettanti per il 2024.

In continuità con quanto sopra descritto, la Regione Basilicata definirà un ulteriore pacchetto di interventi per il risparmio energetico delle imprese dell'Area di crisi, basato sulle caratteristiche di interventi già attuati e sopra indicati.

Rifiuti

- ✓ Il tema della gestione dei rifiuti industriali a Melfi come nelle altre aree produttive che insistono in Basilicata, avrà 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.
- ✓ Il soggetto da coinvolgere nella definizione dei necessari miglioramenti nei servizi esistenti sarà l'E.G.R.I.B (*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 e 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*.

Area di crisi - cluster *automotive*

f. Indagine esplorativa intenzioni investimento

La **Regione Basilicata**, con **DGR n.356/2023**, ha deliberato l'avvio di una **indagine esplorativa** (nell'ambito del *Piano di Riconversione e Riqualificazione Industriale*) al fine di raccogliere, in modo non impegnativo, né vincolante, gli orientamenti di investimento (produttivo, in formazione, in ricerca e innovazione) da parte delle imprese all'interno dei Sistemi Locali del Lavoro interessati dalla dichiarazione di *area di crisi industriale complessa*. L'indagine esplorativa è stata condotta nel periodo 23 giugno 2023 - 22 luglio 2023.

A fronte dell'emanazione dell'Avviso sono pervenute **n° 17 intenzioni di investimento** per:

- un valore complessivo **pari a 135.415.672 mln€**;
- nuova occupazione creata pari a n° 154 unità (ULA);
- salvaguardia di n° 474 occupati.

Delle **n° 17** potenziali intenzioni di investimento

- n° 7 risultano **non ammissibili** all'intervento della Legge 181/89 per un importo di 44.75.000€;
- n° 10 risultano potenzialmente **ammissibili** all'intervento della Legge 181/89 per un importo complessivo di 90.660.672€;
 - ✓ i codici ATECO di **8 iniziative, tra quelle ammissibili, sono ricompresi nei codici prioritari della slide 47**, per un importo complessivo di **74.050.672€** (pari al 56% del valore complessivo delle intenzioni di investimento) con n° 59 nuovi occupati e la salvaguardia di n° 443 addetti.

SEZIONE III

Indirizzi strategici e linee di intervento

Sulla base degli **indirizzi strategici del Gruppo di Coordinamento e Controllo**, delle traiettorie di sviluppo del settore automotive a livello nazionale e delle sue ricadute sul sistema produttivo regionale, della **perdita di competitività del comparto regionale della subfornitura automotive**, con significative emergenze in termini di **rischio occupazionale**, delle **difficoltà del sistema industriale regionale** ad adattarsi ai mutamenti dell'attuale contesto competitivo tecnologico orientato verso i **paradigmi della transizione ambientale**, della necessaria **riqualificazione produttiva delle aziende lucane del settore automotive**, delle evidenze delle **interviste con alcuni player dell'indotto locale e dei risultati dell'indagine esplorativa** sugli orientamenti di investimento, realizzata dalla Regione, delle opportunità progettuali pubbliche a sostegno della riqualificazione del territorio e del sistema produttivo dell'area di crisi, sono stati individuati i seguenti obiettivi di **rilancio della componentistica automotive dell'area di crisi**:

- ✓ **ampliamento, riqualificazione produttiva ed ambientale** delle attività esistenti, **diversificazione** delle produzioni, sostegno ai **processi di innovazione** dell'organizzazione e di processo, **di eco-innovazione** per il miglioramento delle *performance ambientali* e dei livelli di sicurezza e responsabilità sociale, di **ricerca industriale e sviluppo sperimentale**;
- ✓ **attraazione di nuovi investimenti** nei settori: componentistica energetica, logistica, meccanica-meccatronica, robotica, materiali avanzati, nanotecnologie, fotonica, ICT;
- ✓ **sostegno alla formazione e riqualificazione professionale dei lavoratori**, con previsione anche di interventi specifici nel settore automotive e in quei settori collegati alla transizione energetica;
- ✓ **ricollocaamento lavorativo** del personale appartenente ad uno specifico bacino di riferimento e attivazione di politiche attive del lavoro specificatamente dedicate ai lavoratori assunti dalle imprese beneficiarie delle agevolazioni.

▪ Avviso L.181/89

L'intervento agevolativo promosso dalla L.181/89 sarà finalizzato al finanziamento di investimenti produttivi e/o di tutela ambientale, al completamento di progetti per l'innovazione dell'organizzazione e/o di processo, di ricerca industriale e/o di sviluppo sperimentale, per la formazione del personale.

- ✓ L'importo minimo di spesa sarà di **1 mln€** o di **1,2 mln€ per programmi presentati da reti di imprese** (per il contratto di rete è prevista la partecipazione di un minimo di 3 ad un massimo di 6 imprese, ciascuna con investimenti non inferiori a 400.000 €).
- ✓ I progetti di ricerca industriale e/o sviluppo sperimentale riguarderanno i programmi di investimento produttivo e/o di tutela ambientale con spese di investimento di importo superiore a 5 mln€.
- ✓ Le agevolazioni riguarderanno contributi **a fondo perduto e finanziamento agevolato** destinati ad imprese di tutte le dimensioni.
- ✓ L'intervento sarà attivato, tramite avviso pubblico, coerentemente con i contenuti indicati dal DM 24 marzo 2022 e dalla circolare del 16 giugno 2022 n. 237343.
- ✓ All'Avviso potranno accedere le imprese che presenteranno progetti di investimento nei settori ammissibili ai sensi della L. 181/89 e che prevedono il **mantenimento o l'incremento degli addetti**.
- ✓ La Regione Basilicata in considerazione delle **caratteristiche produttive dell'area**, degli effetti connessi alla particolare situazione **di crisi dell'indotto dell'automotive** e delle risultanze **dell'indagine esplorativa sulle intenzioni di investimento** , ha determinato di qualificare:
 - il **bacino dei lavoratori**: disoccupati (compresi i disoccupati percettori di ammortizzatori sociali), ad eccezione dei licenziati per giusta causa o per giustificato motivo soggettivo, residenti nell'area di crisi complessa o che abbiano avuto ultima occupazione presso unità produttive localizzate nell'area di crisi, compreso il personale delle aziende del territorio coinvolto da tavoli di crisi presso il MIMIT o la Regione.

b. Linee di Intervento

Misure a sostegno dell'area di crisi - Avviso L. 181/89 (2/2)

- i seguenti **codici ATECO** :

ATECO 2007	Descrizione classe
C - 13	Industrie tessili*
C - 15	Fabbricazione di articoli in pelle e simili
C - 16	Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero
C - 20	Fabbricazione di prodotti chimici
C - 22	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche
C - 23	Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi
C - 24	Metallurgia*
C - 25	Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)
C - 26	Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi
C - 27	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche
C - 28	Fabbricazione di altre apparecchiature elettriche nca
C - 29	Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
C - 30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto
H - 52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti, con esclusione dei mezzi di trasporto
J - 61	Telecomunicazioni
M - 72	Ricerca scientifica e sviluppo

(*) ad esclusione delle attività economiche non ammissibili in presenza di divieti e limitazioni derivanti dalle vigenti disposizioni comunitarie

al fine di definire un indice di priorità (punteggio) per la formazione della graduatoria delle domande da avviare all'iter istruttorio dell'Avviso L. 181/89.

Il **Ministero delle Imprese e del Made in Italy** ha stanziato **20 mln€**, per la realizzazione degli interventi di riqualificazione e riconversione produttiva ex L. 181/89, a valere sulle risorse del Fondo per la Crescita Sostenibile (DM 23 Aprile 2021). 47

▪ Regione Basilicata Sostegno all'innovazione per il rilancio del settore Automotive

La misura regionale prevede un intervento di sostegno al processo di innalzamento del livello di competitività delle imprese lucane del *settore automotive*, con particolare riferimento a quelle appartenenti alla *catena di subfornitura* localizzate nei territori dei **Comuni ricadenti nell'area di crisi industriale complessa**.

- ✓ E' previsto il sostegno ad attività di:
 - **innovazioni di processo o di prodotto/servizio;**
 - **innovazioni organizzativa;**
 - **innovazioni di marketing;**
 - **eco-innovazione;**

che nell'ambito di **programmi di investimento a breve/medio termine**, siano in grado di salvaguardare/stabilizzare e, se possibile, incrementare i **livelli occupazionali** delle unità produttive interessate dagli interventi.

- ✓ I programmi di investimento saranno finalizzati al raggiungimento dei seguenti obiettivi:
 - *sostenere in maniera efficace le imprese nell'implementazione dei loro programmi di investimento a corto raggio;*
 - *rafforzare il settore dell'Automotive migliorando il livello di competitività delle singole imprese;*
 - *accrescere l'attrattività del sistema industriale lucano per nuovi investimenti esterni nel settore, utilizzando gli spazi produttivi disponibili nelle aree industriali esistenti.*

La **Regione Basilicata**, per l'attuazione della misura agevolativa, **ha destinato risorse pari a 5 mln€*** a valere sul Fondo art. 45 della Legge Regionale n°99/2009 e ss.mm.ii.

*Deliberazione di Giunta Regionale n° 202300672 del 27.10.2023 "Art. 45 - Legge n. 99/2009 e smi. DDMM del Ministro delle imprese del made in Italy del 17/04/2023 e 11/09/2023. Avviso Pubblico Sostegno all'innovazione per il rilancio del settore dell'automotive").

b. Linee di Intervento

Misure a sostegno dell'area di crisi – Regione Basilicata Formazione, Politiche attive del lavoro

- Sostegno alla formazione e riqualificazione dei lavoratori - Politiche attive

La Regione Basilicata al fine di supportare lo sviluppo delle competenze necessarie ad accompagnare la trasformazione dei processi produttivi delle imprese dell'area di crisi, ha individuato come linee di intervento:

Misure	Quota disponibile (€)	Numero beneficiari	Tipologia beneficiari	importo per beneficiario (€)
servizi di politiche attive del lavoro	376.000	170	disoccupati	2.200
incentivi occupazione	1.100.000	92	disoccupati	12.000
ITS mecatronica	1.000.000	80	disoccupati/inattivi	12.500
formazione continua	600.000	333	occupati	1.800
promozione dell'utilizzo del contratto di apprendistato	145.000	96	giovani	1.500
percorsi duali per la formazione e la qualifica	165.000	55	giovani	3.000
potenziamento della formazione post obbligo scolastico	360.000	51	disoccupati	7.020
TOTALE	3.746.000	877	-	-

Per il raggiungimento di tali obiettivi la **Regione** ha previsto lo **stanziamento programmatico di 3,746 mln€** a valere sul Fondi SIE - Fondi Strutturali Europei (Programma Operativo Regione Basilicata FSE+ 21-27).

SEZIONE IV

Incentivi e Policy

Le **risorse finanziarie impegnate** a sostegno della riconversione e riqualificazione dell'area di crisi industriale complessa ammontano a complessivi **28,746 mln€** (di cui 20 mln€ Nazionali e 8,746 mln€ Regionali)

Intervento	Stanziamiento (€)	Fonte
<u>Nazionale</u> <i>L.181/89</i>	20.000.000	<i>Fondo per la Crescita Sostenibile (DM 21 Aprile 2021)</i>
<u>Regione Basilicata</u> <i>Sostegno all'innovazione per il rilancio dell'automotive</i>	5.000.000	<i>Fondo art. 45 della Legge Regionale 99/2009 e ss.mm.ii.</i>
<u>Regione Basilicata</u> <i>Programma Operativo FSE 2021-2027 *</i>	3.746.000	<i>Fondi SIE</i>

* Risorse programmatiche

La definizione di una **strategia di politica industriale del settore automotive** è al centro dell'azione del **MIMIT** che si è impegnato in tale direzione aprendo al confronto con il sistema imprenditoriale, con le organizzazioni sindacali e con i soggetti pubblici (Regioni e Ministeri) coinvolti nelle dinamiche di sviluppo di un comparto fondamentale del Sistema Paese, per qualificare la dimensione nazionale della **filiera automotive** al fine di giungere alla definizione di **una politica europea di settore** che sia in grado di rispondere alle sfide di un mercato sempre più internazionalizzato (produttori asiatici e nord americani) e caratterizzato da un **processo di transizione ecologica e digitale**.

Il MIMIT ha attivato, tra le altre iniziative, un **tavolo specifico di settore** presso il Ministero e stanziato risorse per complessivi **750 mln€** a sostegno degli investimenti per le imprese automotive:

- **Contratti di Sviluppo** (Sportello con la dotazione iniziale di **525 mln€**) per il sostegno di investimenti produttivi e di tutela ambientale legati allo sviluppo e riconversione della filiera automotive, con annessi progetti di ricerca sviluppo e innovazione;
- **Accordi per l'innovazione** (Sportello con dotazione iniziale di **225 mln€**) per progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale di rilevante impatto tecnologico, in grado di favorire percorsi di innovazione finalizzati all'insediamento, alla riconversione e alla riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, al fine di favorire la transizione verde, la ricerca e gli investimenti nella filiera del settore automotive.

A questi si aggiunge

- **il Fondo per il sostegno della transizione industriale** (Sportello con dotazione iniziale di **300 mln€**) per favorire l'adeguamento del sistema produttivo nazionale alle politiche europee in materia di lotta ai cambiamenti climatici;
- **il Decreto Ministeriale 14 settembre 2023** (dotazione complessiva di oltre **473 mln€** di cui 328 mln€ Fondo Rotativo per il sostegno alle imprese FRI e 145,4 mln€ risorse liberate dalla programmazione dei fondi strutturali) per il sostegno ai progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale in linea con le aree tematiche della *Strategia nazionale di specializzazione intelligente* da realizzare nei territori delle Regioni meno sviluppate.

Infine il **Ministero e l'ANFIA** (Cfr slide 13) hanno sottoscritto un **Protocollo di Intesa per la transizione del settore automotive**, con lo scopo di gestire in maniera coordinata e razionale le sfide della transizione ecologica della filiera automotive italiana al 2030 e al contempo promuovere crescita e possibilità d'impiego. Le principali aree di intervento del protocollo d'intesa verranno declinate nei lavori del Tavolo automotive del MIMIT, per definire gli strumenti e le tempistiche per: l'incremento della produzione nazionale di veicoli, il sostegno agli investimenti per la riconversione produttiva delle aziende della componentistica, il mantenimento e rafforzamento dei centri di ricerca ed innovazione in Italia degli *OEMs* e dei componentisti.

A livello nazionale sono operativi i seguenti interventi a sostegno dell'occupazione suddivisi per finalità:

- ✓ **Assunzioni giovani con contratto di apprendistato professionalizzante**
 - Contratto di apprendistato professionalizzante di cui all'art. 44 del D.Lgs n. 81 del 15 giugno 2015.
- ✓ **Apprendistato senza limiti di età**
 - Incentivi per l'assunzione con contratto di apprendistato professionalizzante di beneficiari di indennità di mobilità ordinaria e di lavoratori beneficiari di un trattamento di disoccupazione senza limiti di età (art. 47, c. 4, del D.Lgs n. 81 del 15/06/2015).
- ✓ **Incentivo Occupazione Giovani**
 - Incentivo per l'assunzione stabile di giovani previsto dall'art. 1, c. 100 e seguenti, della L. n. 205 del 27/12/2017 (legge di Bilancio 2018), c.m. dall'art. 1, c. 10, della L. n. 160 del 27/12/2019 (legge di Bilancio 2020), dall'art. 1, cc. 10-15, della L. n. 178 del 30/12/2020 (legge di Bilancio 2021) e dall'1, cc. 297 e 299, della L. n. 197 del 29/12/2022 (legge di Bilancio 2023).
- ✓ **Assunzione giovani Neet**
 - Incentivo per l'assunzione a tempo indeterminato di giovani NEET, effettuate dal 01/06/2023 al 31/12/2023, di cui all'art. 27 del D.L. n. 48 del 04/05/2023, c.m. dalla L. n. 85 del 03/07/2023 (c.d. Decreto Lavoro).
- ✓ **Assunzioni di lavoratori che fruiscono della NASPI**
 - Incentivo per l'assunzione con contratto a tempo pieno e indeterminato di lavoratori percettori della Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego (NASpi), previsto dall'art. 2, c. 10-bis della L. n. 92 del 28/06/2012.
- ✓ **Assunzioni lavoratori AdR CIGS**
 - Incentivo per l'assunzione di lavoratori titolari di un trattamento straordinario di integrazione salariale (CIGS) che si rioccupano durante il periodo di erogazione dell'assegno di ricollocazione (AdRCIGS), previsto dall'art. 24-bis del D.Lgs n. 148 del 14/09/2015, introdotto dall'art. 1, c. 136, della L. n. 205 del 27/12/2017 (legge di Bilancio 2018).
- ✓ **Assunzione lavoratori in CIGS da almeno 3 mesi**
 - Incentivo per l'assunzione di lavoratori titolari di un trattamento straordinario di integrazione salariale (CIGS) da almeno 3 mesi, dipendenti da imprese beneficiarie dell'intervento di integrazione salariale da almeno 6 mesi, ai sensi dell'art. 4, c. 3, D.L. n. 148 del 20/05/1993, convertito con modificazioni dalla L. n. 236 del 19/07/1993.

- ✓ **Assunzione donne**
 - Incentivi per l'assunzione con contratto a termine o a tempo indeterminato di donne di qualsiasi età prive di un impiego regolarmente retribuito da almeno 24 mesi ovvero prive di impiego da almeno 6 mesi e appartenenti a particolari aree, o che svolgono professioni o attività lavorative in settori economici caratterizzati da un'accentuata disparità di genere, ai sensi dell'art. 4, cc. 8-11, L. n.92/2012, modificato in via transitoria dall'art. 1 cc. 16-19 della L. n.178/2020 (legge di Bilancio 2021) e successivamente dall'1, cc. 298 e 299, della L. n. 197/2022 (legge di Bilancio 2023).
- ✓ **Assunzione lavoratori over 50**
 - Incentivi per l'assunzione con contratto a termine o a tempo indeterminato di lavoratori con almeno 50 anni di età e disoccupati da oltre 12 mesi, ai sensi dell'art. 4, cc. 8-11, della L. n. 92/2012, modificato in via transitoria dall'art. 1 cc. 16-19 della L. n. 178/2020 (legge di Bilancio 2021) e successivamente dall'1, cc. 298 e 299, della L. n. 197/2022 (legge di Bilancio 2023).
- ✓ **Assunzione disabili**
 - Incentivo economico per l'inserimento lavorativo delle persone con disabilità di cui all'art. 13, L. n. 68/1999, come modificato dall'art. 10, D.Lgs n. 151/2015.
- ✓ **Assunzione per sostituzione lavoratori in congedo**
 - Agevolazione per l'assunzione con contratto a tempo determinato o utilizzo di personale con contratto temporaneo in sostituzione delle lavoratrici e dei lavoratori in congedo ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs n. 151/2001 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia di tutela e sostegno della maternità e della paternità, a norma dell'art. 15 della L. n. 53 del 08/03/2000).
- ✓ **Assunzione soggetti beneficiari del reddito di cittadinanza**
 - Incentivo per l'assunzione di beneficiari del Reddito di Cittadinanza ai sensi dell'art. 8 del D.L. n. 4 del 28/01/2019, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 26 del 28/03/2019, e dall'art. 1, cc. 294, 295, 296 e 299, della L. n. 197/2022 (legge di Bilancio 2023).
- ✓ **Assunzione donne vittime di violenza di genere**
 - Incentivi per l'assunzione con contratto a tempo indeterminato nelle cooperative sociali di donne vittime di violenza di genere (art. 1, c. 220, della L. n. 205 del 27/12/2017, c.m. dall'art. 12, c. 16-bis, del D.L. n. 137 del 28/10/2020, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 176 del 18/12/2020).

Incentivi e Policy

c. Politiche attive del lavoro ANPAL (3/3)

✓ Assunzione lavoratori svantaggiati nelle cooperative sociali

- Incentivi per l'assunzione con contratto di associazione in partecipazione di persone svantaggiate nelle cooperative sociali ai sensi della L. n. 381/1991.

✓ Assunzione detenuti e internati

- Incentivi per l'assunzione con contratto a termine o a tempo indeterminato di persone detenute e internate previsti dalla L. n. 193 del 22/06/2000, e dal decreto n. 148 del 24/07/2014, adottato dal Ministro della Giustizia, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali.

✓ Decontribuzione Sud

- Agevolazione contributiva in aree svantaggiate, c.d. Decontribuzione Sud, prevista dall'art. 27 del D.L. n. 104 del 14/08/2020, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 126 del 13/10/2020, e dall'art. 1, cc. da 161 a 168, della L. n. 178 del 2020).

✓ Premialità di parità

- A decorrere dal 01/01/2022 è istituita la Certificazione della parità di genere al fine di attestare le politiche e le misure concrete adottate dai datori di lavoro per ridurre il divario di genere in relazione alle opportunità di crescita in azienda, alla parità salariale a parità di mansioni, alle politiche di gestione delle differenze di genere e alla tutela della maternità.

Incentivi e Policy

d. Soggetti da coinvolgere nell'Accordo di Programma

L'AdP, in considerazione delle competenze espresse nelle azioni di riqualificazione e riconversione dell'area, vede coinvolti i seguenti soggetti:

- ✓ **MIMIT:** coordina le attività previste dall'AdP, presiede il confronto fra parti sociali, datoriali ed istituzionali; contribuisce al finanziamento delle iniziative imprenditoriali finalizzate alla creazione di nuove unità produttive, nonché all'ampliamento di quelle esistenti; fornisce gli indirizzi ad Invitalia per l'attuazione del PRRI;
- ✓ **MASE:** fornisce il proprio contributo nell'attuazione del PRRI per gli ambiti delle sue competenze operative;
- ✓ **Regione Basilicata:** contribuisce al finanziamento degli investimenti finalizzati al sostegno dell'innovazione per il rilancio del comparto della componentistica regionale, alla promozione di piani formativi e di riqualificazione del personale, alla concessione di incentivi all'occupazione;
- ✓ **Comune di Melfi:** fornisce il proprio contributo nell'attuazione del PRRI per gli ambiti delle proprie competenze operative;
- ✓ **ANPAL:** collabora nella definizione e attuazione delle azioni volte al ricollocamento professionale;
- ✓ **Invitalia:** fornisce assistenza tecnica al GdCC; coordina l'attuazione del PRRI; gestisce l'intervento agevolativo nazionale e gli altri strumenti agevolativi operativi nell'area, sulla base delle competenze già attribuite o che le saranno attribuite in relazione a nuovi regimi di aiuto.

- ✓ Obiettivo delle attività di promozione è far conoscere le opportunità offerte dal PRRI, favorendo la presentazione di progetti di investimento coerenti.
- ✓ Il *mix* di azioni e misure è proposto in funzione dei diversi *target* di riferimento (possibili beneficiari) degli strumenti agevolativi nazionali e regionali attivati sull'area di crisi.
- ✓ In sede di divulgazione sarà data un'informativa di massima anche sulle altre opportunità di investimento presenti nel territorio (altri strumenti di incentivazione nazionali e regionali comunque operativi).
- ✓ Per la verifica dei risultati delle azioni del PRRI, saranno redatti, sulla base della reportistica condivisa con il MIMIT, periodici rapporti semestrali sullo stato di attuazione del PRRI, fornendo in particolare dati e informazioni riguardanti l'avanzamento finanziario e amministrativo delle azioni previste.
- ✓ Lo stato di avanzamento degli interventi di competenza regionale, locale e di ogni altra amministrazione coinvolta dal PRRI sarà redatto conformemente alle informazioni fornite dai singoli soggetti attuatori.

Evento di presentazione istituzionale

- Promosso dal MIMIT con la *partnership* operativa della Regione Basilicata, è finalizzato a presentare al sistema imprenditoriale ed istituzionale il «Programma di rilancio», con approfondimenti sul *mix* di strumenti che saranno messi a disposizione per facilitare l'accesso alle opportunità di investimento ed occupazione nell'area di crisi.

Webinar/Workshop

- Finalizzati a presentare al sistema imprenditoriale locale gli strumenti agevolativi messi in campo per attrarre investitori nell'area e stimolare proposte progettuali in linea con i fabbisogni del territorio.
- Saranno indirizzati principalmente alle articolazioni territoriali delle associazioni di categoria e degli ordini professionali, nonché ai centri per l'impiego.
- I webinar (eventuali workshop) saranno organizzati in funzione della finestra temporale di apertura degli avvisi pubblici.

Assistenza a distanza

- A valle dell'azione informativa, le richieste di approfondimento specifico saranno gestite attraverso i canali dell'assistenza a distanza (telefonica e via email); in presenza di richieste da parte di un numero significativo di potenziali proponenti, sarà possibile organizzare un secondo ciclo di momenti informativi per il territorio, che dovrà ovviamente tenersi in tempi utili per la presentazione delle domande.

Pagine web

Creazione nel sito web istituzionale di Invitalia di una sezione dedicata, articolata in:

- Programma di rilancio: illustra i contenuti del PRRI, le finalità, gli strumenti attivati, i soggetti istituzionali coinvolti, l'ambito geografico di applicazione.
- Incentivi disponibili: descrizione dei contenuti degli avvisi e format di domanda.
- Informazioni: calendario degli eventi.
- Contatti: indica i riferimenti (numero telefonico, indirizzi di posta elettronica).

Campagna di comunicazione

- Campagna advertising (web); Media relations (comunicati stampa).
- Banner promozionali (siti istituzionali MIMIT, Regione Basilicata, Invitalia).
- Diffusione di *newsletter e mailing list* (anche presso Camere di Commercio, Associazioni di categorie, Associazioni settoriali) in grado di coinvolgere le imprese di medio-grandi dimensioni, esterne alla macro area di crisi, potenzialmente interessate all'offerta del PRRI.

Allegato 1 - *Quadro normativo*

- ✓ **Regione Basilicata - Deliberazione della Giunta Regionale n°202200920** “Decreto legge 22 giugno 2012 n. 83, art. 27, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. Decreto del Ministro dello Sviluppo economico del 31 gennaio 2013. Istanza di riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa: Comparto industriale San Nicola di Melfi”. (21.12.2022)
- ✓ **Decreto MIMIT del 17.04.2023** di riconoscimento dell'area di crisi complessa dei SLL di Melfi e Potenza.
- ✓ **Regione Basilicata - Direzione Generale per Lo Sviluppo Economico, il Lavoro e i Servizi alla Comunità - Atto del 18.7.23.** Richiesta estensione perimetro area di crisi complessa DM 17 aprile 2023.
- ✓ **Decreto MIMIT dell'11.9.23 Addendum** (al Decreto MIMIT 17.04.2023) di integrazione dell'area di crisi industriale complessa con il territorio del Sistema Locale del Lavoro di Rionero in Vulture.
- ✓ **Regione Basilicata - Deliberazione della Giunta Regionale n° 202300672** “Art. 45 - Legge n. 99/2009 e smi. DDMM del Ministro delle Imprese del Made in Italy del 17/04/2023 e 11/09/2023. Avviso Pubblico Sostegno all'innovazione per il rilancio del settore dell'automotive”. (27.10.2023)