



Documento per il Ministro delle Imprese
e del Made in Italy, **Adolfo Urso**

Potenza, 19 gennaio 2024

Egregio Signor Ministro,

nell'esprimere il sincero apprezzamento per la preziosa occasione di ascolto, a conferma dell'ampia disponibilità già emersa con la sua partecipazione al nostro evento "La sfida del cambiamento" dello scorso 3 marzo a Matera, ci troviamo, nostro malgrado, a dover riprendere le fila del discorso esattamente dal punto in cui ci eravamo lasciati: le dense nubi che minacciano tempesta sul futuro dello stabilimento Stellantis di Melfi e il suo indotto.

Perdura lo stato di allerta che proietta tutta la Basilicata verso un preoccupante orizzonte di desertificazione industriale e conseguente allarme sociale.

In questi mesi abbiamo avuto modo di apprezzare il suo impegno nel prendere le redini di una situazione complessa che affonda le radici in anni di sottovalutazione della questione industriale e dell'urgenza di una strategia di difesa e rilancio di una filiera strategica del manifatturiero italiano.

L'iniziativa da Lei intrapresa che ha messo allo stesso tavolo Stellantis, Regioni, Sindacati e rappresentanti dell'Indotto - lodevole sia nel metodo che nel merito - va esattamente nella direzione che avevamo auspicato: il massimo coinvolgimento di tutti gli attori, impegnati nel delineare una prospettiva comune e condivisa per l'auto italiana. Abbiamo accolto con estrema soddisfazione l'impegno emerso per il raggiungimento dell'obiettivo di arrivare a un milione di autovetture prodotte dalla multinazionale negli stabilimenti italiani.

Al contempo, però, dobbiamo prendere atto di un'evoluzione della vicenda a livello locale che non ci restituisce ottimismo. E che piuttosto ci proietta sempre più verso quel destino da "Figli di un Dio minore" che avevamo amaramente previsto, a dispetto di una recente storia che ha visto lo stabilimento di Melfi punta di eccellenza e motivo di orgoglio per l'industria italiana.

Sono sempre più forti ed evidenti i segnali che confermano le preoccupanti previsioni già espresse sul fronte del ridimensionamento dei livelli produttivi e occupazionali. Un trend al ribasso che, stando alle informazioni disponibili, sembra destinato a perdurare e ulteriormente peggiorare nei prossimi anni.

I dati supportano l'analisi: lo stabilimento lucano ha chiuso un 2023 con una produzione di 170.120 auto. Si tratta di meno della metà dei livelli raggiunti negli anni d'oro dello stabilimento lucano (390.00 nel 2015).

E, soprattutto, equivale alla perdita più pesante (-31,4%) nel confronto con il 2019 rispetto agli altri stabilimenti italiani del gruppo. Un anno ancora caratterizzato da numerosi stop produttivi che, seppure in numero inferiore rispetto al 2022, hanno comunque fortemente condizionato la regolarità delle attività produttive, con la riduzione dei turni lavorativi settimanali da 17 a 15 e un mastodontico ricorso agli ammortizzatori sociali: l'Inps registra in Basilicata l'aumento del 139 per cento delle ore di cassa integrazione straordinaria nei primi 11 mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Si tratta del maggior incremento registrato in tutta Italia. Il dato si spiega quasi completamente con la crisi Stellantis.

Nel frattempo, è continuato il ridimensionamento della forza lavoro: al momento sono 5.600 le unità impiegate nello stabilimento (avevano raggiunto la punta massima di 7.800 negli anni 2014-2016); all'incirca 3.600 la forza lavoro dell'indotto (nello stesso periodo aveva superato le 5.000 unità). Quasi 1.500, fino a ora, gli esodi incentivati.

Il nuovo anno si è aperto con la stessa intonazione in negativo: i primi nuovi fermi produttivi sono stati già annunciati. Si attende per l'ultima parte dell'anno l'avvio della produzione del primo nuovo modello del marchio DS. Nel frattempo, verrà interrotta la produzione di uno dei modelli attualmente assemblati a Melfi, la Fiat 500X. La previsione per i prossimi 12 mesi non supera le 120.000 vetture. Per il 2026, data entro la quale verranno implementate le produzioni di tutti e cinque i nuovi modelli annunciati, anche nella migliore delle ipotesi, i livelli si attesteranno al massimo tra le 150.000 e le 180.000 unità.

Si delinea, dunque, un quadro che, se confermato, porterà a un drastico ridimensionamento di livelli produttivi e occupazionali. Un colpo ferale alla tenuta economica e sociale della Basilicata, dovuto - come abbiamo sempre evidenziato - non tanto alle ripercussioni della transizione all'elettrico, quanto piuttosto a un piano industriale Stellantis che sembra destinato a mortificare la capacità produttiva del sito di Melfi e del suo indotto.

Quest'ultimo, del resto, è stato coinvolto solo in parte nell'assegnazione delle commesse legate ai nuovi modelli: da quanto ci risulta, all'incirca solo il 50 per cento delle 19 aziende dell'indotto di primo livello ha ufficializzato di aver ricevuto incarichi di fornitura.

Al contempo, è in corso un processo di riorganizzazione aziendale che rappresenta un'ulteriore forte minaccia ai livelli occupazionali dell'indotto.

Stellantis, infatti, sta portando avanti operazioni di insourcing (con l'integrazione di attività ma non della relativa manodopera) ispirate alla riduzione dei costi, che rischiano di lasciare definitivamente a casa centinaia di lavoratori, a partire da quelli della logistica. Lo stillicidio è già iniziato: la settimana scorsa è esplosa la vertenza delle due aziende di sequenziamento delle minuterie – FDM Srl e Las Automotive – a seguito dell'annuncio di Stellantis del recesso dal contratto. La vicenda coinvolge più di 100 addetti e ha innescato la miccia della protesta proclamata dai sindacati che ha già rischiato di paralizzare l'indotto.

È questa la doverosa rappresentazione dello stato delle cose, necessaria a restituire il senso dell'urgenza da imprimere alla ricerca di una terapia adeguata per evitare gli effetti più drammatici dell'emergenza. Una cura che a nostro avviso va somministrata su un doppio livello.

È evidente che la partita più complessa va giocata sul tavolo nazionale con Stellantis dove vanno individuate le migliori condizioni per il raggiungimento dell'obiettivo dichiarato di un milione di auto made in Italy all'anno.

È assolutamente condivisibile la linea che ci sembra Lei voglia percorrere: promuovere la transizione ecologica e spingere la domanda, con incentivi all'acquisto di veicoli elettrici, a fronte di un chiaro impegno da parte di Stellantis a produrre in Italia. Un impegno che a nostro avviso, pur consapevoli della complessità della costruzione di una condizione di tale tipo, andrebbe rafforzato con un'ulteriore assunzione di responsabilità rispetto alla piena valorizzazione della componentistica italiana, come potrebbe avvenire con l'introduzione di un local content per promuovere lo sviluppo delle filiere presenti sui territori interessati.

Si tratta di una condizione che necessariamente deve fare i conti con la variabile temporale: molte delle commesse relative ai nuovi modelli del piano industriale Stellantis sono state già assegnate. Come nel caso di Melfi, dove, come riportato in precedenza, solo la metà delle imprese dell'indotto ha dichiarato di aver ricevuto commesse, a fronte di un 60-70 per cento di realtà produttive inchieste. In tal caso, una delle vie percorribili potrebbe essere quella di ricorrere a un diritto di "last call", in favore dell'azienda locale disponibile ad aggiudicarsi la fornitura facendo propria l'offerta finale giudicata migliore.

In parallelo, è necessario avanzare speditamente sull'altro livello della cura di cui Melfi può beneficiare grazie all'importante riconoscimento di area di crisi industriale complessa. Un risultato straordinario, raggiunto, per altro, in tempi rapidissimi che però, ora, con altrettanta celerità, bisogna riempire di contenuti e trasformare in occasioni concrete per le imprese. La recente notizia della stipula dell'Accordo di Programma è un altro significativo avanzamento a cui far rapidamente conseguire l'attivazione di strumenti operativi per le imprese.

Prima di tutto riteniamo indispensabile garantire una adeguata dotazione finanziaria, tarata sui diversi aspetti di complessità che presenta questa difficile fase di transizione. Un primo indicatore sulla capacità economica necessaria è rappresentato dal bando della Regione Basilicata "Sostegno all'innovazione per il rilancio dell'automotive", con una dotazione di 5 milioni di euro che, stando alle prime domande presentate, potrebbe essere presto già saturata. Con le dovute proporzioni, è del tutto evidente che gli iniziali 20 milioni di euro stanziati per l'area di crisi complessa non possono rappresentare una risposta esaustiva. Alla luce della disponibilità già incassata dalla Regione per ulteriori 100 milioni di euro, risulterebbe, già da ora, maggiormente rassicurante poter contare su un ammontare di risorse adeguate alla complessità della sfida.

È poi fondamentale accelerare sulla emanazione dei bandi che a nostro avviso devono essere volti non solo alla riconversione ma anche e soprattutto all'attrazione di nuovi investimenti.

Quest'ultimo ambito d'intervento potrebbe essere indirizzato lungo due direttrici: favorire sul territorio l'insediamento di un altro player del settore automotive; facilitare gli investimenti industriali di imprese di grandi/medie dimensioni in altri settori, ma comunque in grado di saturare i livelli occupazionali.

Una perplessità va espressa in merito all'adeguatezza delle risorse stanziare e destinate agli ammortizzatori sociali (integrazione salariale straordinaria e mobilità in deroga) per le aree di crisi industriale complessa che – stando alle previsioni della recente circolare Inps (n.9752 del 9 gennaio 2024) – vengono sostanzialmente confermate nel valore rispetto all'anno precedente.

Una completa analisi non può prescindere da una valutazione più complessiva sulla necessità per l'industria italiana di recuperare competitività sui mercati europei e mondiali.

A tal proposito, è sicuramente importante il protocollo siglato con ANFIA che, tra le altre previsioni, si propone di realizzare una mappatura della filiera automotive, andando a individuare i fattori che penalizzano la competitività delle aziende soprattutto per quanto riguarda i fattori di produzione. Si tratta di un importante presupposto per la definizione degli interventi necessari a sostenere la capacità di competere delle nostre imprese.

Il tema inevitabilmente investe la necessità per il nostro Paese di recuperare attrattività in fatto di investimenti, agendo su leve prioritarie quali: costo del lavoro, produttività, costi energetici, dotazione infrastrutturale - fisica e immateriale - digitalizzazione dei processi, innovazione, investimenti in ricerca e sviluppo.

Priorità che sono oggetto della proficua interlocuzione che il Ministero da Lei guidato intrattiene a livello nazionale con Confindustria che non fa mancare l'ampio contributo di proposta al quale rinviando per le ulteriori considerazioni.

IL SETTORE OIL & GAS

Altro driver prioritario di sviluppo della Basilicata è da sempre rappresentato dalle attività estrattive e, rispetto a questo tema, Le rappresentiamo alcune considerazioni.

I due Centri Oli di Viggiano e Corleto Perticara "Tempa Rossa" hanno creato un microcosmo di più di un centinaio di imprese che possono oggi vantare commesse anche oltre il territorio nazionale con altri player internazionali, di settore e non.

Assai significativi sono gli impatti di tali attività nella dinamica del valore aggiunto reale dell'industria: secondo una recente ricerca a cura dell'Ufficio Studi della Cgia di Mestre la Basilicata è la regione italiana che, tra il 2007 e il 2022, ha registrato la crescita del valore aggiunto più importante, pari a +35,1%. Un risultato che si deve soprattutto al settore estrattivo.

Nel corso di questi anni, i big players presenti sul territorio – Eni, Total e Shell – hanno dato avvio a un percorso di transizione energetica volto al raggiungimento del Net Zero carbonico al 2050, garantendo allo stesso tempo accessibilità efficiente e sostenibile all'energia per tutti (sicurezza energetica).

Sul territorio, questo significa innanzitutto investire in una nuova progettualità "non-oil".

Nel Protocollo di Sviluppo Sostenibile tra Regione Basilicata, Total, Mitsui e Shell Italia sulla concessione per la coltivazione di idrocarburi Gorgoglione, sottoscritto nel 2020,

sono previsti 125 milioni di euro in 25 anni di attività di sviluppo sostenibile e no oil. In questo ambito, è prevista da parte di TOTAL la realizzazione di un centro di eccellenza per droni (CED).

A maggio 2022, nell'ambito dei processi di rinnovo della concessione di sfruttamento del giacimento Val d'Agri, la JV Eni-Shell ha reso disponibile 190 milioni di euro per progetti di transizione energetica, economia circolare e sostenibilità (che si aggiungono alle altre misure compensative accordate a Regione Basilicata per i prossimi 10 anni: fornitura gas pari a circa 160 Milioni di m3/anno e contributo parametrato alla produzione effettiva pari a 1,05 Euro per ogni barile estratto).

La progettualità "non-oil" Eni ha preso avvio nel corso del 2023 e vedrà presto concretizzarsi iniziative già delineate in ambito mobilità sostenibile, fotovoltaico, agroenergie e agricoltura sostenibile, rigenerazione/promozione territoriale, sviluppo e sostegno alla piccola imprenditoria locale, etc.

Il percorso di transizione energetica va però nutrito cercando di sfruttare al massimo le riserve esistenti e sostenibilmente recuperabili dagli asset energetici tradizionali già in esercizio. Per mantenere viva la filiera energetica e massimizzare i fattori di recupero delle riserve disponibili, anche in ottica di maggiore contribuzione di Royalties e tassazione per Stato/Regione/Enti locali, è necessario un serrato dialogo tra Operatori e organi istituzionali a vario livello. L'attività estrattiva in Basilicata diventa naturalmente più complessa, perché il giacimento "invecchia" col tempo come le persone, e bisogna percorrere e adempiere iter autorizzativi sempre più articolati, in un quadro normativo in costante evoluzione, ulteriormente irrigidito dal noto "Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee (PiTESAI)" che ha indicato come inidonee all'attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi quasi tutto il territorio regionale. Eppure, ci sono alcune importanti opportunità di massimizzazione dei fattori di recupero, facili da portare in porto e con impatto ambientale sostanzialmente nullo, attualmente in valutazione in commissione VIA del MASE (progetti "Pergola-1", "Cerro Falcone 7-Sant'Elia1" e "Pozzo gg3 Gorgoglione 3").

A questi due primi focus tematici che sottoponiamo alla Sua attenzione, con l'intento di valorizzare appieno le opportunità di questo incontro, facciamo seguire sintetiche considerazioni in merito ad alcune questioni specifiche.

IL CONTESTO GENERALE

Le preoccupanti previsioni relative all'evoluzione della questione Stellantis aumentano le incertezze sulle possibili performance di crescita economica in Basilicata. La regione – secondo un recente rapporto della Cgia di Mestre – è fanalino di coda in Italia per crescita del Pil nel periodo 2019-2023. Dato che preoccupa soprattutto se letto alla luce del severo contesto internazionale e delle tensioni crescenti geopolitiche, soprattutto se dovesse perdurare la crisi del Mar Rosso aggravando uno scenario già di per sé molto complesso. La Basilicata, pur non avendo porti commerciali direttamente esposti alla crisi che ha investito il Mediterraneo, al pari del resto del Paese, teme le conseguenze del blocco delle merci. Le imprese operanti nei principali settori che compongono l'export lucano – auto, apparecchi elettronici, mobile imbottito agroalimentare, chimica – denunciano possibili ricadute in termini di aumento dei costi – anche in virtù di fattori speculativi – e di allungamento dei tempi, per effetto delle rotte alternative per evitare i pericoli dell'attraversamento del canale di Suez. Pesanti anche le possibili ricadute sulle importazioni di materie prime e lavorati destinati ad alimentare ulteriormente i problemi sulle catene di forniture.

La diplomazia internazionale dovrà compiere ogni sforzo per normalizzare una situazione altrimenti esplosiva e potenzialmente nociva anche ai fini dell'attuazione del cosiddetto Piano Mattei e di quel disegno del Paese quale hub energetico tra Europa e Mediterraneo, perseguito con forza da questo Governo al fine di garantire efficienza e sicurezza degli approvvigionamenti.

A tal proposito, si coglie l'occasione per evidenziare che tale ambizione, per prendere realmente forma, ha bisogno evidentemente di forti investimenti al Mezzogiorno, che non possono più prescindere dalla risoluzione dell'atavico e grave gap infrastrutturale che mortifica molta parte del Sud e in particolare questo territorio, e da un credibile piano industriale per il rilancio degli investimenti privati.

ZES UNICA

La creazione della Zes Unica e l'estensione degli sconti fiscali e delle semplificazioni burocratiche a tutti i territori delle otto regioni interessate ha sicuramente conferito una priorità, in termini di attrazione di investimenti, omogenea e coerente a tutto il Mezzogiorno.

Questa visione unitaria è sicuramente positiva, a patto però di prevedere meccanismi di perequazione che tengano conto delle differenze di partenza dei vari territori. Non si può non tener conto, a esempio, del grave deficit infrastrutturale che penalizza territori come la Basilicata.

Le imprese di tutti i settori, soprattutto quelli che muovono grandi volumi di merci - come la chimica, la meccanica, l'agroindustria e il mobile imbottito - sono penalizzate dai pesanti costi di trasporti. Sarebbe pertanto opportuno prevedere differenti livelli di intensità di agevolazione riconosciuti alle imprese per colmare i gap di competitività con cui le varie regioni si presentano ai nastri di partenza. Proprio per compensare le note carenze infrastrutturali, si potrebbe immaginare un vantaggio sulle accise.

PNRR E TRANSIZIONE 5.0

Una veloce stabilizzazione della crisi del Mar Rosso è auspicabile anche per scongiurare il rischio che le ricadute, dirette e indirette, diventino una nuova minaccia alla realizzazione delle opere previste dal PNRR. Abbiamo condiviso la scelta del Governo e partecipato con un contributo di proposta alla rimodulazione del Piano, liberando quelle risorse che erano destinate a progetti non realizzabili entro il 2026 o comunque non rispondenti ai criteri del Piano. Ed è apprezzabile anche il risultato, dal momento che rilevante parte delle risorse liberate verranno destinate a misure per le imprese, anche attraverso il capitolo REPowerEU, compensando i punti deboli della Manovra finanziaria.

In particolare, siamo in attesa del Piano Transizione 5.0 che, stando a quanto apprendiamo da dichiarazioni di stampa, dovrebbe avere una dotazione complessiva di circa 12 miliardi per i prossimi due anni. Restano da capire le modalità applicative dei nuovi crediti d'imposta 5.0. Inoltre, auspichiamo che si realizzi la massima continuità e coerenza fra le misure ormai consolidate, come il finanziamento della Nuova Sabatini, il Fondo per la Crescita sostenibile e i contratti di sviluppo, e nuove forme di intervento, finalizzate a dare ulteriore concretezza agli obiettivi della transizione digitale per gli anni a venire, a cominciare da quelli destinati alla transizione ecologica.

È fondamentale, però, fare in fretta, per spingere la competitività del sistema produttivo e gli investimenti delle imprese già in forte rallentamento nel 2023, compensando, almeno in parte, le ricadute del severo contesto economico globale.

Sia per Transizione 5.0 che per la Zes Unica - attesa l'importanza dei summenzionati strumenti che, combinati tra loro in quanto cumulabili, innescerebbero importanti vantaggi per le aziende - chiediamo con gran forza la validazione dei decreti attuativi al fine di avviare e finalizzare politiche di attrattività e di rilancio industriale, prestando altresì attenzione alle disparità di intensità di aiuto insistenti sui vari territori (caso Basilicata) che, se non opportunamente gestite e integrate con soluzioni perequative di agevolazione, potrebbero innescare fenomeni inversi di disinvestimento.

PNRR E INNOVAZIONE

L'attenzione che il PNRR riserva ai temi della ricerca e dell'innovazione conferma quanto questa leva sia strategica nel determinare percorsi di sviluppo economico di qualsiasi territorio. Ancora troppo poche sono le imprese, soprattutto al Sud, che investono in questi ambiti. Vanno, pertanto, adottate tutte le strategie per favorire tale approccio, come, a esempio, potrà avvenire con il bando sui Poli d'Innovazione, strumento che permetterà ai DIH di Confindustria di supportare in modo decisivo 1.000 imprese di cui 40% al sud.

PNRR E SBUROCRATIZZAZIONE

Per rispettare il timing stringente per la realizzazione delle opere previste dal PNRR è necessaria una incisiva azione di delegificazione e sburocratizzazione per eliminare i numerosi limiti che attualmente minacciano tempi di realizzazione delle opere e comportano costi aggiuntivi. Una via percorribile potrebbe essere quella di consentire ai privati di attivare direttamente gli interventi e accedere alle risorse. Un esempio da prendere a riferimento potrebbe essere quello del Superbonus, attivato direttamente dai promotori delle iniziative.

CREDITO

Va ripensato e meglio orientato il rapporto tra istituti di credito e imprese. In questi anni abbiamo assistito a una crescente tendenza delle banche a favorire attività di finanza piuttosto che di reale accompagnamento e supporto delle attività produttive. L'ultimo esempio arriva dall'utilizzo delle garanzie Sace sui prestiti alle imprese che, in teoria dovevano garantire nuova linfa vitale al tessuto produttivo, ma che, nella realtà, sono state prevalentemente utilizzate per garantire il rientro da pregresse esposizioni

maturate. Rispetto a quest'ultima considerazione andrebbe compiuto un adeguato monitoraggio, con la previsione di un allungamento dei tempi di rientro nei casi di utilizzo delle garanzie statali.

Nel rinnovarle il sincero ringraziamento per l'attenzione e la sensibilità dimostrata nei confronti del territorio, Le confermiamo la piena disponibilità alla massima collaborazione per concorrere alla crescita sostenibile della Basilicata e del Paese.