

12 L'incerta transizione all'elettrico e le ricadute sull'indotto

Il caso dello stabilimento Stellantis di Melfi

Davide Bubbico

(Dipartimento di Studi Politici e Sociali, Università degli Studi di Salerno, Italia)

Sommario 12.1 La transizione all'elettrico del gruppo Stellantis: il piano industriale DARE FORWARD 2030 e quello per lo stabilimento di Melfi del giugno 2021. – 12.2 La produzione dello stabilimento di Melfi, i livelli occupazionali e le attività di reinternalizzazione. – 12.3 Le ricadute sull'indotto di primo livello di Melfi e sulle attività di logistica e sequenziamento. – 12.4 La dichiarazione di area di crisi complessa e le prospettive produttive e occupazionali future. – 12.5 Conclusioni.

12.1 La transizione all'elettrico del gruppo Stellantis: il piano industriale DARE FORWARD 2030 e quello per lo stabilimento di Melfi del giugno 2021

L'ultimo piano industriale del gruppo Stellantis, DARE FORWARD 2030, in attesa del nuovo piano annunciato per giugno del 2026, risale al marzo 2022, a poco più di un anno dalla nascita di Stellantis avvenuta nel gennaio 2021. Nel comunicato che annunciava il piano industriale l'azienda affermava che era sua intenzione di realizzare un «ambizioso piano strategico per trasformare Stellantis in un'azienda tecnologica di mobilità sostenibile capace di creare valore per tutti i nostri stakeholder» (Stellantis 2022). Il gruppo anticipava, finanche, l'integrale produzione di auto elettriche al 2030 rispetto alla data a suo tempo fissata dalla Commissione Europea al 2035. Nel dettaglio il piano prevedeva 75 nuovi modelli (di cui oltre 25 negli USA) con oltre 5 milioni di veicoli venduti entro il 2030, tra cui nel 2023 l'arrivo sul mercato della Jeep Avenger elettrica e nel 2024 il pick-up Ram 1500 BEV e il Ram ProMaster BEV. Altri punti rilevanti del piano erano quelli riferiti al potenziamento dei servizi di customer experience e di trasformazione digitale nonché la guida autonoma. Lo spostamento progressivo sui veicoli elettrici avrebbe dovuto condurre a investimenti significati nella produzione di batterie e quindi nella nascita delle gigafactory. La decisione di aumentare la capacità produttiva nel campo delle batterie da 140 gigawattora a 400 (250 in Europa e 150 in Nord America, con 5 gigafactory in totale) avrebbe riguardato anche il mercato dei veicoli commerciali, con 26 novità e offerte elettriche in tutti

i segmenti. I 75 nuovi modelli avrebbero, comunque, fatto parte di un più ampio programma di lanci che, tra il 2022 e il 2030, avrebbe visto l'immissione sul mercato globale di più di 100 novità con l'obiettivo di dotare dal 2024 ogni specifico prodotto di una versione elettrica.

Nel 2024, il gruppo ha venduto complessivamente a livello mondiale 5,5 milioni di veicoli, centrando dunque quello che era un obiettivo dichiarato, anche se le vendite sono diminuite di 850mila vetture rispetto al 2023, realizzando ricavi netti per 157mld di € in calo del 17% rispetto al 2023. I marchi che hanno realizzato il maggior numero di vendite, sui 14 esistenti, sono stati Fiat e Peugeot (entrambe al 20%), Jeep (15%), Ram (10%), Opel/Vauxall (9%) che hanno assicurato praticamente i $\frac{3}{4}$ delle vendite. In attesa dei dati definitivi, non ancora disponibili, alcune fonti stimano che nel 2025 Stellantis avrebbe conosciuto una riduzione delle vendite negli Stati Uniti del 3%.

Nel contesto di una forte crisi produttiva e occupazionale, anche come richiesto dal Tavolo automotive istituito nell'estate del 2023 presso il MIMIT, il gruppo ha presentato all'inizio del 2025 il Piano Italia. Nel Piano è stata annunciata la nuova versione della Fiat 500 ibrida, la nuova Pandina a Pomigliano, e nuovi veicoli elettrici e ibridi nel resto degli stabilimenti, al di là di quelli già previsti a Melfi e annunciati in occasione dell'accordo sindacale del giugno 2021,¹ anche se il cronoprogramma della loro messa in produzione ha conosciuto un progressivo slittamento temporale (il primo modello elettrico, la DS8, è entrato in produzione a un anno di distanza dal quarto trimestre 2024 inizialmente previsto). Lo stabilimento di Pomigliano, nel 2028 vedrà introdotta la nuova piattaforma STLA Small, destinata alla produzione di veicoli compatti di nuova generazione. Per Mirafiori il Piano ha indicato la produzione della 500 ibrida (entrata in produzione alla fine del 2025) e della nuova generazione della 500 BEV elettrica (rimandata però al 2030), in aggiunta alla prosecuzione della produzione dei cambi eDCT. Mirafiori è stata individuata anche come sede del Battery Technology Center. Allo stabilimento di Cassino è stata assegnata la piattaforma STLA Large con nuove versioni di Alfa Romeo Stelvio e Alfa Romeo Giulia, ma le ultime dichiarazioni hanno proiettato ancora in avanti il lancio delle nuove versioni. Per Melfi è stato confermato il lancio di 7 nuovi modelli² mediante la piattaforma STLA Medium: dal 2025 con la nuova DS8 e la nuova Jeep Compass, e a seguire nel 2026

1 L'accordo, sancendo l'eliminazione di una delle due linee di montaggio, ha, di fatto, dimezzato la capacità produttiva dello stabilimento che era stimata intorno alle 400mila vetture/anno, portandola più realisticamente intorno alle 250mila vetture/anno.

2 I modelli sono in realtà al momento 4 (Nuova Compass, DS8, DS7 e Lancia Gamma), ma con più sistemi diversi di alimentazione tra ibrido ed elettrico, che potrebbero salire a 5 con l'eventuale trasferimento da Pomigliano della produzione della Nuova Alfa Tonale.

la nuova DS7 e la nuova Lancia Gamma, inizialmente previste nella sola versione elettrica e poi anche nelle versioni ibride a eccezione della DS8.

Riguardo allo stabilimento di Termoli e alla gigafactory di ACC, Stellantis ha ribadito il suo impegno nel sostegno finanziario della joint venture, valutando però l'avvio dell'investimento in base all'evoluzione delle tecnologie e «in considerazione del mercato e della competitività dei fattori abilitanti del sistema Paese». Per il Piano Italia l'investimento dichiarato è stato di 2mld di € entro il 2025 «per migliorare e modernizzare i siti produttivi italiani» aggiungendo che 6mld di € sarebbero stati destinati agli acquisti dei fornitori italiani, al fine di garantire l'indotto automotive nazionale. Se si confrontano questi dati con il valore degli investimenti dichiarati negli Stati Uniti (13mld), quelli in Francia, l'avvio dei nuovi stabilimenti in Nord Africa e la messa in produzione della Panda in Serbia (nelle versioni elettrica e ibrida) così come il potenziamento della produzione in Polonia di auto e veicoli commerciali leggeri, il contesto industriale italiano di Stellantis mostra chiaramente una debolezza rilevante sul piano degli investimenti e dunque della produzione.³

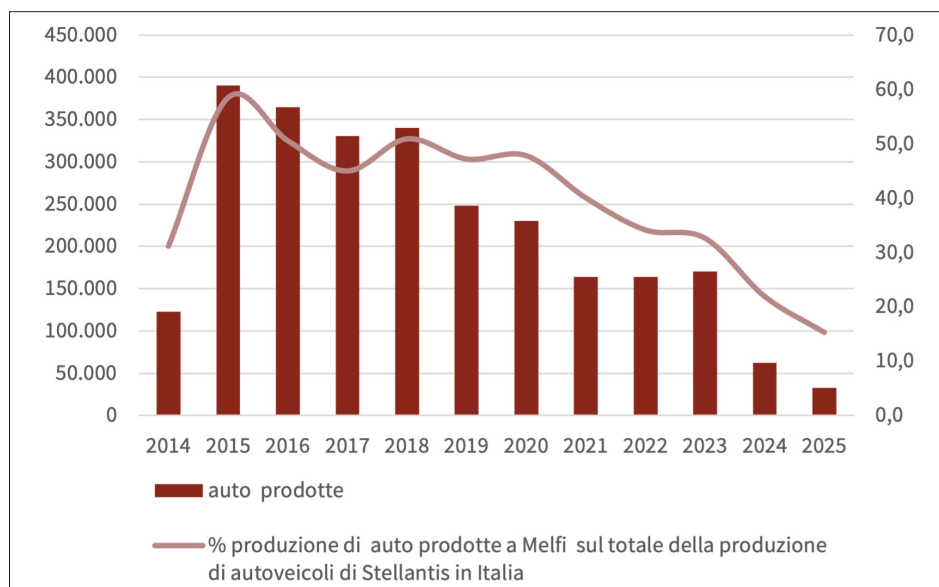
Relativamente all'andamento delle immatricolazioni avvenute nel 2025 in Italia il gruppo Stellantis ha totalizzato il 27,5% di quelle totali contro il 29,1% nel 2024, rispettivamente 418.422 e 454.053 vetture. La quota del marchio Jeep è stata pari al 4,1% nel 2025 e al 4,4% nel 2024, ma il principale modello venduto, tra i primi 10 modelli immatricolati in Italia nel 2025, è stato quello della Jeep Avenger prodotta in Polonia che si posiziona al terzo posto nel mercato italiano (43.398), dopo Dacia Sandero (49.387) e Fiat Panda (102.460). Al di là della Panda nella top 10 delle immatricolazioni 2025 non compaiono altri modelli prodotti in Italia dal gruppo Stellantis (ANFIA 2026). Nel mercato europeo le immatricolazioni del gruppo (periodo gennaio-novembre 2025) hanno totalizzato una quota del 15,6% contro il 16,8% dell'omologo periodo dell'anno precedente, con le vendite del marchio Jeep pari all'1,1% in entrambe gli anni (circa 110mila vetture) (ACEA 2025).

³ In questa breve analisi non abbiamo contemplato la situazione degli stabilimenti di produzione dei motori e dei cambi, dallo stabilimento di Pratola Serra divenuto unico fornitore dei motori diesel dei veicoli commerciali leggeri del gruppo, a quello di Termoli che vive una fase di profonda incertezza dopo il congelamento della gigafactory, passando per lo stabilimento VM di Cento (FE) venduto nel settembre 2025, per concludere con le meccaniche di Mirafiori (dove è stata avviata la produzione del cambio elettrico eDCT) e lo stabilimento di Verrone in provincia di Biella per il quale nel marzo 2025 è stato annunciato un investimento di 38mln di € per la realizzazione di componenti per le motorizzazioni elettriche delle future vetture basate sulla piattaforma STLA Small.

12.2 La produzione dello stabilimento di Melfi, i livelli occupazionali e le attività di reinternalizzazione

Alla fine del 2025 lo stabilimento ex SATA di Melfi poi FCA, ora Stellantis Melfi, ha conosciuto il più basso livello di produzione finora realizzato dal suo avvio nel 1994: 32.760 vetture, poco meno del 10% rispetto alla produzione massima raggiunta nel 2015, nel pieno della salita produttiva della Jeep Renegade e della Fiat 500X, che in quell'anno ammontò (con la grande Punto ancora in produzione) a circa 400mila vetture. Da allora, l'incidenza sulla produzione nazionale di auto del gruppo Stellantis, compresa tra il 60 e il 50% tra il 2015 e il 2021, è andata progressivamente diminuendo, passando dal 30% nel biennio 2022-2023 al 15% nel 2025 (fig. 12.1).

Figura 12.1 Andamento della produzione dello stabilimento Stellantis di Melfi dal 2014 al 2025 e incidenza % sulla produzione italiana di auto di Stellantis (esclusi VCL) (valori assoluti e %)



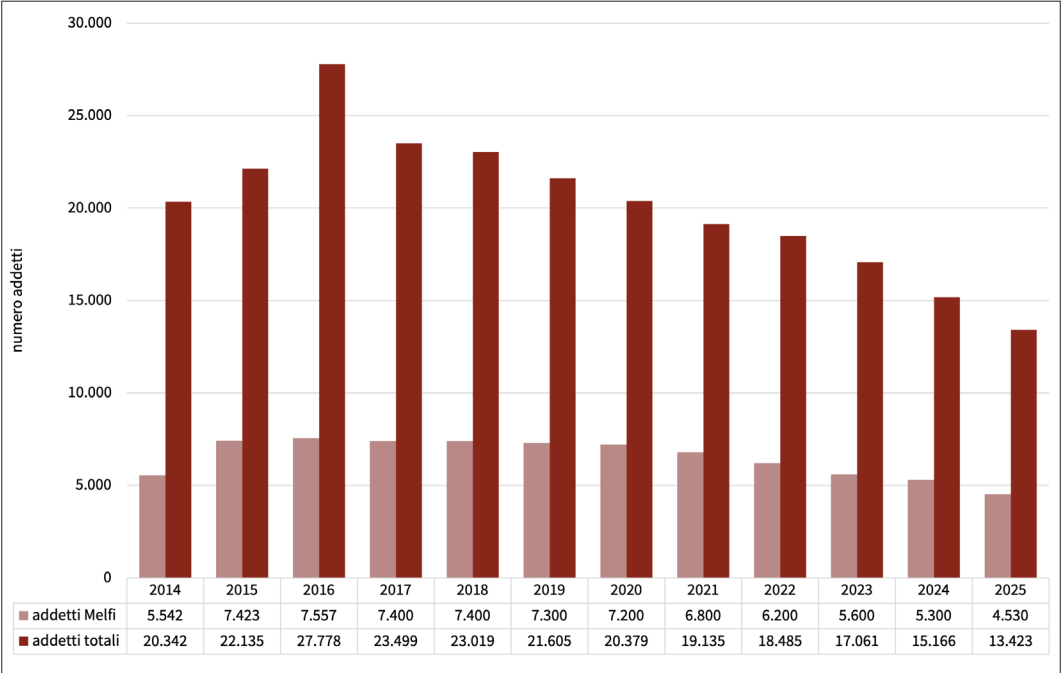
Fonte: elaborazione su dati Fim Cisl (anni vari)

Va precisato, a questo riguardo, che una volta uscita di produzione la Grande Punto nel 2018, nel 2019 è entrata in produzione la Jeep Compass sostituita più di recente (ottobre 2025) della nuova Compass J4U, nelle versioni BHEW e MHEW. Contemporaneamente il 17 ottobre 2025 è cessata la produzione dei modelli Jeep Renegade e Fiat 500X.

Nel 2025 la produzione è diminuita del 47% rispetto al 2023, già particolarmente bassa (intorno alle 60mila vetture): Jeep Compass, Jeep Renegade e 500X sono state prodotte in 28.125 unità (la metà di quelle prodotte nel 2024). I nuovi modelli DS8 e Compass J4Y sono stati prodotti, principalmente nel quarto trimestre 2025, in 4.635 unità (di cui la DS8, unicamente in versione elettrica, in 1.706 esemplari) (Fim Cisl 2026).

Sul piano dell'occupazione (era scesa a 5.600 nel 2014), dopo la crescita avvenuta nel 2015 per effetto delle nuove assunzioni (circa 2mila) collegate al lancio di Jeep Renegade e 500X e dell'istituzione dei 20 turni settimanali, questa si è mantenuta stabile, sopra i 7mila addetti fino a 2021, quando in seguito all'accordo sindacale di quell'anno è stata sottoscritta la prima fuoriuscita incentivata per circa 400 dipendenti, cui hanno fatto seguito tra il 2022 e il 2025, altre 2.100 uscite volontarie incentivate. Il risultato è che alla fine del 2025 il numero di dipendenti si è ridotto a poco più di 4.500 addetti (di cui 280 in prestito ad altri stabilimenti). Rispetto alla declinante incidenza sul totale della produzione del gruppo quella sull'occupazione degli stabilimenti di assemblaggio (escludendo SEVEL) è rimasta quasi sempre intorno a un terzo del totale (fig. 12.2).

Figura 12.2 Andamento del numero totale di addetti degli stabilimenti di assemblaggio di Stellantis in Italia (esclusa SEVEL) e per il solo stabilimento di Melfi (valori assoluti)



Fonte: ns. elaborazioni su dati Fim Cisl a eccezione del 2014 (Bubbico 2014).
Gli altri stabilimenti sono Mirafiori, Pomigliano, Cassino, Modena Maserati e Grugliasco (chiuso nel dicembre 2023 con il trasferimento dei dipendenti al sito di Mirafiori).

Nel 2025 i giorni di fermo collettivo, gestiti tramite CDS, sono stati 98, per un totale di 264 turni persi (157 nei primi 6 mesi dell’anno). Negli altri giorni lavorativi, l’utilizzo medio del CDS è stato pari al 41%, coinvolgendo una media di circa 2.800 dipendenti al giorno (Fim Cisl 2026).

Allo stabilimento è stata assegnata la piattaforma STLA Medium. Alla nuova Compass e alla DS8 (che rimarrà solo nella versione full electric) nel primo semestre del 2026 si affiancherà la produzione della DS7 e nella versione full electric e ibrida e nel secondo semestre dell’anno la Lancia Gamma, anche questa in entrambe le versioni. Ma è probabile che la produzione dello stabilimento dipenderà principalmente dall’andamento della nuova Compass. Anche in ragione di questa salita produttiva si può immaginare che le nuove uscite incentivate siano diminuite nel corso del 2026 favorendo un turnover nell’occupazione, come avvenuto in precedenza in altri stabilimenti, per favorire il ricambio del personale avanti con l’età (a Melfi, come altrove, l’età media dei dipendenti è significativamente cresciuta negli anni).

12.3 Le ricadute sull'indotto di primo livello di Melfi e sulle attività di logistica e sequenziamento

Il sito Stellantis di Melfi è stato caratterizzato fin dall'inizio dalla presenza di un parco fornitore di primo livello insediatosi contestualmente allo stabilimento Fiat SATA nella prima metà degli anni Novanta. L'indotto contava originariamente 20 aziende, perlopiù torinesi, per il quale l'accordo di programma, a suo tempo sottoscritto, prevedeva un'occupazione a regime di 2.100 addetti (Bubbico 2024). La ragione della localizzazione a bordo stabilimento risiedeva nella fornitura just in prevista dal modello della Fabbrica Integrata e successivamente just in sequence. Secondo un'indagine di Sviluppo Italia Basilicata del 2006 che citava fonti aziendali dirette, i 269 fornitori dello stabilimento, di cui $\frac{3}{4}$ localizzati in Italia, fornivano il 90,2% dei 2.822 particolari della Punto (il restante 9,8% erano prodotti all'estero), all'epoca l'unico modello in produzione; in Basilicata le 20 aziende del comprensorio di Melfi fornivano il 38,2% dei particolari anche se a concorrere a questa percentuale molto ampia contribuivano soprattutto le numerosissime minuterie distribuite all'epoca dall'unica azienda della logistica, la FDM (Sviluppo Italia Basilicata 2006).

Nel corso degli anni alcune aziende dell'indotto hanno nel frattempo chiuso (VALEO, REJNA, CF GOMMA e altre), ultima nell'agosto 2025 la TI Group, la più piccola azienda dell'indotto che ha concentrato la produzione destinata a Melfi nel suo stabilimento di Brindisi.⁴ Altre si sono insediate all'inizio degli anni Duemila all'interno del parco industriale collegato a Fiat, la BENTELE e la STAMPIQUATTRO (cessate negli ultimi anni), altre fuori dal perimetro del parco fornitori ma sempre nella zona industriale di Melfi, come la COMPONENTI ZANINI (divenuta poi SAPA prima della chiusura) e più di recente la tedesca BROSE che ha sostituito la LASME nella fornitura del modulo porta, modulo attualmente escluso dall'assemblaggio nelle nuove vetture. Al di fuori di queste aziende, l'unica impresa manifatturiera locale sorta anche come conseguenza dell'insediamento Fiat è stata la PLASTICFORM, localizzata sempre nell'area industriale di Melfi e nata grazie ai finanziamenti della legge n. 448/1992.

Nel corso degli anni le forniture anche per altri stabilimenti italiani ed esteri della Fiat (poi FCA/Stellantis) hanno determinato, in diversi casi, l'aumento della produzione e dell'occupazione di questi stabilimenti, tanto che l'indotto anche prima dell'avvio della produzione della Jeep Renegade e della 500X occupava all'incirca 3mila addetti. Va sottolineato che l'insieme di queste aziende, a suo tempo riunite nel Consorzio A.C.M.

⁴ L'azienda con sede principale a Busalla (GE) e uno stabilimento a Brindisi è stata rilevata negli ultimi anni prima dall'inglese Smiths Industries (2000) e poi nel 2025 dalla canadese ABC Technologies.

(Auto Componentistica Meridionale) è stato composto sempre da filiali di gruppi nazionali ed esteri con funzioni unicamente produttive e con gli uffici acquisto appannaggio delle sedi centrali localizzate nel resto delle altre regioni italiane o all'estero. L'unica eccezione a un indotto composto unicamente da aziende manifatturiere è stata quella di un piccolo centro di R&S, l'INNOMATEC (con una decina di dipendenti) successivamente chiuso, collegato all'ERGOM, le cui produzioni negli anni Duemila sono state poi assorbite all'interno di Fiat costituendo l'unità plastica dello stabilimento.

L'avvento dei nuovi modelli nel 2015 in sostituzione della Punto, Renegade e 500X, ha determinato per l'indotto un nuovo rilancio non solo sul piano dei volumi di produzione ma anche in relazione alla crescita sostenuta di attività di logistica e sequenziamento conseguenti all'aumento delle importazioni dall'estero (per un valore di circa un miliardo nel solo 2015 ridottosi a poco più di cento milioni nel 2024) anche per i tanti possibili allestimenti delle nuove vetture rispetto alla Grande Punto. Nel settembre 2015 nelle sole aziende dell'indotto di primo livello composto all'epoca da 17 aziende si contavano 2.639 diretti, 1.344 addetti in somministrazione e 127 di aziende terziarizzate; tra le 13 aziende dei sequenziamenti, della logistica e dei trasporti, tra cui alcune aziende locali, altri 720 addetti. Questi numeri sommati ai 7.400 diretti di FCA determinavano un'occupazione complessiva di 12mila addetti (Bubbico, Cilla, Rubino 2015).

Con l'avvento di Tavares alla guida di Stellantis (gennaio 2021), le strategie di fornitura del gruppo si sono andate progressivamente modificando con l'avvio di processi di razionalizzazione delle forniture (ad esempio con la forte riduzione degli allestimenti) e di pressione ulteriore sui fornitori circa l'abbassamento dei prezzi loro accordati. Sono, inoltre, aumentate le forniture provenienti dall'estero (sempre di più dall'Est Europa e in tempi più recenti dal Nord Africa). Sul piano dei servizi a supporto della produzione in tutti gli stabilimenti del gruppo sono state intraprese, inoltre, attività di reinternalizzazione: dalla logistica ai sequenziamenti, alla manutenzione del verde. Il risultato è stato il venir meno delle ragioni stesse di esistenza di molte aziende della logistica avendo queste come unico cliente lo stabilimento Stellantis. Ciò ha determinato, in molti casi, negli ultimi anni la cessazione delle attività con la chiusura dei siti e il ricorso ai licenziamenti collettivi o al più il prolungamento degli ammortizzatori sociali anche grazie alle risorse dell'area di crisi complessa di recente resesi disponibili.

Solo per un'azienda di primo livello, la tedesca MUBEA (barre e molle sospensioni), è stata avviata nel frattempo un'attività di reindustrializzazione da parte di un imprenditore locale che prevede, tuttavia, una produzione diversa da quella della componentistica auto. La situazione di crisi si è in parte ulteriormente complicata per alcune aziende per la mancata

acquisizione di commesse sulla prima vettura elettrica, la DS8, entrata in produzione nell'autunno del 2025.⁵ È il caso della YANFENG, il gruppo cinese che ha rilevato nel 2015 la statunitense Johnson Controls, che non ha acquisito nessuna commessa sui 4 modelli elettrici annunciati per Melfi, che, invece, sono state assegnate alla spagnola ANTOLIN che ha uno stabilimento localizzato in provincia di Caserta.

Alla fine del 2025 le aziende rimaste in attività per effetto delle commesse sulla nuova Jeep Compass (J4Y) e di altre produzioni per altri stabilimenti Stellantis (in particolare Pomigliano e SEVEL) sono 11, se si considera che delle altre 4 la MUBEA è oggetto di un processo di riconversione industriale, la PMC e la BROSE si sono ritrovate prive di commesse e la TI Group ha cessato le sue produzioni nell'agosto del 2023. Se si escludono quest'ultime quelle in attività alla fine del 2025 occupavano poco meno di 1.500 addetti, circa 1.700 considerando anche le 4 appena citate che nel frattempo stanno facendo ricorso per i dipendenti ancora in carico, come del resto le altre aziende ancora in attività, agli ammortizzatori sociali, tra Contratto di Solidarietà (CDS) e CIGS ordinaria o finanziata con il fondo dell'area di crisi complessa (tab. 12.1).

5 In realtà i bassi volumi di produzione stanno al momento rendendo influente il carico di lavoro dipendente da questa commessa.

Tabella 12.1 Aziende dell'indotto di 1° livello di Melfi per tipologia di produzione, commesse, numero di addetti e tipologia di ammortizzatore sociale alla fine del 2025

Azienda	Produzione	Commesse	Addetti	Ammortizzatore sociale
YANFENG ITALY AUTOMOTIVE INTERIOR SYSTEMS s.r.l.	Rivestimenti interni per auto (pannelli, plancia, ecc.)	Nuova Compass (Melfi); Alfa Tonale (Pomigliano)	130	CDS fino al 31-01-2027
LEAR Corporation Italia S.p.a.	Sedili	Nuova Compass, DS8, DS7, Lancia Gamma	330	CIGS fino al 31-10-2026 (fondo area crisi complessa)
COMMER TGS s.p.a. (Tier II) (gruppo OLMO, Toscana Gomma s.p.a.)	Imbottitura sedile in poliuretano espanso	Nuova Compass, DS8, DS7, Lancia Gamma (Melfi); Ducato (Atessa), Fiat Pandina (Pomigliano), Alfa e Maserati (Cassino)	89	CDS fino al 30-06-2026
PROMA SSA (gruppo PROMA s.p.a.)	Particolari in lamiera e struttura sedile	Nuova Compass, DS8, DS7, Lancia Gamma (Melfi); Jeep Compass (Messico)	198	CDS fino al 30-04-2026
TIBERINA Melfi s.r.l.	Particolari in lamiera	DS8 (Melfi)	129	CIGS fino al 04-05-2026
P.M.C. Automotive Melfi s.r.l. (in liquidazione)	Particolari in lamiera della scocca	Nessuna commessa	93	CIGS in deroga fino al 31-12-2026 (fondo area crisi complessa)
Marelli Suspension Systems Italy s.p.a.	Traversa anteriore e telaio posteriore, semicorner anteriori e posteriori (Pandina); traversa posteriore (Nuova Compass)	Nuova Compass (Melfi); Fiat Pandina, Alfa Tonale e Dodge Hornet (Pomigliano); commesse per modelli Chrysler prodotti negli Stati Uniti, a partire dal 1° gennaio 2017	239	CIGS fino al 15-08-2026 (fondo area di crisi complessa)
SNOP Automotive s.r.l.	Longheroni, aste	Nuova Compass, DS8, DS7, Lancia Gamma (Melfi); Aste e braccetti per Renegade (Brasile)	80	CDS fino al 01-03-2026
Ex MUBEA Italia s.r.l. Ora TAP s.r.l.	Molle sospensioni	Nuove produzioni per settore non automotive	42	CIGS fino al 02-10-2026 per riconversione aziendale
BROSE Melfi Automotive s.r.l.	Modulo porta	Nessuna commessa	68	CDS fino al 18-04-2026
MA (Magnetto Automotive) s.p.a. (gruppo CLN/Arcelor Mittal)	Cerniere e altri particolari della scocca	Rinforzi portiera Panda (Pomigliano); particolari per Nuova Compass; porte esterne, cerniere e altri particolari per il Ducato (Atessa e Messico)	145	CDS fino al 30-04-2026

Azienda	Produzione	Commesse	Addetti	Ammortizzatore sociale
SILATECH s.p.a. (SILA Group)	Schede elettroniche comando cambio	Produzioni per Iveco, Alfa Tonale (Pomigliano), Jeep Compass (Brasile), produzione di elettronica per comandi cambio per gli stabilimenti del gruppo	55	CDS fino al 26-02-2026
HT&L Fitting Italia s.r.l.	Accoppiamento cerchio pneumatico	Nuova Compass, DS8, DS7, Lancia Gamma (Melfi); Fiat Pandina (Pomigliano); Giulia e Stelvio (Cassino)	47	CDS fino al 27-07-2026
TI GROUP AUTOMOTIVE SYSTEMS s.p.a.	Tubo freno	In precedenza, per Renegade, 500X e Compass (ora prodotto dallo stabilimento di Brindisi)	13	Chiusura stabilimento 30-08-2023
PLASTICFORM s.r.l.	Particolari in plastica	Modelli diversi del gruppo Stellantis, Maserati, Ferrari	16	CDS fino al 30-03-2026
Totale addetti	-	-	1.674	-
Esclusi addetti aziende cessate, in liquidazione, riconvertite o altro			1.458	-
Fonte: ns. indagine diretta				

Dal punto di vista occupazionale si tratta pertanto del dimezzamento dell'occupazione rispetto agli anni che precedono la messa in produzione di Jeep e di 500X e di una riduzione di circa 2.500 addetti rispetto ai 4mila impiegati nel 2015, seppure di questi circa 1.400 erano impiegati attraverso la somministrazione. La progressiva riduzione degli organici negli ultimi anni, tuttavia, oltre che dall'interruzione del ricorso alla somministrazione, è dipesa dal mancato turnover della forza lavoro a seguito dei pensionamenti e più di recente dalla diffusione degli incentivi alle dimissioni volontarie.

Dalla rassegna che segue, relativa alle principali produzioni degli stabilimenti dell'indotto di primo livello di Melfi, si evidenzia che nel corso degli anni sono andate riducendosi le forniture per altri stabilimenti e per costruttori diversi dall'ex gruppo Fiat per quanto oggi le forniture per SEVEL e per Pomigliano continuino ad avere un peso rilevante se non principale (si veda il caso di MA).

La PROMA SSA è tra le aziende meno esposte nella crisi del comparto a seguito dell'acquisizione di commesse diverse una volta appannaggio della TIBERINA e della MARELLI. Oltre alle produzioni per lo stabilimento di Melfi sta beneficiando anche del trasferimento di una linea di produzione di particolari destinati alla Compass prodotta in Messico. La TIBERINA con la fine della produzione della Jeep Renegade e della 500X è rimasta priva

di altre commesse, a eccezione di quella per la DS8 che occupa tuttavia circa 35 unità delle 130 complessive dello stabilimento. È attualmente in regime di CIGS fino all'aprile del 2026.⁶ La PMC Automotive Melfi (società in liquidazione), nata da una precedente iniziativa di PROMA e MAGNETTO nel 2014, dopo la fine delle produzioni della Renegade e della 500X si è ritrovata priva di commesse. Attualmente i 93 addetti in essere sono stati collocati in CIGS fino alla fine del 2026 grazie ai finanziamenti assicurati dal fondo dell'area di crisi complessa. La YANFENG ha acquisito la commessa sulla produzione della nuova Compass e alcune forniture per l'Alfa Tonale prodotta nello stabilimento di Pomigliano ma nessuna dei quattro nuovi modelli elettrici. La LEAR che ha ridotto significativamente il numero di dipendenti per effetto degli incentivi volontari alle dimissioni⁷ (dai circa 500 di dieci anni fa a circa 330) ha acquisito tutte le commesse sui nuovi modelli previsti a Melfi oltre a quelli attualmente in produzione. La COMMER TGS, unico fornitore di secondo livello dell'area, specializzata nella produzione di imbottiture in poliuretano espanso per i sedili e legata alle commesse della LEAR, è divenuta, di fatto, l'unica azienda produttrice di imbottiture per i sedili per il gruppo Stellantis in Italia, dopo una serie di acquisizioni che il gruppo Toscana Gomme ha realizzato nel corso degli ultimi anni. Rispetto a una capacità produttiva di circa 4 milioni di sedute, nella migliore delle ipotesi la produzione nel 2026, nonostante le commesse acquisite, non dovrebbe, tuttavia, andare oltre le 700mila sedute. MARELLI ha mantenuto diverse produzioni per la Panda prodotta a Pomigliano e ha acquisito la commessa per la sola traversa posteriore della nuova Compass. Ha tuttavia, ma solo dal 2027, ottenuto delle importanti commesse per alcuni modelli della Chrysler che saranno prodotti negli Stati Uniti. SNOP Automotive, l'azienda francese partecipata al 40% da Stellantis, che ha la sua sede principale in Italia a Caserta, ha rilevato nel marzo 2019 le filiali europee del gruppo americano TOWER. A Melfi, dove ha acquisito tutte le commesse sui modelli in produzione e quelli di prossima uscita, si producono parti strutturali e pannelleria

6 Nel 2025 la TIBERINA è stata tra le aziende nominate a livello internazionale, non vincitrice, del premio Stellantis Fornitore dell'anno 2025. Va detto che tra i vincitori dell'edizione 2025 non compare nessuna azienda italiana. L'elenco delle aziende vincitrici e di quelle nominate è disponibile all'indirizzo <https://www.stellantis.com/it/news/comunicati-stampa/2025/ottobre/stellantis-premia-54-fornitori-globali-alla-quinta-edizione-dei-supplier-awards-tenutasi-a-parigi>.

7 I lavoratori che hanno accettato l'incentivo, all'incirca 70mila € lordi, hanno beneficiato anche della condizione di lavoro usurante ai fini previdenziali considerata la particolare natura dell'attività lavorativa svolta (frequente causa di tendiniti croniche) e la turnistica osservata.

esterna completa.⁸ La tedesca BROSE che si era insediata a Melfi nel 2014 ha perso l'unica commessa in essere che era quella del modulo porta per vecchi modelli della Jeep Renegade e della Fiat 500X, non più previsti per le nuove vetture essendo ritornati a quello che era l'allestimento tradizionale dell'alzacristalli. L'azienda che ha collocato in CIGS fino ad aprile 2026 i circa 80 dipendenti rimasti ha rinunciato esplicitamente ai fondi disponibili dell'area di crisi complessa e ha messo a disposizione gratuitamente lo stabilimento per eventuali progetti di reindustrializzazione. La MAGNETTO del gruppo CLN⁹ (che in provincia di Potenza ha un altro piccolo stabilimento nella vicina zona industriale di Atella) è l'unica tra le aziende dell'indotto di Melfi che continua a lavorare su tre turni di produzione e con un ricorso agli ammortizzatori sociali collegato, di fatto, all'andamento produttivo dello stabilimento SEVEL. L'azienda produce principalmente cerniere e altri particolari della scocca del Ducato. SILATECH (gruppo SILA) è l'unica azienda dell'indotto ad aver effettuato un investimento di 2mln di € per l'avvio di una nuova linea di produzione della scheda elettronica montata sui nuovi cambi automatici, che ha sostituito la produzione delle linee del cambio automatico e manuale, assicurandosi in tal modo anche la fornitura per diversi modelli prodotti da Stellantis in Europa e in altre aree geografiche. L'azienda originaria del torinese, con un altro stabilimento a Gissi in provincia di Chieti oltre la sede di Torino, conta complessivamente circa 250 dipendenti in Italia, di cui 60 presso lo stabilimento di Melfi. La torinese HT&L Fitting Italia, si occupa dell'assemblaggio pneumatici cerchio oltre che per le vetture assemblate a Melfi anche per i modelli in produzione a Pomigliano e a Cassino dopo il venir meno di un'azienda locale impegnata in questa fornitura e di una stessa unità del gruppo che avrebbe dovuto assicurare le forniture per lo stabilimento di Cassino. Per ultimo la locale PLASTICFORM fornisce particolari in plastica per diversi modelli di Stellantis, inclusi Maserati e Ferrari. Rappresenta la più piccola azienda dell'indotto con meno di 20 dipendenti e un fatturato intorno ai 2mln di €.

Come scritto in precedenza l'unica azienda oggetto di un progetto di riconversione industriale è stato quello dell'ex MUBEA (multinazionale tedesca insediatasi a Melfi nel 1998). L'azienda dopo aver concentrato tutte le produzioni nello stabilimento di Torino ha ceduto quello di Melfi alla società TAP di cui è titolare un imprenditore locale che attraverso la procedura prevista dall'ex art. 2112 del Codice civile, ha assicurato il passaggio diretto di tutti i 42 lavoratori alla nuova proprietà. La nuova azienda si occuperà della produzione in alluminio di componenti per finestre.

8 A Torino l'azienda dispone di un centro tecnico (TechCenter). La divisione Balconi - che progetta e produce presse automatiche per stampaggio - si trova, invece, a Varedo (Monza e Brianza).

9 Il 30 ottobre 2025 il gruppo ha visto rinnovata la procedura di composizione negoziata della crisi.

12.3.1 Le attività di servizio a supporto allo stabilimento

Se la situazione delle aziende manifatturiere ha risentito e sta ancora risentendo pesantemente della contrazione dei volumi di Stellantis in attesa di una loro ripresa nel corso del 2026, il quadro delle aziende che sono state impegnate nelle attività di logistica, sequenziamento, trasporto, ecc. presenta un quadro ancora più critico.

Alla fine del 2022 nelle 13 aziende impegnate nelle attività di logistica, sequenziamento e trasporti, alcune delle quali locali, erano impegnate, attraverso un intricato sistema di appalti e subappalti, circa 1.100 addetti, una parte dei quali impiegati anche per altri settori diversi dall'automotive come nel caso delle aziende di trasporto locale (Bubbico, Zirpoli 2023). Alla fine del 2025 quelle che stavano usufruendo della CIGS in deroga, in conseguenza della perdita di commesse a seguito delle reinternalizzazioni operate da Stellantis, erano 4 (FDM, LAS, LGS e SGL)¹⁰ per circa 400 addetti. Per quest'ultimi oltre all'indennità spettante dalla CIGS è stata assicurata un'indennità aggiuntiva integrativa di 600 € mensili legate all'attività formativa anche se l'accordo sindacale sottoscritto al riguardo non ha previsto l'obbligatorietà della formazione. Le restanti imprese, fatta eccezione per la BCUBE e per la SIT RAIL che conservano ancora alcune commesse su attività di logistica per Stellantis, stanno facendo ricorso agli ammortizzatori sociali (tab. 12.2).

Nel dettaglio la società TRASNOVA con sede legale a Villa Santa Lucia in provincia di Frosinone è responsabile delle attività di caricamento delle vetture sulle bisarche e sui treni, nonché della gestione delle piazzole di sosta delle vetture una volta uscite dallo stabilimento. Per tali attività l'azienda opera essenzialmente attraverso il subappalto alle società LOGITECH e TEKNOSERVICE anche queste originarie del frusinate. Il gruppo milanese BCUBE è una delle due aziende che conserva ancora delle attività di gestione della logistica per conto di Stellantis impiegando 75 dei circa 100 addetti iniziali.¹¹ Come la BCUBE la SITRAIL continua a svolgere attività di sequenziamento per Stellantis. Ad eccezione di queste due aziende tutte le altre imprese della logistica, che a suo tempo erano operative nell'indotto di Melfi, hanno cessato la produzione e stanno usufruendo per i dipendenti ancora a loro carico degli ammortizzatori

10 A queste aziende, all'infuori del comparto automotive, se ne sono aggiunte poche altre come la francese FAVORIT (60 dipendenti) che ha deciso la chiusura del sito di Tito in provincia di Potenza e poche altre di piccola dimensione.

11 Di recente (novembre 2025) l'azienda con un investimento di 2mln di € ha rilevato un capannone industriale nella zona industriale di Melfi per lo stoccaggio di materiale per conto di TERNA che dovrà svolgere attività di ammodernamento della rete elettrica su tutto il territorio del Sud Italia.

sociali resi disponibili dalle risorse dell'area di crisi complessa.¹²

Tabella 12.2 Aziende della logistica, sequenziamento e altri servizi e attuale stato dell'occupazione

Azienda	Attività	Addetti	Ammortizzatore sociale
TRASNOVA s.r.l.	Caricamento delle vetture sulle bisarche e sui treni	1	CDS fino al 30-04-2026
LOGITECH s.r.l.	In subappalto per TRASNOVA	50	CDS fino al 30-04-2026
TEKNOSERVICE s.r.l.	In subappalto per TRASNOVA	50	CDS fino al 30-04-2026
BCUBE s.p.a.	Logistica dei cavi per Stellantis	75	CDS fino a 29-06-2026
I.T.S. (International Trading & Service) s.r.l. in subappalto per MULTIOLOG s.p.a.	Sequenziamento e logistica per conto di TIBERINA	87	Probabile rinnovo della CIGS per un anno fino alla fine del 2026 (*)
LGS s.r.l.s(cessata)	Partner di SIT RAIL nelle attività di sequenziamento	34	Cessazione dell'attività nel settembre 2025.
LAS Automotive Melfi s.r.l. (cessata)	Partner di FDM nella gestione della minuteria. Reinternalizzazione dell'attività in Stellantis nel novembre 2024	34	Cessazione dell'attività nel settembre 2025
SGL (Servizi Gestione Logistica) s.r.l. (cessata) in subappalto per BCUBE	Reinternalizzazione dell'attività in Stellantis nel marzo 2025	115	CIGS in deroga (fondo area crisi complessa) fino al 28-07-2026
F.D.M. Melfi s.r.l. – Servizio Logistico Industriale (controllata SIT Logistics)	Gestione minuteria e altre attività di sequenziamento. Reinternalizzazione in Stellantis dal gennaio 2024	53	CIGS in deroga al 30-07-2026
SIT RAIL s.r.l. (controllata SIT Logistics)	Attività di sequenziamento in modalità JIS di componenti	54	CDS fino al 31-01-2026 con richiesta di accesso al fondo area crisi complessa
LOGIN s.r.l.	Servizi di trasporto, spedizioni logistica integrata, depositi	71	Nessun ammortizzatore
Mossucca s.p.a.	Gestione magazzino COMMER TGS	9	CIGO fino al 31-12-2025
ISCOT Italia s.p.a.	Attività di pulizia generale e industriale presso lo stabilimento Stellantis	117	CDS fino al 31-12-2025
ATLAS IFM s.r.l.	Attività di ristorazione gestione mensa Stellantis	42	Nessun ammortizzatore sociale
TRIGO s.r.l.	Servizi di gestione della qualità delle forniture in precedenza assegnate alle società Logistica Cassino, Logiwork e ASSITEC	35	Nessun ammortizzatore sociale
Totale addetti	-	827	-

Fonte: ns. indagine diretta.

(*) Nel gennaio 2026 è stata aperta una procedura di licenziamento collettivo.

12 Non è così al momento per i 9 dipendenti in CIGO della Mossucca s.r.l. che hanno operato presso la COMMER TGS per la gestione del magazzino fino al 31 dicembre 2025.

La ISCOT che pure ha dimezzato la forza lavoro a 117 unità, in CDS fino al 31 dicembre 2025, continua a svolgere le attività di pulizia generale e industriale per Stellantis, mentre la ATLAS IFM (gestione mensa) ha di recente interrotto il ricorso agli ammortizzatori sociali in previsione della ripresa produttiva dello stabilimento con l'entrata a regime della produzione della nuova Compass e del probabile ripristino del secondo turno di produzione. Per ultimo la francese TRIGO sta progressivamente assorbendo le circa 40 unità che svolgevano per conto delle società LOGITECH, LOGISTICA Cassino e ASSITEC la gestione dei servizi di qualità delle forniture.

Rispetto al 2015, le attività di logistica e sequenziamento esternalizzate da Stellantis, a Melfi come negli altri siti, si sono fortemente ridimensionate fino a ricorrere, di fatto a oggi, a sole due imprese che impiegano complessivamente circa 150 dipendenti. Ne consegue che considerando solo le due aziende ancora attive nella logistica (BCUBE e SIT RAIL) e quelle che operano all'interno dello stabilimento (ISCOT, ATLAS e TRIGO) l'occupazione si è ridotta a poco meno di 350 unità rispetto alle circa 900 osservate ancora alla fine del 2022 (Bubbico, Zirpoli 2023).

12.4 La dichiarazione di area di crisi complessa e le prospettive produttive e occupazionali future

La dichiarazione di area di crisi complessa per il Sistema Locale Automotive di Melfi è avvenuta nel gennaio del 2023 su istanza della Regione Basilicata. Le aree di crisi industriale complessa riguardano territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale e con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, non risolvibili con risorse e strumenti di sola competenza regionale. La complessità deriva dalla crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto e dalla grave crisi di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione sul territorio.

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) cura l'attuazione di politiche e programmi per la reindustrializzazione e riconversione delle aree e dei settori colpiti dalla crisi mediante la stipula di appositi Accordi di Programma di adozione dei PRRI (Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale), elaborati da INVITALIA e approvati dal GdCC (Gruppo di Coordinamento e Controllo). I PRRI promuovono, anche mediante cofinanziamento regionale e con l'utilizzo di tutti i regimi d'aiuto disponibili per cui ricorrano i presupposti, investimenti produttivi anche a carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la formazione del capitale umano, la riconversione di aree industriali dismesse, il recupero ambientale e l'efficientamento energetico dei siti e

la realizzazione di infrastrutture strettamente funzionali agli interventi. La materia inizialmente disciplinata dall'articolo 27, comma 8, del decreto-legge 83/2012 («riordino della disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa») è stata sostituita, in ultimo, dal DM 24 marzo 2022 – che stabilisce nuove modalità di accesso e funzionamento degli interventi per il rilancio delle aree di crisi industriale ai sensi della legge n. 181/89 – nonché dalla Circolare del 16 giugno 2022, n. 237343 e dalla successiva Circolare del 5 settembre 2025, n. 2006.

Al 30 giugno 2025 le aree di crisi complessa erano 18 tra cui quella di Melfi e di Torino specificatamente impattate dalla crisi del settore automotive (INVITALIA, MIMIT 2025).

La dichiarazione di area di crisi complessa dà la possibilità di ricorrere a risorse aggiuntive in relazione agli ammortizzatori sociali (una volta esauriti quelli ordinari) e di poter accedere a fondi per sostenere progetti di reindustrializzazione delle aree interessate. Relativamente al primo aspetto nell'aprile del 2024 dopo la ripartizione del fondo nazionale dedicato (70mln di €)¹³ alla Basilicata sono stati assegnati 7mln. Tra le aziende che hanno avuto accesso finora a tali fondi nel 2025 (nessuna nel 2024)¹⁴ compaiono la MARELLI, la LEAR, la PMC e un'azienda dell'indotto logistico (SGL).¹⁵ Va precisato che il ricorso a questo fondo esclude anche il pagamento del 20% a carico delle aziende.

Il PRRI dell'Area di crisi industriale complessa di Melfi, Potenza e Rionero in Vulture (che comprende 49 comuni della provincia di Potenza)

13 La legge di bilancio del 2026 ha previsto di portare tale fondo da 70 a 100 milioni ma i fondi non saranno disponibili prima di aprile 2026.

14 La normativa prevede che il Fondo è rifinanziato solo una volta che è stato esaurito. Poiché ciò nel caso della Basilicata non è avvenuto nel 2025 non vi è stata alcuna nuova assegnazione di fondi.

15 Come ha dichiarato l'Assessore allo Sviluppo della Regione Basilicata il 24 ottobre 2025, «La CIGS darà copertura a tutti i Lavoratori fino al 31 Dicembre 2025, quando, in funzione della nuova Legge di Bilancio, sarà rinnovata per il periodo residuo, che arriverà fino al 26 ottobre 2026» e che «il cambiamento di scenario nel distretto automotive ha indotto la Regione a ipotizzare la concentrazione delle risorse destinate al Progetto di riconversione e riqualificazione industriale dell'Area di crisi, prioritariamente, in una misura specifica a favore dei lavoratori in cassa integrazione alle dipendenze delle aziende in crisi, che altrimenti non avrebbero potuto utilizzare gli ammortizzatori sociali. La situazione sinora è stata affrontata utilizzando gli ammortizzatori sociali dapprima ordinari e poi straordinari fino al quasi completo raggiungimento dei limiti di durata massima. Insieme ai sindacati e al MIMIT – aggiunge – stiamo seguendo l'iter procedurale dell'Accordo di Programma finalizzato alla reindustrializzazione nell'area San Nicola di Melfi e nello specifico al rilancio produttivo ed occupazionale per PMC e Brose. Su questo tema abbiamo coinvolto Stellantis per questa filiera e le altre dell'indotto che risentono in maniera più marcata la crisi automotive». Dichiarazione disponibile all'indirizzo <https://agr.regione.basilicata.it/post/pmc-melfi-firmato-in-regione-verbale-accordo/>.

prevede: a) l'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; b) l'attrazione di nuovi investimenti nei settori: componentistica energetica, logistica, meccanica-meccatronica, robotica, materiali avanzati, nanotecnologie, fotonica, ICT; c) il sostegno alla formazione e riqualificazione professionale dei lavoratori, con previsione di interventi specifici nel settore automotive e in quei settori collegati alla transizione energetica; d) il ricollocamento lavorativo del personale appartenente ad uno specifico bacino di riferimento.

Per dare attuazione al PRRI il 15 gennaio 2024, MIMIT, Agenzia nazionale politiche attive lavoro (ANPAL), Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Regione Basilicata, Comune di Melfi e Invitalia, hanno sottoscritto un Accordo di Programma, di cui il PRRI è parte integrante. L'Accordo prevede una dotazione complessiva di risorse finanziarie pari a 28,74mln di €, di cui 20mln con risorse nazionali a valere sulla legge n. 181/1989 e 8,74mln con risorse regionali (INVITALIA, MIMIT, 2025). Secondo il monitoraggio del INVITALIA e MIMIT, aggiornato al 30 giugno 2025, in seguito all'avviso del marzo 2024 (DGR n. 672 del 27-10-2023) sono pervenute 11 domande per 90,2mln di € di investimenti presentati, 62,5mln di agevolazioni richieste e 127 addetti incrementali. Sulla base della graduatoria di ammissione alla fase istruttoria delle domande di accesso alle agevolazioni ai sensi della legge n. 181 (dotazione finanziaria di 20mln) risultano in istruttoria la CMD s.p.a. (Costruzioni motori diesel) di Atella e la Costantinopoli Materials s.r.l. di Barile, la prima una delle poche aziende operative nell'ambito del settore automotive (e non solo) all'infuori della zona industriale di Melfi, la seconda attiva nel campo dei materiali per l'edilizia. Sulla base del monitoraggio in precedenza citato, si apprende, inoltre, che al 30 giugno 2025, sono stati impegnati 3,8mln di € per finanziare 4 domande a fronte delle 8 presentate. In relazione invece alle misure di politiche attive, adottate dalla Regione, a sostegno dei lavoratori e delle imprese presenti nell'area di crisi, per la misura POR FESR FSE+ Basilicata 2021-27 - priorità 7 ESO4.7 percorsi di *up-skilling* e *re-skilling* a protezione dei lavoratori a forte rischio di disoccupazione, occupati all'interno di unità produttive regionali e percettori di ammortizzatori sociali (DGR n. 274 del 23-05-2025) e la misura

di formazione Continua 2024-27 – Imprese (DGR n.273 del 13-05-2025) è stata appostata rispettivamente una dotazione finanziaria di 6,1¹⁶ e 6,5¹⁷ €.

Sulla base di una verifica più recente, alla fine del 2025, l'istruttoria delle aziende classificate utilmente rispetto al bando risulta ancora ferma, mentre le attività formative hanno coinvolto finora circa 150 dei 600 potenziali lavoratori che costituiscono la platea di riferimento delle misure.¹⁸

12.5 Conclusioni

Diversamente da quanto previsto dall'accordo del giugno 2021, lo stabilimento di Melfi che era destinato alla produzione di veicoli esclusivamente full electric a partire dall'ultimo trimestre 2024, è ritornato già alla fine del 2025 alla produzione di modelli ibridi benzina, confermando di fatto solo la produzione della DS8 come interamente full electric. Tutti i modelli già previsti nell'accordo del 2021 saranno, infatti, sia in versione elettrica che in versione ibrida, come unicamente in versione ibrida sarà la produzione della nuova Compass.

La sospensione, se non proprio l'abbandono del progetto della gigafactory di Termoli, che in teoria avrebbe dovuto rifornire anche lo stabilimento di Melfi rappresenta, da questo punto di vista, un elemento che non lascia prefigurare uno sviluppo particolare dell'alto di gamma elettrico. Del resto, le attuali batterie della DS8 sono prodotte da BYD e provengono dalla Cina in numero assai ridotto. La recente modifica della direttiva UE sulle motorizzazioni endotermiche se da un lato, prospetta ancora la possibilità di una motorizzazione non integralmente elettrica, dall'altro, rappresenta, in ogni caso, un beneficio che potrebbe risultare assai limitato in assenza di più massicci investimenti da parte del Gruppo rispetto a quelli realizzati finora. L'aver destinato allo stabilimento di Melfi la piattaforma STLA Medium vincola sicuramente la possibilità di realizzare

16 Di cui quattro milioni per i progetti rivolti ai lavoratori che provengono da aziende ubicate nelle aree di crisi complessa.

17 Di cui 1,5 milioni per proposte progettuali di formazione destinata ad imprese i cui lavoratori siano percettori di ammortizzatori sociali in costanza di rapporto ai sensi del decreto legislativo 148/2015 che abbiano individuato misure di politica attiva volte a soddisfare le esigenze formative collegate al programma di intervento dell'integrazione salariale ai fini della ripresa a regime delle attività, ovvero volte ad incrementare l'occupabilità del lavoratore anche in funzione di processi di mobilità o ricollocazione in altre realtà lavorative e ad imprese con sede/unità locali nell'area di crisi complessa.

18 I bandi per l'attività formativa e i relativi avvisi sono stati concepiti con 2 diverse durate in termini di durata oraria annua (300 o 600 ore) a seconda del tipo di attività di *up-skilling* o *re-skilling* individuata.

vetture più accessibili sul mercato in quanto a capacità di acquisto dei consumatori, al netto della forte incidenza dell'export su questi modelli.

Che l'andamento produttivo, almeno nel 2026, dello stabilimento sia legato al successo sul mercato della nuova Compass appare abbastanza evidente anche perché questa dovrà realizzare realisticamente l'80% delle 150mila vetture stimate nel 2026 come prodotte a Melfi (le restanti 30mila dovrebbero essere assicurate dai volumi dell'attuale DS8 e dalle versioni ibride ed elettriche della DS7 e della Lancia Gamma e dal probabile trasferimento della produzione della Nuova Alfa Tonale ora prodotta a Pomigliano).

Un discorso a parte merita la situazione dell'indotto di primo livello di Melfi.¹⁹ La riduzione del numero di aziende manifatturiere non risulta ascrivibile tanto alla transizione all'elettrico in quanto tale, ma piuttosto alla riduzione significativa dei volumi che, ad esempio, ha condotto alla concentrazione delle produzioni affidate alle aziende di Melfi ad altre aziende degli stessi gruppi (si veda il caso MUBEA o Ti Group), anche perché le aziende dell'indotto lucano di Stellantis non sono mai state impegnate nella produzione della componentistica per il powertrain. Si aggiunga a ciò che la rete di fornitura di Stellantis si è ampliata ulteriormente creando in alcuni casi anche una sovrapposizione tra i fornitori di FCA e quelli di PSA. Le ragioni attengono, dunque, nuovamente più alle convenienze localizzate delle aziende, alle scelte di efficientamento dei costi (in presenza di commesse con bassi volumi) e all'assenza di unità industriali imprenditoriali propriamente locali rispetto ormai a un indotto composto da filiali di gruppi esteri o nazionali.

Questione ancora per certi versi diversa riguarda la situazione dell'indotto logistico. La contrazione dei volumi e degli allestimenti, insieme alla reinternalizzazione di molto attività da parte di Stellantis, sono i fattori principali che hanno messo in crisi quell'insieme di attività a supporto della produzione che era stato creato con il lancio produttivo della Jeep Renegade e della Fiat 500X. Si tratta, probabilmente, di un modello che non si ripresenterà in futuro che lascia, tuttavia, sul terreno un numero significativo di lavoratori che se ricollocati, lo saranno in aziende diverse dal settore automotive. In questa direzione se i progetti

19 Va detto che al di fuori dell'area di Melfi sono poche le aziende fornitrici di Stellantis ubicate in regione. Si tratta del gruppo Patrone e Mongiello, dell'ex PCMA (ora gruppo Stellantis) e della BAOSTEEL TAILORED, aziende che hanno tutte sede nella zona industriale di Tito (prossima a Potenza); la prima impegnata in lavorazioni meccaniche, la seconda produttrice delle pedaliera, la terza di particolari stampati, tutte fornitrici di 1° livello. Nel resto della regione le poche altre aziende del settore sono perlopiù impegnate nella meccanica di precisione a servizio di aziende automotive e altri veicoli (Bubbico, Zirpoli 2023). Più di recente queste e altre aziende del settore IT che hanno iniziato a collaborare con il settore dell'auto sono state riunite nel cluster lucano automotive - fabbrica intelligente (<https://clusterlucanoautomotive.it/>).

di reindustrializzazione, come quello della MUBEA, rappresentano un fatto positivo sul piano della salvaguardia dell'occupazione, lo sono meno in un'ottica di filiera e di rilancio del settore. La stessa natura del bando finanziato dai fondi dell'Area di crisi complessa nell'estendere significativamente l'ambito territoriale delle imprese candidabili e i settori di afferenza delle imprese, lascia intendere indirettamente che la strada che si vuole perseguire è quella di una diversificazione degli investimenti ai fini unicamente occupazionali. Il rischio, dunque, che l'indotto manifatturiero, già oggi fortemente ridimensionato, vada incontro a un progressivo ed ulteriore restringimento appare evidente, in assenza di una diversa e maggiore capacità attrattiva dell'area a partire da una riduzione dei costi dell'energia di cui pure si è spesso discusso in ambito regionale e di un rilancio degli investimenti da parte di Stellantis che tendi a valorizzare la aziende che compongono ancora oggi il suo indotto locale.²⁰

Bibliografia

- ACEA (2025). «New Car Registrations: +1.4% in November 2025 Year-To-Date; Battery-Electric 16.9% Market Share». https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_November_2025.pdf.
- ANFIA (2026). «Autovetture, struttura mercato». <https://www.anfia.it/it/attivita/studi-e-statistiche/dati-statistici/immatricolazioni/italia>.
- Bubbico, D. (2014). *Radiografiat. Indagine nazionale della Fiom Cgil sugli stabilimenti italiani de gruppi Fca e Cnh Industrial*. Roma: edizioni META. <https://www.fiom-cgil.it/attachments/article/1464/RADIOGRAFIAT-TOT.pdf>.
- Bubbico D. (2024). «L'industria automobilistica a Melfi tra mancato sviluppo endogeno e transizione all'auto elettrica». *Meridiana*, 111, 29-52. <http://doi.org/10.23744/5885>.
- Bubbico, D.; Cilla, V.; Rubino, A. (2015). *Condizioni di lavoro e rischio sicurezza alla Fca Sata di Melfi. Con un quadro dell'indotto di primo livello e delle aziende del comparto logistica comprensorio Zona Industriale di Melfi*. Fiom Cgil Basilicata. https://www.fiom-cgil.it/attachments/article/2477/15_09-inchiesta_melfi.pdf.

²⁰ A tale proposito va evidenziato che Stellantis è prossima alla realizzazione di un investimento di circa 90mln di € per lo stabilimento di Melfi relativo alla realizzazione di un impianto di biogas insieme all'installazione di pannelli fotovoltaici che dovrebbe contribuire significativamente alla riduzione dei costi energetici e in prospettiva alla quasi autonomia sul piano del suo fabbisogno energetico (Greco 2024).

- Bubbico, D.; Zirpoli, F. (2023). *Indagine sull'indotto automotive di I° livello dello stabilimento Stellantis di Melfi*. Rapporto a stampa redatto per la Regione Basilicata, CAMI, Università Ca' Foscari Venezia.
- Fim Cisl (2026). «Stellantis: produzione 2025 in rosso, sotto quota 380 mila, le auto a 213.706 (-24,5%). È necessario anticipare i tempi del nuovo piano industriale, servono investimenti e modelli». <https://www.fim-cisl.it/2026/01/07/stellantis-produzione-2025-in-rosso-sotto-quota-380-mila-le-auto-a-213-706-245-e-necessario-anticipare-i-tempi-del-nuovo-piano-industriale-servono-investimenti-e-modelli/#:~:text=L'obiettivo%20produttivo%20indicato%20da,da%20continue%20uscite%20di%20personale>.
- Greco, F. (2024). «Stellantis, a Melfi 86 milioni di investimenti per l'efficienza energetica». *il Sole24ore*, 29 ottobre. <https://www.ilsole24ore.com/art/stellantis-melfi-86-milioni-investimenti-l-efficienza-energetica-AGKdcIp>.
- INVITALIA, MIMIT (2025). *Stato di attuazione dei Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI)*. Aggiornamento al 30 giugno 2025. https://www.mimit.gov.it/images/stories/documenti/Monitoraggio_30062025.pdf.
- Stellantis (2022). «Dare Forward 2030: un ambizioso piano strategico». <https://www.stellantis.com/it/il-gruppo/dare-forward-2030>.
- Sviluppo Italia Basilicata (2006). *Caratteristiche e prospettive del settore automotive in Basilicata*. Rapporto a stampa.