



**FIOM-CGIL**

**Fiom Cgil Avellino**

# **Industria Italiana Autobus (IIA): stato della reindustrializzazione e dell'impatto sul sistema produttivo locale**

15 marzo 2022

Testo di Davide Bubbico

Dipartimento di Studi Politici e Sociali - Università degli Studi di Salerno

## **1. Le origini dello stabilimento IRISBUS e la nascita di IIA (Industria Italiana Autobus)**

L'ex stabilimento Irisbus di Flumeri ha rappresentato uno dei più importanti investimenti industriali in provincia di Avellino nella seconda metà degli anni 70 del secolo scorso. Un investimento che in quella fase beneficiava ancora delle risorse dell'intervento straordinario e di quella progressiva "meridionalizzazione" della produzione veicolare del primo gruppo industriale italiano, il gruppo Fiat, oltre che delle particolari condizioni politiche legate alla rappresentanza politica territoriale dell'epoca.

Lo stabilimento, dedito alla produzione di autobus, avrebbe dovuto occupare secondo l'investimento iniziale 5 mila addetti ma non è mai andato oltre i 1.800 dipendenti del 1983, un livello, comunque, considerevole in termini di occupazione. Alla fine del 2010, prima della chiusura, nel frattempo i dipendenti erano scesi a 700, occupati su un turno unico centrale (dalle 7 alle 15.30) con una produzione media giornaliera di 3 bus.

Nella storia dello stabilimento si sono alternate, come è tipico di ogni azienda e di ogni settore, fasi di crescita e di crisi e solo in pochi casi di reindustrializzazione, soprattutto dopo diversi anni di chiusura come dimostra proprio il caso della nuova realtà societaria Industria Italiana Autobus (IIA). Pochi anni prima all'interno del gruppo Fiat a rinascere era stato lo stabilimento della storica carrozzeria Bertone di Grugliasco con l'inaugurazione del nuovo stabilimento della Maserati.

Prima di giungere all'attuale assetto societario (IIA) vale tuttavia la pena ripercorrere, anche se molto brevemente, le principali tappe della storia della fabbrica. Dopo l'avvio della produzione (luglio 1977) lo stabilimento ha conosciuto una prima crisi tra il 1983 e il 1986 (che vede un ampio ricorso alla cassa integrazione) e una seconda tra il 1991 e il 1995, principalmente per la riduzione della domanda in buona parte legata alla spesa pubblica destinata all'acquisto di bus urbani e in parte alla domanda del settore privato relativamente alla produzione per il trasporto passeggeri diverso da quello urbano. Nel 1999 Fiat Iveco e Renault costituiscono una *joint venture* al 50% dando vita al Irisbus Holding, seconda società per la produzione di autobus nel mercato europeo. Nel 2001 la JV viene sciolta, anche per non violare la legislazione europea in tema di concorrenza, e l'intera proprietà ritorna al gruppo Iveco. Nel frattempo, nel 1995 l'occupazione si era già ridotta a circa 1.200 addetti che scendono a circa 1.100 all'inizio del 2003 nel contesto di un parziale turnover della manodopera che consente in questo periodo anche alcune assunzioni. Già in origine la progettazione e le attività di sviluppo erano di

competenza degli enti centrali Iveco di Torino e così sarà per tutti gli anni successivi pur insistendo nello stabilimento un ufficio con una ventina di unità addetti alle attività di R&S. Oggi come sappiamo questa divisione si è riproposta con l'attribuzione all'ex stabilimento della Menarini Bus di Bologna della quasi totalità delle attività di progettazione, sviluppo, ricerca.

Già all'inizio del 2003 lo stabilimento stava sperimentando un prototipo di autobus con sistemi di alimentazione a idrogeno e metano. Sempre in questo periodo, quindi ormai circa 20 anni fa, la capacità produttiva giornaliera dello stabilimento era di 6 autobus completi e 1 autotelaio<sup>1</sup>. Nel 2002 erano stati prodotti 1.100 autobus, di cui il 60% urbani. Nel corso degli anni successivi la produzione annuale dello stabilimento è andata progressivamente diminuendo attestandosi negli ultimissimi anni, prima della chiusura nel 2011, intorno agli 800 autobus con una forza lavoro ormai ridotta a poco più di 700 addetti e con un ricorso agli ammortizzatori sociali abbastanza consistente anche poco prima dell'annuncio da parte della Fiat di voler chiudere lo stabilimento in conseguenza delle incertezze e delle carenze del finanziamento pubblico rivolto al rinnovo del parco autobus urbano.

Dopo la decisione da parte di Fiat di dismettere la produzione di autobus in Italia, adducendo ragioni di mercato, lo stabilimento è andato incontro alla chiusura ma anche ad un importante processo di mobilitazione dei lavoratori e del sindacato che negli anni successivi ha condotto alla reindustrializzazione del sito in seguito alla fusione con la ex Menarini Bus con la nascita della nuova società IIA e dunque al rilancio un polo pubblico per la produzione di autobus in Italia, come richiesto dalle stesse organizzazioni sindacali, a partire dalla Fiom Cgil.

Va ricordato, a tale riguardo, che una volta dismessa la produzione dello stabilimento la Fiat ha trasferito la produzione di bus urbani nello stabilimento slovacco dell'Iveco e quella dei bus turistici nello stabilimento francese della stessa Iveco. La domanda di bus urbani ed extraurbani non è, infatti, venuta meno in Italia, seppure decrescente negli anni. In tal senso la scelta della Fiat e poi di Fca, al di là delle convenienze economiche, si è poggiata su una sostanziale strategia di exit dall'Italia contribuendo in modo deciso alla deindustrializzazione di importanti comparti della produzione manifatturiera

---

<sup>1</sup> Queste informazioni sono riprese dallo studio condotto sull'industria automotive meridionale nel 2003 su iniziativa della Fiom Cgil Basilicata dall'autore insieme ad altri. Cfr. D. Bubbico, G. Cillis, F. Pirone, D. Sacchetto, *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno. Il° Rapporto sull'auto della Fiat-Sata di Melfi e degli stabilimenti Fiat di Campania e Molise*, Edizioni META, Roma 2003.

italiana e della mobilità pubblica più in generale, con danni ancora più rilevanti per il già debole sistema produttivo del Mezzogiorno.

Dal 2011 i lavoratori e il sindacato sono stati, dunque, protagonisti di una lunga mobilitazione che inizialmente si è espressa attraverso quattro mesi di presidio davanti ai cancelli della fabbrica<sup>2</sup>. Da questo momento in poi gli ammortizzatori sociali hanno consentito, in qualche modo, la continuità occupazionale solo sul piano del rapporto di lavoro, almeno fino al governo Renzi quando il Ministro De Vincenti individua nell'imprenditore Stefano Del Rosso un'ipotesi di rilancio dello stabilimento<sup>3</sup>. Va detto che nel frattempo (nel 2012) la Fiom aveva chiesto la costituzione di una società pubblica di produzione da realizzare con la fusione della Irisbus e della bolognese Breda Menarini entrambe in crisi e a rischio fallimento in un contesto industriale, quello italiano, ormai privo di stabilimenti dediti alla produzione di autobus tanto per il trasporto pubblico locale (TPL) quanto per il comparto turistico.

Sta di fatto che la nuova società, Industria Italiana Autobus (IIA) viene costituita il primo gennaio 2015, dopo che alla fine del 2014, in prossimità della scadenza degli ammortizzatori sociali, viene autorizzata l'acquisizione da parte dell'imprenditore Stefano Del Rosso. Per i primi due anni, quindi fino al 2017, la società rimane sostanzialmente ferma sul piano delle attività. Del Rosso riesce, comunque, ad acquisire una serie di commesse ma la situazione di crisi permane, perlomeno fino al 2018 quando in una situazione ancora più complicata e prossima alla definitiva crisi, la soluzione che viene trovata (siamo nel primo governo Conte) è la costituzione di una nuova società (la IIA), che escludendo Del Rosso, prevede il coinvolgimento diretto di INVITALIA (attualmente al 42,76%), LEONARDO (attualmente al 28,65%) e della turca KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S. (al 28,59%), un costruttore di autoveicoli, principalmente veicoli commerciali leggeri, con sede a Bursa. La situazione sul piano industriale resta, tuttavia, immutata. La maggior parte delle commesse prendono, dunque, la strada della Turchia, considerato che a Flumeri sono possibili solo lavori di lastro-ferratura.

---

<sup>2</sup> Per una ricostruzione della mobilitazione che ha origine dopo l'annuncio della chiusura si veda il volume di M. di Leo, *Metalmazzadri. La lotta degli operai dell'Irisbus*, Mephite, Atripalda (Av), 2011.

<sup>3</sup> La nuova società che si viene a costituire è composta per l'80% dalla Tevere S.p.a. di Stefano del Rosso e dal 20% dei turchi della KARSAN. Successivamente KARSAN salirà in termini di quota fino ad assumerne la maggioranza societaria prima dell'ingresso di LEONARDO e INVITALIA. Cfr. I. Venturini, "Industria Italiana Autobus finisce in mani turche: Karsan sale al 70%", *il Sole24Ore* del 12 dicembre 2018, leggibile all'indirizzo: <https://www.ilssole24ore.com/art/industria-italiana-autobus-finisce-mani-turche-karsan-sale-70percento--AECtWmyG>.

Il rilancio dello stabilimento di Flumeri si è nel frattempo legato ad un finanziamento pubblico che tuttavia arriva solo più tardi (nel 2018) con un Contratto di Sviluppo che assicura 31 milioni di euro. Nei primi mesi del 2019 con la costituzione della nuova compagine societaria si assiste ad un aumento del capitale sociale di 21 milioni di euro. Nel mese di luglio dello stesso anno riprende l'attività dello stabilimento di Bologna, dedito adesso solo alle attività di progettazione e di R&S, con la chiusura della CIGO e così, ma solo a dicembre, dello stabilimento di Flumeri con la chiusura della CIGS e il rientro in produzione dei 250 addetti rimasti. Nel frattempo, nel mese di ottobre la società ha recuperato lo status amministrativo per partecipare alle gare. In questa fase la produzione e la vendita di autobus è resa possibile in buona parte ancora dallo stabilimento turco della KARSAN che nel 2018 assicura la consegna di 234 autobus che salgono a 535 nel 2019 quando ricomincia anche la produzione dello stabilimento di Flumeri.

All'inizio del 2020 nello stabilimento di Flumeri hanno inizio le prime assunzioni di tecnici ed operai (assunzioni che includono anche il reclutamento di personale laureato per alcune posizioni tecniche e di direzione). Contestualmente viene avviato un progetto per lo sviluppo di un bus elettrico finanziato dalla Regione Emilia-Romagna che ha visto poi la presentazione di un primo prototipo nel novembre 2021 presso lo stabilimento di Flumeri. L'emergenza COVID ha rallentato la ripresa della produzione e dell'andamento delle gare. Nell'ultima parte del 2020 è stato, infine, riavviato l'impianto di cataforesi e completata l'installazione della SAP, investimenti resi possibili dall'impiego di 16 milioni dei 31 milioni resi disponibili attraverso il Contratto di Sviluppo.

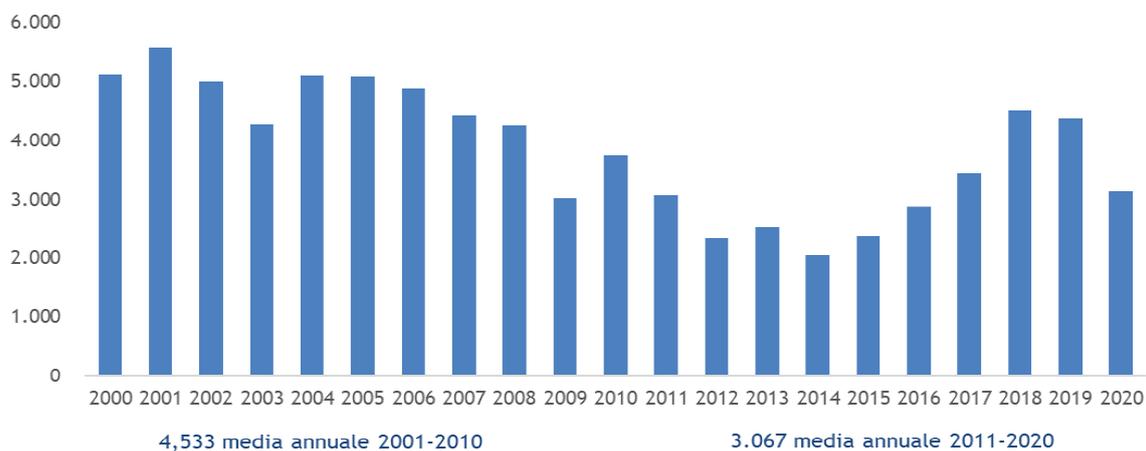
## **2. Immatricolazione e produzione di autobus in Italia**

L'immatricolazione di autobus in Italia ha conosciuto una forte riduzione dai primi anni 2000: si è passati dalle 5 mila immatricolazioni del 2000 alle 2 mila del 2014 (il valore più basso), per ritornare a valori prossimi a quelli del 2000 nel 2018-2019 (fig. 1).

Come riportato in un recente rapporto dell'ANFIA: "Il comparto degli autobus e midibus di linea (urbani e interurbani) negli anni 2019-2020 rappresenta più della metà del mercato, dopo un consistente ridimensionamento negli anni precedenti. Nel 2020 il segmento degli autobus di linea (urbani e interurbani) ha riguardato l'immatricolazione di 1.984 veicoli sui 3.143 complessivamente immatricolati (una quota del 63,1%), 12

punti percentuali in meno rispetto al 2019<sup>4</sup>. Nel 2019 su un totale di 4.357 immatricolazioni quelli di bus urbani ed extraurbani sono state 2.208 (quota del 50,7%). Sempre nel biennio 2019-2020 l'immatricolazione di veicoli diversi dall'alimentazione diesel è stata del 15% (elettrico/idrogeno, GNL, metano, ibrido gasolio/elettrico).

**Fig. 1 – Andamento delle immatricolazioni di autobus nuovi in Italia dal 2000 al 2020 – valori assoluti**



Fonte: Elaborazioni dell'ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti.

**Tab. 1 – Immatricolazioni in Italia di autobus nuovi per marca, volumi e quote dal 2016 al 2020**

Marca	Volumi (valori assoluti)					Quota %				
	2020	2019	2018	2017	2016	2020	2019	2018	2017	2016
IVECO	1.287	1.661	1.692	1.249	997	40,9	38,0	37,6	36,4	34,8
Menarinibus	568	466	273	164	154	18,1	10,7	6,1	4,8	5,4
Fiat	21	48	29	12	1	0,7	1,1	0,6	0,4	
Rampini	12	15	9	11	10	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3
Marchi nazionali	1.888	2.190	2.003	1.436	1.162	60,1	50,1	44,6	41,9	40,5
Marchi esteri	1.255	2.185	2.492	1.991	1.707	39,9	49,9	55,4	58,1	59,5
<b>Totali</b>	<b>3.143</b>	<b>4.375</b>	<b>4.495</b>	<b>3.427</b>	<b>2.869</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

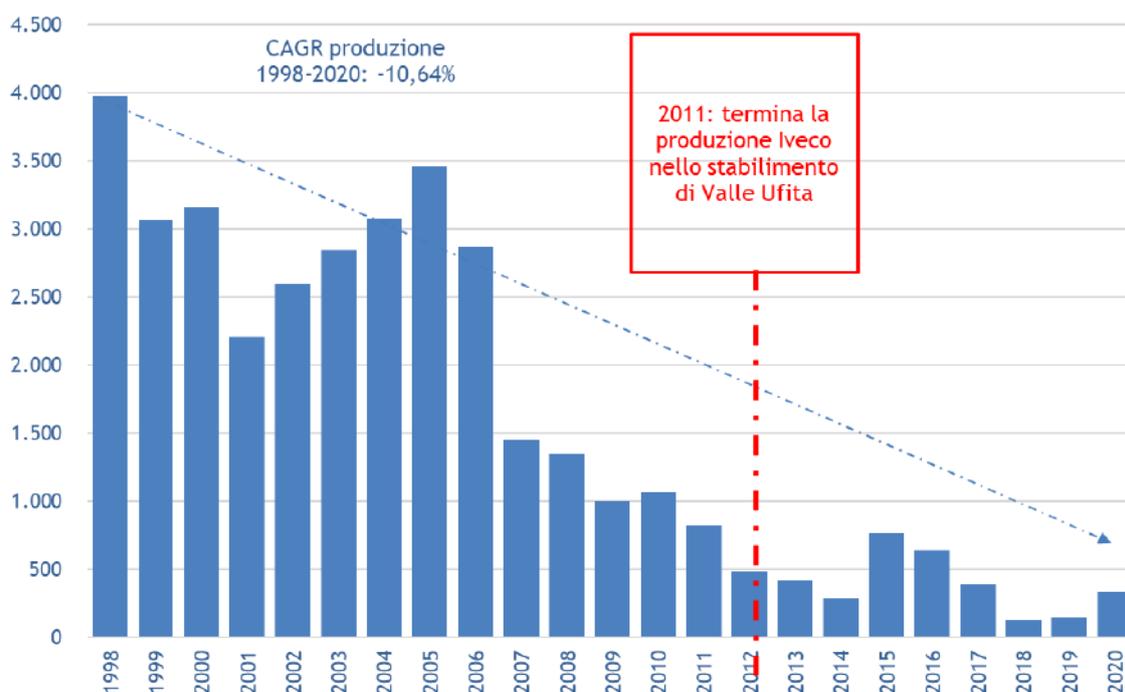
Fonte: ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti.

Per quanto riguarda la produzione nazionale nel 2020, secondo quanto riportato nel rapporto dell'ANFIA in precedenza citato, in Italia sono stati prodotti 335 autobus, mentre nel 1998 la produzione ammontava a quasi 4.000 autobus, l'11% della produzione UE. Dal 1998 ad oggi, il tasso di decrescita percentuale medio è stato del 10,6%. Dal 1998 al 2006 la produzione media annuale è stata di 3.000 autobus.

<sup>4</sup> ANFIA (Associazione nazionale Filiera Industria Automobilistica), *Dossier Trasporto passeggeri e mobilità. Focus sul trasporto collettivo su gomma*, dicembre 2021.

Dal 2007 al 2011 i volumi medi prodotti sono scesi a 1.100 all'anno. Il 2011 è stato l'ultimo anno di produzione di autobus Iveco nello stabilimento Irisbus di Flumeri. Dal 2012 al 2020 la produzione media annuale si è ridotta, dunque, vertiginosamente, raggiungendo quota 401 bus (fig. 2).

**Fig. 2 – Autobus prodotti in Italia dal 1998 al 2020 (valori assoluti)**



Fonte: ANFIA su dati del Ministero dei Trasporti.

Nell'arco di questi venti anni la restante produzione italiana è andata avanti in modo altalenante, confidando sempre sulle commesse statali o regionali, come avviene nei major markets europei dove sono presenti costruttori di autobus.

Parallelamente alla produzione, dal 1998 ad oggi è fortemente calato in numero di autobus esportati. Nel 2020 le esportazioni sono aumentate rispetto al biennio precedente, ma il dato è comunque uno dei più bassi degli ultimi 20 anni.

Nel complesso la produzione nazionale, se si fa eccezione della produzione di IIA, da parte delle altre "aziende nazionali", come la stessa Iveco (oggi gruppo STELLANTIS) che produce minibus utilizzando il pianale del Daily, è risultata molto circoscritta. Nel resto del panorama nazionale si distinguono poche altre aziende di cui nel box 1, ripreso dal rapporto ANFIA, riportiamo un breve quadro comprensivo della descrizione di IIA.

### **Box 1 – Le aziende produttrici di autobus in Italia**

IVECO BUS, brand globale di autobus, ha sottoscritto nel 2020 un accordo con la società Otokar Otomotiv, per la fabbricazione di prodotti con il marchio IVECO BUS presso il plant di Sakarya, in Turchia. La partnership contrattuale riguarda sia i modelli già presenti nel portafoglio IVECO BUS per la distribuzione internazionale, sia la produzione di un modello adattato specificatamente per i mercati dell'Europa dell'Est, dell'Africa, del Medio Oriente e dell'Asia.

Ad inizio 2021, è stato siglato un altro accordo con INDCAR, azienda specializzata in minibus urbani: IVECO BUS commercializzerà in Europa il Daily Minibus, prodotto in Italia, le cui prime consegne sono attese per il 2022. INDCAR, dunque, è pronta a mettere sul piatto il suo know-how nel campo dei minibus, mentre IVECO BUS sfrutterà la sua esperienza nell'ambito del gas naturale, da quest'unione nascerà la sua nuova gamma Daily Access. Grazie a questi accordi, IVECO BUS punta a espandere le proprie capacità produttive, confermando nel contempo il mantenimento di tutte le regolari attività presso gli attuali siti di produzione nazionali ed esteri e la collaborazione con le imprese della componentistica che contribuiscono al valore aggiunto di tutta la gamma di modelli.

Industria Italiana Autobus ad oggi è il più importante costruttore di autobus italiano: nei due stabilimenti di Bologna (il primo e storico centro produttivo di Menarinibus) e Fiumeri (AV) l'azienda progetta, costruisce e commercializza un'ampia gamma di veicoli, dagli 8 ai 18 metri, in tutte le motorizzazioni. Inoltre, si occupa dei servizi di assistenza e della commercializzazione dei ricambi originali. Industria Italiana Autobus ha ampliato la gamma delle motorizzazioni alternative con il modello elettrico 12 mt Citymood 12e e con il Citymood LNG, che nella versione con quattro bombole, assicura un'autonomia fino a 1100 km. È una tecnologia, presente già dal 2016 nel settore truck, che si è affacciata nel segmento del trasporto pubblico solo nel 2019

Nell'ampia gamma delle versioni del Ducato, Fiat Professional ne produce una adibita al trasporto passeggeri: il Ducato Minibus. Può trasportare fino a 16 posti ed è disponibile nelle versioni diesel e natural power (ibrido metano). Il Ducato è in produzione dal 1981 ed è commercializzato in tutto il mondo. Un'altra azienda storica italiana nel settore del trasporto collettivo è Rampini, un concentrato di efficienza e tecnologia e negli ultimi anni ha portato avanti una campagna di ricerca e sviluppo costante della propria gamma di autobus elettrici e ad idrogeno. L'azienda Umbra produce autobus presso la sede di Passignano sul Trasimeno, in provincia di Perugia e si concentra sul trasporto urbano e attualmente i suoi bus hanno una capacità inferiore ai 50 passeggeri, ma nessuno di loro è alimentato a diesel. Rampini esporta in tutta Europa e ha stretto un accordo con il gruppo Caetano.

Tra i produttori italiani di autobus evidenziamo anche TecnoBus con sede a Frosinone. L'azienda è impegnata nel settore dei trasporti urbani mediante la ricerca e lo sviluppo per l'applicazione, su larga scala, di tecnologie occorrenti per la realizzazione di autobus ecologici ad emissione zero funzionanti con alimentazione elettrica e/o anche grazie a fonti di energie alternative e rinnovabili.

### **3. Caratteristiche produttive e occupazionali dello stabilimento**

Attualmente lo stabilimento produce esclusivamente modelli per il trasporto urbano dedicandosi, di fatto, ad un'attività di assemblaggio a partire dalla scocca fino alle finiture complete. Ciò significa che la ripresa della produzione ha rimesso in moto un'intera filiera di produzione di componenti, servizi e lavorazioni che, come nel passato, è tuttavia localizzata, principalmente nel Nord Italia e all'estero, con ricadute minori per il tessuto imprenditoriale locale, seppure con alcune inversioni negli ultimi mesi.

Attualmente nello stabilimento sono impiegati, su un unico turno centrale di produzione, poco più di 370 addetti con un'età media di 45 anni<sup>5</sup>, quale risultato dei progressivi pensionamenti e delle nuove assunzioni avvenute a partire dal 2020, di cui 88 attraverso un contratto di somministrazione trasformato in 63 casi all'inizio del 2021 in un rapporto a tempo indeterminato. Nel 2020 le figure assunte hanno riguardato essenzialmente operai e figure tecniche specializzate (sviluppo prodotto, prototipazione, produzione e servizi di post-vendita). Nel 2021 è stata potenziata ulteriormente la struttura di R&S con l'inserimento di giovani ingegneri e progettisti attualmente intorno alle 10 unità.

Nel complesso nel biennio 2020-2021 ci sono stati 148 nuovi ingressi e 56 uscite, con l'introduzione di personale under 30 non presente nel 2019 (tab. 2).

**Tab. 2 – Distribuzione dei dipendenti per classe d'età dello stabilimento di Flumeri**

<b>Impiegati</b>	<b>dic-2019</b>	<b>gen-2022</b>	<b>Variazione gennaio 2022/dicembre 2019</b>
Under 30		2	+2
30-39	3	10	+7
40-49	13	22	+9
50-59	7	10	+3
Over 60	4	2	-2
<b>Totale</b>	<b>27</b>	<b>46</b>	<b>+19</b>
<b>Operai</b>	<b>dic-2019</b>	<b>gen-2022</b>	
Under 30		41	+41
30-39	17	51	+34
40-49	88	121	+33
50-59	74	84	+10
Over 60	60	29	-31
<b>Totale</b>	<b>239</b>	<b>326</b>	<b>+87</b>
<b>Totale</b>	<b>dic-2019</b>	<b>gen-2022</b>	
Under 30	0	43	+43
30-39	20	61	+41
40-49	101	143	+42
50-59	81	94	+13
Over 60	64	31	-33
<b>Totale</b>	<b>266</b>	<b>372</b>	<b>+106</b>
<b>Età media</b>	<b>51</b>	<b>45</b>	

Fonte: IIA.

<sup>5</sup> L'occupazione complessiva di IIA è di 528 dipendenti, di cui 156 dipendenti della sede di Bologna (ex Menarini bus).

Le stabilizzazioni sono state invece complessivamente 86 (64 nel 2020 e 22 nel 2021). Sono stati avviati anche programmi di formazione/riqualificazione del personale.

Più di recente l'azienda ha iniziato ad ospitare attraverso tirocini extracurricolari studenti di ingegneria provenienti dai dipartimenti delle Università di Napoli Federico II e Salerno, che in prospettiva potrebbero determinare una trasformazione/stabilizzazione in rapporto di lavoro. Ad oggi il personale è dimensionato per una produzione di due veicoli al giorno.

### **3. Cosa e quanto si è prodotto finora**

Il Contratto di sviluppo con la sua dotazione di 31 milioni di euro ha consentito finora l'ammodernamento della linea di montaggio e degli impianti di carpenteria e verniciatura (nel gennaio 2021 la quota di investimenti realizzati era stata pari a 16 milioni). Gli altri investimenti avviati hanno riguardato il miglioramento della cabina di verniciatura, la carpenteria, il re-layout della messa a punta e finizione.

Gli investimenti finora realizzati hanno secondo quanto riportato nell'ultimo Piano Industriale 2022-2026 del 25 febbraio 2022 consentito, inoltre, di introdurre miglioramenti nelle politiche di acquisto, nel lavoro di linea con la riduzione delle ore di montaggio, i servizi post-vendita (maggiore marginalità sui ricambi), sul personale (attivazione di fondi di formazione, sviluppo competenze) e sulle spese generali.

Per la parte di R&S, che vede maggiormente coinvolto lo stabilimento di Bologna, sono state potenziate le attività relative ai veicoli alimentati a LNG, e quelli elettrici e a idrogeno. Nel novembre 2021 è stato presentato il primo prototipo elettrico costruito nello stabilimento di Flumeri e progettato presso la sede di Bologna anche grazie a un finanziamento della Regione Emilia-Romagna.

La produzione degli ultimi 3 anni ammonta complessivamente a poco più di 500 autobus: 57 nel 2019, 287 nel 2020 e 213 nel 2021, ma quella complessivamente attribuibile alla nuova società (IIA) risulta ben maggiore per le produzioni realizzate direttamente dallo stabilimento turco di KARSAN. Se consideriamo il 2020 la percentuale di bus prodotti a Flumeri rispetto a quelli prodotti complessivamente per IIA è salita al 53,2% rispetto al 10,6% del 2019 (tab. 3).

**Tab. 3 – Produzione degli stabilimenti di Flumeri e Bologna e produzione del marchio IIA/Menarinibus**

Anno	vendite			produzione		% produzione di bus non realizzata in Italia
	contratti vari	contratti CONSIP	totale	in Italia (*)	In Turchia o altrove	
2015	130		130	130		
2016	155		155	76	79	49,0
2017	223		223	61	162	27,4
2018	234		234	35	199	15,0
2019	219	318	537	57	480	10,6
2020	164	375	539	287	252	53,2
2021	n.d.	n.d.	n.d.	213	n.d.	n.d.

Fonte: ns. elaborazione su dati IIA. (\*) dal 2019 la produzione di IIA riguarda solo lo stabilimento di Flumeri mentre i dati del 2015-2016 sono da imputare esclusivamente allo stabilimento di Bologna; n.d. = dato non disponibile.

#### 4. Chi sono i fornitori dello stabilimento?

Ogni stabilimento di assemblaggio, come quello di IIA, è tradizionalmente interessato da una rete di fornitura nazionale e internazionale che negli ultimi anni ha si configura sempre più come una rete globale del valore e dunque della fornitura di componenti. Le vicende societarie, legate all'ingresso della turca KARSAN hanno senza dubbio ampliato le forniture internazionali anche se rispetto all'inizio quelle provenienti dalla Turchia e dall'estero più in generale si sarebbero ridotte dal 90% dell'inizio al 30% di oggi.

Prima di guardare alla composizione della rete dei fornitori, che abbiamo ricostruito a partire dal dato del gennaio 2021, è forse utile richiamare qualche dato del passato, soprattutto per comprendere cosa sia rimasto dell'indotto campano che nel 2003 contava ancora una ventina di aziende, principalmente del settore metalmeccanico (tab. 4).

Nel 2003 avevamo stimato (vedi nota 1) un indotto di 120 imprese di cui il 17% localizzate in Campania (tab. 4) e principalmente in provincia di Avellino. Secondo l'Associazione degli industriali della provincia di Avellino nello stesso periodo, l'indotto dello stabilimento era, invece, quantificabile in 60 imprese, in prevalenza localizzate in Campania, per un numero complessivo di circa mille addetti di cui 600 dipendenti di aziende campane.

Secondo la nostra indagine, a partire dall'elenco fornitori dello stabilimento, in quel momento i fornitori locali erano principalmente fornitori di parti meccaniche (telaio, componenti di carrozzeria, staffe, ecc.), mentre la restante parte delle aziende erano

localizzate nelle regioni settentrionali con molte imprese localizzate nell'area di Vittorio Veneto.

**Tab. 4 – Aziende campane fornitrici di primo livello dello stabilimento Irisbus di Flumeri nel 2003**

<b>Azienda</b>	<b>Località</b>	<b>Pv</b>	<b>Produzione</b>
Auto avio	Nusco	Av	Vetro resine e PVC
Centro affilatura S.r.l.	Montemiletto	Av	Staffe di collegamento per telaio
TMM	Rocca San Felice	Av	Staffe di collegamento per fiancate
Ditta Grelle S.r.l.	Venticano	Av	Staffe di collegamento per fiancate
Leone S.r.l.	Fondovalle Flumeri	Av	Materiale in ferro, serbatoio carburante
Pem off. meccaniche	S. Martino Sc	Av	Bulloneria varia
Rauseo Gennaro	Trevico	Av	n.d.
Secon	Torre Nocelle	Av	Componentistica vetro resina
Sguinzi sud S.p.a.	Montefredane	Av	Vetri più guarnizioni
Smadaelettromeccanica S.r.l.	Nusco	Av	Verniciatura pezzi
Socadir S.p.a.	Calitri	Av	Tubature in rame per acqua e olio
Solfer componenti S.p.a.	S. Angelo Lombardi	Av	Carpenteria in ferro
Siderstamp sa	Montefredane	Av	Carpenteria in ferro
Stamperia irpina	Avellino	Av	Carpenteria in ferro
Stampitre S.p.a.	Avellino	Av	Carpenteria in ferro
Taema S.p.a.	Nusco	Av	Pezzi in resina e PVC
Tecnostampi S.p.a.	Avellino	Av	Carpenteria alluminio
Testa Giuseppe e figli	Avellino	Av	n.d.
Melillo S.r.l.	Benevento	Bn	Pavimento in legno
Cms S.r.l.	Fisciano	Sa	Carpenteria metallica pesante
Resit	Eboli	Sa	Vetro resine

Fonte: Bubbico e altri (2003) su indagine diretta.

Con la chiusura delle attività dello stabilimento, a cavallo tra il 2010 e il 2011, la maggior parte dei fornitori locali che erano impegnati per lo stabilimento di Flumeri sono entrati in crisi, finendo per chiudere a breve distanza di tempo o conoscendo un forte ridimensionamento delle attività, mentre solo qualche impresa ha continuato a fornire componenti per i modelli gran turismo nel frattempo trasferiti nello stabilimento francese dell'Iveco.

Più di recente l'azienda con la ripresa della produzione avvenuta nel 2019 ha stimato un volume di occupati tra diretti e lavoratori delle aziende dell'indotto in mille unità.

L'analisi condotta sulla base dell'elenco fornitori ricostruito nel gennaio 2021 quantifica il numero di fornitori dello stabilimento IIA in 235. Si tratta nella maggior parte dei casi di PMI manifatturiere italiane<sup>6</sup> anche se una parte di queste sono anche filiali di imprese estere manifatturiere o dedite esclusivamente alla vendita di ricambi e dunque di natura commerciale (quasi il 20%).

L'universo dei fornitori che abbiamo ricostruito include più fornitori di uno stesso tipo di componente, anche perché le versioni e i modelli di autobus sono diversi. Nel complesso i componenti che prevalgono sono quelli meccanici (un terzo), seguiti da quelli elettrici, elettronici ed elettromeccanici (17,4%) e in gomma/plastica (15,7%) (tab. 5).

La nostra classificazione ha operato sulla base dell'attribuzione prevalente di prodotto su base merceologica; ciò significa che molte imprese, come si può osservare dai rispettivi siti aziendali, producono allo stesso tempo componenti diversi non ascrivibili ad un'unica tabella merceologica.

**Tab. 5 – Distribuzione dei fornitori per tipo di componente fornito allo stabilimento IIA di Flumeri**

tipo componente	Produzione di componenti	Vendita di componenti	Attività di servizio	n.d.	Totale	Valori % di colonna
meccanici	68	10			78	33,2
elettronici, elettrici, elettromeccanici	34	8			41	17,4
gomma/plastica	34	3			37	15,7
chimici	6	10			16	6,8
ricambi	1	8			9	3,8
servizi			6		6	2,6
sedili	5				5	2,1
vetro	4				4	1,7
altro	27	5	2		34	14,5
n.d.				5	5	2,1
<b>Totale</b>	<b>178</b>	<b>44</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>235</b>	<b>100,0</b>
Valori % di riga	75,7	18,7	3,4	2,1	100,0	

Fonte: ns. indagine diretta su dato del gennaio 2021; n.d. = dato non disponibile.

Nel complesso in Italia sono localizzate 192 delle 235 imprese fornitrici, circa il 20% sono invece dislocate all'estero; in misura maggiore in Germania e Turchia (tab. 6).

<sup>6</sup> Con PMI intendiamo imprese con un numero di addetti fino a 249 dipendenti.

**Tab. 6 – Distribuzione dei fornitori dello stabilimento IIA di Flumeri – gennaio 2021**

Ripartizioni geografiche	n.	v. %	Regioni italiane	n.	v. %
Nord Ovest	84	35,7	Emilia-Romagna	62	32,3
Nord Est	77	32,8	Lombardia	59	30,7
Centro	10	4,3	Piemonte	22	11,5
Sud	21	8,9	Campania	13	6,8
			Veneto	11	5,7
Italia	192	81,7	Toscana	5	2,6
			Abruzzo	4	2,1
Turchia	7	3,0	Friuli-Venezia-Giulia	3	1,6
			Liguria	3	1,6
Europa centrale	21	8,9	Lazio	3	1,6
Europa meridionale	3	1,3	Marche	2	1,0
Europa orientale	5	2,1	Basilicata	1	0,5
Nord Europa	1	0,4	Calabria	1	0,5
			Puglia	1	0,5
Nord America	1	0,4	Sardegna	1	0,5
n.d.	5	2,1	Bolzano	1	0,5
Totale	235	100,0	Totale	192	100,0

Fonte: ns. indagine diretta; n.d. = dato non disponibile.

Per quanto riguarda la distribuzione in Italia quasi i due terzi delle imprese sono localizzati tra Emilia-Romagna e Lombardia (63%), l'11,5% in Piemonte, il 6,8% in Campania, il 5,7% in Veneto.

Per ciò che riguarda le imprese campane solo alcune come la TMM (che rifornisce oggi la maggior parte dei componenti in ferro e acciaio necessari alla costruzione della scocca) sono tra quelle che facevano originariamente parte dell'indotto campano della ex Irisbus. Tra le aziende campane più impegnate nelle forniture per lo stabilimento, rispetto a quelle da noi individuate, vanno incluse la LSM che si occupa degli allestimenti esterni (componenti in vetro resina) e la OMI (attività di verniciatura). Un quadro delle 13 aziende Campane fornitrici nel gennaio 2021 della IIA è contenuto nella tabella 7.

Va, comunque, detto che rispetto al 2019 IIA ha proseguito dallo scorso anno e all'inizio di questo un piano di progressiva internalizzazione di una parte delle forniture o all'avvicinamento delle stesse. Ha ridotto le forniture dall'estero (come dalla Turchia) ma con ricadute ancora circoscritte per le aziende locali e tenendo comunque conto del fatto che gli attuali volumi di produzione sono ancora molto al di sotto delle potenzialità dello stabilimento.

**Tab. 7 – Quadro descrittivo delle aziende campane del parco fornitori dello stabilimento IIA di Flumeri**

<b>Impresa</b>	<b>Sede legale</b>	<b>prodotto/ componente</b>	<b>famiglia prodotto</b>	<b>Tipo attività</b>
C.R.G. SERVICE S.RL.	GROTTAMINARDA	Vari	altro	distribuzione
DE LUCA GENNARO ROCCO SRL	AVELLINO	Ricambi	ricambi	ricambistica
EKD PROJECT SRL	AVELLINO	servizi di ingegneria	altro	servizi
FALEGNAMERIA CIMINO S.U.R.L.	AVELLINO	componenti in legno	altro	produzione
IMPROMART	NAPOLI	servizi di officina	servizi	servizi
KLEVERS ITALIANA SRL (gruppo tedesco Klevers)	NAPOLI	Isolanti	gomma/plastica	produzione
LSM S.R.L.	CASERTA	rivestimenti interni tessuto/pelli	altro	produzione
LSM COMPOSITE S.R.L.	AVELLINO	materiale composito	altro	produzione
MODULA S.R.L.	AVELLINO	arredi per ufficio	altro	produzione
SICURGLASS SUD S.R.L. (gruppo francese Saint Gobain)	SALERNO	Vetri	altro	produzione
SIDERSTAMP SAS DI G. TESTA & C.	AVELLINO	lamierati in acciaio al carbonio, inox e alluminio, carpenteria	meccanici	produzione
TECNO MECCANICHE MODERNE (TMM) S.R.L.	AVELLINO	particolari lastratura del veicolo	meccanici	produzione
VULKAN	CASERTA	opere civili	altro	produzione

Fonte: n.d. indagine diretta; dato riferito al gennaio 2021.

Un ulteriore aspetto da segnalare, anche in relazione all'ipotesi di eventuali incentivi alla localizzazione nei pressi dello stabilimento avellinese, riguarda il fatto che se l'80% dei fornitori sono imprese localizzate in Italia non è detto che le stesse siano italiane dal punto di vista societario. Negli ultimi anni la presenza del capitale straniero nell'industria italiana è significativamente cresciuta. Indagando più a fondo la natura delle imprese fornitrici se il 16,2% fa riferimento a fornitori localizzati all'estero, un altro 15,7% pur essendo localizzato in Italia è un fornitore controllato da un gruppo estero sotto forma di filiale o di società controllata. Dall'altro lato le restanti 161 imprese italiane, rispetto alle 37 controllate da aziende estere e alle 38 imprese estere, sono in prevalenza PMI, al netto di alcune poche grandi aziende, e tra queste solo 7 hanno stabilimenti all'estero (tab. 8) e in un numero di poco superiore sono plurilocalizzate sul territorio nazionale.

**Tab. 8 – Distribuzione delle imprese fornitrici della IIA di Flumeri per natura dell'impresa (estera, filiale di gruppo estero, nazionale) – valori assoluti e valori % - gennaio 2021**

origine nazionale dell'impresa	azienda estera	filiale italiana multinazionale estera	PMI italiana	PMI italiana con IDE	Totale	v. % di colonna
Italia		31	154	7	192	81,7
Germania	13	1			14	6,0
Turchia	7				7	3,0
Spagna	3	2			5	2,1
Francia	5				5	2,1
Polonia	2				2	0,9
Belgio	2				2	0,9
Canada	1	1			2	0,9
Bosnia	1				1	0,4
Inghilterra	1				1	0,4
Norvegia	1				1	0,4
Stati Uniti		1			1	0,4
Svizzera	1				1	0,4
Corea del Sud		1			1	0,4
Totale generale	38	37	154	7	235	100,0
Valori % di riga	16,2	15,7	65,5	3,0	100,0	

Fonte: ns. indagine diretta; n.d. = dato non disponibile.

## 5. Il PNRR e il rilancio del trasporto pubblico

Come è ormai noto il PNRR italiano ha previsto un significativo investimento nel settore della mobilità sostenibile prevedendo in particolare un rinnovo delle flotte di bus e di treni verdi (MISURA M2C2.4 SVILUPPARE UN TRASPORTO LOCALE PIÙ SOSTENIBILE; investimento 4.4). Il piano ha previsto che circa un terzo delle risorse siano destinate alle principali città italiane e che entro il 2026 siano immessi nel TPL circa 3.360 bus a basse emissioni (PNRR, p. 136). In particolare, il Piano prevede un investimento diretto sui bus elettrici (Investimento 5.3: Bus elettrici):

Il piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile prevede il graduale rimpiazzo di autobus e mezzi di trasporto pubblici con nuovi veicoli meno inquinanti, in particolare veicoli elettrici.

Il rinnovo del parco autobus italiano e il miglioramento del livello di servizio implicano la creazione di sufficiente capacità produttiva e un profondo rinnovo del settore, sia in termini di riconfigurazione delle industrie attuali verso nuove tecnologie sia in termini di maggiore efficienza energetica e minore impatto ambientale.

L'intervento è di conseguenza finalizzato alla diffusione e promozione di trasformazione tecnologica della filiera legata alla produzione autobus in Italia, con principali obiettivi l'espansione della capacità produttiva ed il miglioramento dell'impatto ambientale (PNRR, p. 138)

Il PNRR prevede di supportare esclusivamente la domanda per modelli a idrogeno e modello elettrico. I rischi di un simile indirizzo sono comunque reali, pur ritornando lo stesso PNRR, in più occasioni, sulla necessità di potenziare e rafforzare il sistema industriale italiano. Inoltre, i fondi del PNRR hanno vincoli molto stringenti (assegnazioni nel 2022 e 2023 e consegne entro 30.6.2026) e finalizzati al solo acquisto di bus urbani elettrici e a idrogeno. Per questa ragione secondo IIA il necessario adeguamento della filiera italiana, considerata la tempistica prima riportata, rischia, tuttavia, di avere un "un effetto fortemente deprimente della produzione italiana e favorire un utilizzo non ottimale dei fondi disponibili" (IIA, *Stato di avanzamento Piano Industriale*, Mise gennaio 2021).

In questo senso un potenziamento delle attività di progettazione, di R&S, e di supporto all'intera filiera della fornitura costituisce, dunque, un passaggio altrettanto fondamentale per evitare che buona parte della spesa prevista sul TPL vada a favorire i costruttori esteri meglio posizionati sulla frontiera tecnologica.

De resto lo stesso PNRR nella parte finale contiene l'ipotesi di un probabile aumento delle importazioni in ragione degli investimenti previsti, realisticamente a causa della minore presenza del manifatturiero italiano nelle produzioni che il Piano vuole maggiormente potenziare (dalle FER, alla mobilità di veicoli con alimentazioni alternative, ecc.)

## **6. L'attuale stato di avanzamento del Piano industriale di IIA**

Nello Stato di avanzamento del Piano industriale presentato al Mise nel gennaio 2021 i problemi indicati da IIA riguardano i ritardi nei pagamenti da parte delle aziende TPL, nell'erogazione dei fondi messi a disposizione per l'acquisto dei nuovi veicoli, nel rallentamento degli ordini o ancora esclusione di IIA da bandi di gara a causa di requisiti privi di una adeguata giustificazione tecnico/economica (prezzi elevati, prodotti destinati ad una rapida obsolescenza, es. veicoli elettrici di prima generazione).

Per tale ragione il Piano ha previsto la necessità di un forte programma per il rinnovo della gamma prodotto; il potenziamento del rapporto con il sistema bancario ed una serie di interventi circa la governance, i servizi post-vendita e sistemi informativi considerato il livello di obsolescenza tecnologica.

Dal giugno dello scorso anno lo stabilimento di Flumeri ha rallentato le sue attività per la mancanza di materiale, non consegnato da parte dei fornitori, e per la situazione debitoria esistente. Gli ultimi bus in uscita sono stati consegnati all'ATAC di Roma e alla società del trasporto pubblico di Vicenza (ma fermi a Bologna per attività di recupero). Ad oggi sono in corso di completamento le produzioni per piccole gare per complessivi 60 autobus urbani. Nel frattempo, altre gare sono state aggiudicate, ad esempio per bus alimentati a metano (LNG).

I ritardi per quanto riguarda la linea di produzione dell'elettrico sono comunque evidenti. Nel Piano era indicato che i primi modelli a idrogeno, ibrido ed elettrico sarebbero stati disponibili dal 2021.

Leggendo l'ultimo Piano Industriale (2022-2026) per ciò che riguarda l'assetto industriale e produttivo l'azienda prevede: a) lo sviluppo nuovi prodotti «smart e green»; b) il graduale miglioramento del profilo di redditività delle commesse, mediante azioni di efficientamento interno sui processi industriali e sulla filiera dei fornitori; c) il graduale miglioramento dei processi di acquisto dei materiali e delle sub forniture, mediante accordi con fornitori (con ulteriore beneficio sul capitale circolante). Andrà, tuttavia, potenziata con molta probabilità la qualità finale del prodotto per la risoluzione di anomalie, difetti o altre problematiche segnalate da parte del cliente. Il potenziamento di questo aspetto è del resto strategico in un mercato europeo divenuto estremamente competitivo negli ultimi anni.

Il Piano 2022-2026 prevede una domanda complessiva nel periodo di 9 mila bus, di cui solo poco più di mille ancora alimentati a diesel. La quota di mercato prevista da IIA nel periodo è indicata nel 40%. L'azienda ha comunicato di aver avviato la prima partecipazione a un bando di gara europeo.

## **7. Ricreare le condizioni per un nuovo indotto locale**

Se ci sono le condizioni per un incremento della produzione dello stabilimento di Flumeri, al netto delle vicende amministrative e debitorie, e della stessa governance

aziendale, è possibile immaginare una maggiore ri-localizzazione delle forniture di componenti e dei servizi che occorrono allo stabilimento di Flumeri? L'aumento dei volumi, rispetto a quelli attuali, costituisce un aspetto dirimente se si vogliono prendere in considerazione eventuali convenienze localizzative da parte degli attuali fornitori. L'attrazione di nuove imprese o il coinvolgimento di imprese già esistenti nelle attività di fornitura non è cosa semplice ed è divenuta sempre più difficile nel contesto di una produzione manifatturiera sempre più integrata nei circuiti internazionali. Né è detto che le imprese potenzialmente da coinvolgere dovranno essere le stesse che insistevano 20 anni fa.

Sulla base dei dati che abbiamo in precedenza fornito bisogna considerare in questa chiave la dimensione delle imprese fornitrici, il peso di quelle estere o di quelle che sono filiali di imprese estere o ancora di quelle che sono semplici rivenditrici di componenti e che dunque assolvono esclusivamente ad una funzione di natura commerciale.

Detto questo il rafforzamento del polo industriale del trasporto pubblico, rappresentato attualmente in Italia da IIA può vedere nell'area industriale di Flumeri le condizioni per l'insediamento di aziende impegnate, non solo sul piano manifatturiero, nell'ambito del comparto della mobilità. Se la Campania è la regione più industrializzata del Mezzogiorno (insieme alla Puglia) e conserva ancora, in qualche modo, seppure in modo disperso sul territorio, una presenza di imprese della componentistica automotive, oltre alla presenza dello stabilimento STELLANTIS di Pomigliano d'Arco, presenze significative sono anche nei comparti del trasporto ferroviario e in quello aeronautico. Le sinergie possibili potrebbero essere diverse e non necessariamente da incentrare esclusivamente sulla produzione manifatturiera, ad esempio favorendo e/o rafforzando le collaborazioni tra le università campane le attività di IIA sia a Flumeri che a Bologna.

Ciò presuppone tuttavia una scelta programmatoria chiara, una concentrazione degli investimenti e il superamento di eventuali localismi<sup>7</sup>, sempre all'ordine del giorno. Del resto, la vicinanza dei fornitori agli stabilimenti di assemblaggio resta sempre un fattore positivo in termini di condivisione delle problematiche e di capacità di risposta.

---

<sup>7</sup> Al di là delle diverse aree industriali presenti in provincia di Avellino (ex legge 2019/1981) che seppure formalmente sature, ospitano in realtà solo un numero di molto inferiore di imprese attive, forse con l'eccezione dell'area industriale di Calitri, in tutta la provincia di Avellino esiste una enormità di aree PIP, ben 155, poco utili sul piano delle scelte localizzative e della concentrazione degli investimenti.

Riqualificare, dunque, anche il parco fornitore locale, eventualmente dopo averlo potenziato, rappresenta un altro aspetto fondamentale.

Da questo punto di vista l'inserimento dell'area industriale di Flumeri tra le aree ZES approvate dalla Regione Campania e la prossimità della futura stazione dell'Alta Velocità (fermata Irpinia) e del relativo progetto di piattaforma logistica, sono altre due condizioni di contesto che potrebbe facilitare ulteriormente l'insediamento e la qualificazione di un parco fornitore locale in grado di offrire risposte più efficienti sul piano industriale e maggiori opportunità sul piano occupazionale.