

Nel rilancio di Flumeri c'è un'azienda cinese specializzata in autobus

SMENTITA PER ORA L'INDISCREZIONE DELL'ARRIVO DI UNA COMPAGNIA PER LA PRODUZIONE DI AUTO ELETTRICHE

L'ACCORDO

Nando Santonastaso

La Cina è davvero vicina a Flumeri, in Irpinia, dove c'è il cuore produttivo di Industria Italiana Autobus (ex Breda-Menarinibus), unica realtà nazionale del settore (con polo di ricerca e ingegneria a Bologna) appena acquisita dal gruppo casertano Seri Industrial che fa capo all'ingegnere Vittorio Civitillo. Come emerso ieri dal tavolo convocato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, durante il quale è stato presentato il Piano Industriale della nuova proprietà, è ormai imminente la stipula di un Memorandum of Understanding per la partecipazione al 25% del capitale sociale di un importante gruppo del Dragone, leader nel settore degli autobus. Secondo quanto si apprende, l'operazione prevede anche un investimento finalizzato alla produzione di veicoli commerciali. È la conferma di quanto il ministro Urso, aveva anticipato a proposito della necessità di aggregare attorno alla nuova proprietà un socio di profilo internazionale per irrobustire l'investimento, atteso, tra l'altro, che Seri Industrial proviene da altri settori. E ieri, il ministro, soddisfatto, conferma che "siamo finalmente sulla strada giusta, dopo anni di disastro industriale, in cui sono stati bruciati oltre trecento milioni di risorse pubbliche. Il nuovo piano industriale può segnare la rinascita del bus italiano anche con il supporto tecnologico di un grande player internazionale. Mi auguro che ciascuno faccia la sua parte".

GLI SPAZI

Il sito di Flumeri, che dispone di enormi spazi e dunque di ampie opportunità di ulteriori insediamenti produttivi, era stato citato anche a proposito del possibile sito di riferimento in Italia della prima fabbrica cinese per la produzione di autoveicoli. Che le due cose possano coincidere non è da escludere anche se, per ora, c'è il massimo riserbo sul nome del partner di Pechino pronto a venire in Italia. Va peraltro sottolineato, nel caso della produzione di autobus, che non si tratterebbe, come era sembrato fino a poco tempo fa, del colosso Ccig (China city Industrial Group) con i cui vertici il ministro si era incontrato a luglio in occasione della sua visita in Cina, dove il potenziamento delle relazioni fra i due Paesi sul piano industriale era stato ulteriormente messo a fuoco e condiviso.

L'imminente accordo sulla partnership si accompagna ai chiarimenti e alle indicazioni sul nuovo piano industriale di IIA, presentato ieri da Civitillo al Mimit (presenti anche le istituzioni emiliano-romagnole e la sottosegretaria Fausta Bergamotto), nel rispetto dei tempi e delle procedure concordate con lo stesso ministero. "Dal nostro insediamento in azienda - dice Civitillo al tavolo convocato da Urso per aggiornare il dossier - abbiamo riscontrato una situazione estremamente complessa, frutto di anni di cattiva gestione: costi e tassi di inefficienza elevatissimi, con un livello di assenteismo superiore al 10%. Basti pensare che nello stabilimento di Bologna, allo stato attuale, vengono prodotti tre bus al mese (0,2 al giorno), mentre per ripristinare la redditività è fondamentale raggiungere l'obiettivo minimo di tre mezzi prodotti al giorno. Allo stato attuale - insiste l'imprenditore - il tasso di dispersione industriale è al 20% e l'azienda perde 30 milioni di euro l'anno". Il futuro, dettaglia Civitillo, è in un «percorso di risanamento e di rilancio dell'azienda. Il piano industriale che presentiamo ha l'ambizione di incrementare la produzione, guardando con determinazione alla transizione verso l'elettrico potenziando l'area di ricerca e sviluppo di Bologna, che dovrà essere il cuore dell'azienda stessa».

IL PIANO

Il Piano di Industria Italiana Autobus prevede una significativa espansione della base dei lavoratori, sia per lo stabilimento di Bologna, sia per quello di Flumeri. In particolare, è prevista l'assunzione su Bologna di 60 nuovi

dipendenti (di cui 40 ingegneri per la divisione ricerca e sviluppo) e un'ulteriore assunzione su Avellino di 180 lavoratori, finalizzata all'incremento dei livelli produttivi.

Il presupposto del Piano, almeno per ora, è che non ci saranno più gli annunciati trasferimenti da Bologna ad Avellino sui quali si erano schierati, in aperta opposizione, i sindacati e le istituzioni politiche della città emiliana. In questa fase i due siti continueranno ad operare nell'ambito delle rispettive mission. Lo conferma una nota diffusa ieri, a conclusione del tavolo al Mimit, in cui FIM-FIOM-UILM-FISMIC-UGLM spiegano che "su richiesta sindacale e su intervento sia del Mimit sia della Regione Emilia Romagna, è stata bloccata la volontà di riaprire la procedura di trasferimento della produzione da Bologna a Flumeri. Partirà un confronto con la nuova proprietà di IIA prima in sede locale e poi di nuovo a livello nazionale il 16 settembre". I sindacati restano, però, ancora prudenti sui contenuti del Piano industriale e sulle prospettive del Gruppo, temendo che "con un grande produttore cinese, che entrerebbe col 25% nel capitale e consentirebbe l'accesso a componentistica a prezzi molto bassi, riservandosi comunque di proporre nelle gare i propri mezzi laddove IIA non fosse in grado di fornirli", si determinerebbe uno squilibrio a danno della società italiana. I sindacati, insomma, temono che "IIA possa diventare in pratica un veicolo di commercializzazione di autobus prodotti in Cina". Sarà il confronto con la nuova proprietà e il governo a fare luce su questa preoccupazione nella consapevolezza che la strada indicata da Urso per il rilancio dell'azienda è ormai definita. E che, come anticipato dal Mattino, l'ipotesi che Flumeri diventi un polo della mobilità Italo-cinese non solo per gli autobus acquista sempre maggiore credibilità in attesa che dal Mimit arrivino anche nuove conferme sulla produzione di auto cinesi in Italia, altro obiettivo ormai certo come ampiamente ribadito in tante occasioni dal ministro e dal governo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA