

A pochi giorni dalla tappa ministeriale da Passera per salvare l'Irisbus, resta in piedi solo l'ipotesi della cordata imprenditoriale locale

La vertenza di Flumeri

Irisbus, in piedi solo la cordata irpina Pullman addio, riconversione più vicina

La cassa integrazione non tranquillizza il sindacato. Nuovo appello al prefetto Blasco

di MARCO GRASSO

Flumeri

Da ieri i lavoratori della Irisbus sono in cassa integrazione straordinaria. La copertura di due anni con ammortizzatori sociali dei circa 700 dipendenti dello stabilimento di Flumeri è l'unica certezza in una vertenza che, dopo l'addio di Fiat, resta lontana dalla soluzione. Il prossimo appuntamento è per il 13 gennaio a Roma, al ministero dello Sviluppo Economico, dove **Corrado Passera** si incontrerà con azienda e sindacato per fare il punto della situazione e riaprire il confronto sul futuro della Irisbus. Al momento, dopo l'uscita di scena dell'Amsia

Motors (di fatto ufficializzata dalle recenti dichiarazioni prima del ministro dello Sviluppo Economico Passera e, qualche giorno dopo, del consigliere politico dell'ambasciata cinese in Italia Han Qiang, i quali hanno smentito l'esistenza di una proposta, e quindi di una trattativa tra Fiat e Dfm), la pista irpina resta l'unica strada ancora aperta. Esiste infatti la volontà di salvare l'azienda, cambiando la mission produttiva. In sostanza un addio alla realizzazione di pullman. Ma il percorso non è affatto semplice. Sarebbero quattro gli imprenditori irpini che potrebbero decidere di delocalizzare le loro attività all'interno di una parte dello stabilimento di Flumeri, acquisendo anche la quota corrispondente di forza lavoro. Sullo sfondo resta, sempre più defilata, l'ipotesi del

gruppo Di Risio, in prima battuta interlocutore privilegiato di Fiat, scavalcato poi dalla diffidenza di lavoratori e sindacato e dal rilancio cinese. Ora però che la fabbrica è chiusa e non ci sono all'orizzonte proposte concrete, il gruppo di Isernia potrebbe tornare protagonista. La soluzione caldeggiata dal Lingotto punta su un nuovo core-business (non più pullman ma auto) che cancellerebbe in un colpo solo ogni ipotesi concorrenziale allo stabilimento gemello francese della Fiat. Il management torinese ha infatti deciso di lasciare la Valle Ufita, ritenendo sufficienti per le sue strategie di mercato nel settore autobus lo stabilimento francese di Annonay, vicino a Lione, dove resta il 65 per cento delle produzioni del marchio Irisbus, e quello di Visoké Myto nella Repubblica Ceca. Da salvare, oltre lo stabilimento di Flumeri, c'è un indotto che occupa mille lavoratori. Un'impresa possi-

bile solo se vengono fuori commesse da 600 milioni l'anno, non un'enormità se si pensa che in Italia ci sono oltre 18mila autobus da rotomare. Una partita complessa che il sindacato, in un recente incontro avuto con il prefetto **Ennio Blasco**, ha affidato alla mediazione del rappresentante locale del governo. Blasco, nelle scorse settimane, sarebbe stato sollecitato a più riprese dai segretari provinciali di Cgil, Cisl, Uil e Ugl a convocare un tavolo istituzionale sulla delicata vertenza. Una verifica che dovrebbe servire a fare, prima di tutto, luce sui progetti di rilancio in via di definizione. L'attenzione, come facilmente intuibile è ora tutta concentrata sulla proposta irpina, coordinata, come detto, dal leader degli imprenditori irpini. I due anni di cassa integrazione non sembrano elemento sufficiente a tranquillizzare il sindacato, intenzionato a fare leva sul prefetto per ottenere chiarezza sulla cordata locale. Un appello che, almeno fino ad oggi, non ha avuto seguito.

**Il 13 gennaio
nuova verifica
al ministero
dello Sviluppo
Economico
tra azienda
e sindacato
sul futuro
dell'azienda
ufitana**