

IIA, fumata nera sul nuovo socio

I sindacati: bisogna produrre di più

In aumento le manifestazioni di interesse

Non è ancora il momento dell'ingresso di un nuovo socio industriale all'interno della compagine societaria di Industria Italiana Autobus. Anche se, alle tre manifestazioni di interesse già pervenute per rilevare parte delle quote dello storico produttore di autobus con sede a Bologna e Flumeri (Avellino) arrivate nelle scorse settimane, se ne sarebbero aggiunte di nuove: dopo Sira Group del bolognese Valerio Gruppioni, Seri Industrial e Caetano Bus, al ministero delle Imprese e del made in Italy (dove ieri si è tenuto l'incontro con la direzione dell'azienda) avrebbero bussato anche altri grossi gruppi industriali e finanziari per ora top secret.

Con una deadline: le offerte vincolanti dovranno pervenire entro il mese di luglio. Nel frattempo, al tavolo permanente per salvare la storica ex Bredamenarinibus i sindacati sono riusciti a imprimere

un'altra accelerata alla vertenza.

«Abbiamo dato un ultimatum all'amministratore delegato Antonio Liguori — rivela Mario Garagnani, responsabile automotive della segreteria Fiom di Bologna — affinché ci assicuri il prima possibile un incremento della produzione che procede ancora a singhiozzo».

Un investimento sempre più necessario visti i tanti ordinativi acquisiti. Ultimi in ordine di tempo: i 33 autobus da 12 metri elettrici della gara vinta di Actv Venezia. In particolare, la sottosegretaria Fausta Bergamotto ha chiesto a Liguori «un prospetto con i numeri della produzione di qui alla fine dell'estate», informa Garagnani. Ma non è tutto.

Come riconosce Emilio Vincenzi della segreteria bolognese Fim, «qualche passo in avanti è stato compiuto, ma gli interessamenti dei privati

devono essere accompagnati da un rilancio della produzione». E «da un deciso cambio di passo anche sull'andamento dell'occupazione», rinforza Roberto Ferrari della segreteria Uilm. «In produzione sono rimasti solo 50 addetti sui 170 totali — ricorda infatti Garagnani —: servono assunzioni e attrezzature». Intanto ai 26 milioni di euro di ricapitalizzazione si sono aggiunte altre risorse per un totale di quasi 100 milioni a coprire il 2023. A livello nazionale, Fim-Fiom-Uilm (più l'Ugl che a Bologna è assente) plaudono alla smentita su progetti di esternalizzazione della produzione e all'impegno di Invitalia a continuare a investire «a fronte, però, di una gestione oculata».

Le sigle palesano poi preoccupazione «per i ritardi produttivi che potrebbero portare al pagamento di penali e alla rescissione dei contratti» in essere. Ecco perché chiedono

«maggiore confronto sul piano industriale e, soprattutto, un intervento da parte dei soci pubblici per salvare la situazione prima che sia troppo tardi». Tradotto: nessun disimpegno ma un accompagnamento al rilancio dell'impresa. Infine, mentre l'assessore regionale allo Sviluppo economico Vincenzo Colla spera che con l'ingresso di un azionista privato si chiuda l'era dell'assistenzialismo, i sindacati chiudono con un auspicio: «In una fase di espansione del trasporto pubblico sarebbe davvero imperdonabile perdere un patrimonio industriale nazionale come Industria italiana autobus».

Alessandra Testa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ultimatum

«Bene l'ingresso di un nuovo socio ma vanno rilanciate produzione e occupazione»

33

È il numero di autobus elettrici da 12 metri commissionati per la gara Actv Venezia

Marchio
A Bologna, all'ex Breda lo stabilimento produttivo di Industria Italiana Autobus

