

Ex Breda, chiusura rinviata (per ora) L'incognita del nuovo socio cinese

Scongiurato lo stop immediata della produzione nello stabilimento di Bologna, il confronto va avanti sul piano industriale: in città la proprietà intende mantenere solo uffici e tecnici (con 60 assunzioni)

La città di Bologna dovrà dire addio allo stabilimento della ex Bredamenarini. Non subito, perché grazie all'intervento di sindacati, ministero delle Imprese e del made in Italy e Regione Emilia-Romagna è stata momentaneamente bloccata la volontà di aprire la procedura di chiusura, ma questa è l'intenzione della nuova proprietà.

Dopo oltre cento anni di storia, l'annuncio arrivato lo scorso 2 agosto, irrispettosamente davanti all'autobus numero 37, simbolo dei soccorsi dopo la strage alla stazione nel 1980, è di fatto confermato. Sotto le Due Torri la produzione non è più sostenibile. La campana Seri Industrial dell'imprenditore Vittorio Civitillo rilancerà sì Industria Italiana Autobus ma senza la fabbrica di via San Donato che da un decennio i suoi operai difendono con le unghie e con i denti. Seppure attraverso un ambizioso piano industriale che contempla l'ingresso entro fine settembre di un importante player cinese del settore della mobilità elettrica con una quota azionaria del 25% e che già possiede tre stabilimenti nell'avellinese, Seri ricomincerà a Flumeri aprendo nel centro del capoluogo felsineo una nuova area con la progettazione della ricerca e sviluppo, uffici com-

merciali e la logistica.

Il progetto di Civitillo — così come presentato al tavolo istituzionale a Roma — annuncia l'assunzione di 60 nuovi dipendenti (di cui 40 ingegneri) su Bologna e un ingresso a Flumeri di 80 unità di personale subito e di altre 100 poi. Obiettivo: incrementare i livelli produttivi in Campania. Gli attuali 77 operai bolognesi resterebbero così o fuori dalla nuova avventura o costretti al trasferimento nell'avellinese. Quanto all'operazione di cessione del 25% al soggetto cinese, tramite la stipula di un memorandum of understanding, prevede pure un investimento nella produzione di veicoli commerciali.

Il nome del soggetto cinese resta top secret. Erano due le indiscrezioni circolate: China City Industrial Group e Shandong Tangujun Ouling Automobile Manufacture ma parrebbe che ad entrare sia una terza realtà non svelata perché quotata in Borsa. Nella speranza che si riesca ad evitare quanto già deciso da Civitillo — che davanti al ministro Adolfo Urso ha ricordato come «a Bologna vengano prodotti tre bus al mese quando ne servirebbero almeno tre al giorno» e per questo «l'azienda perde 30 milioni di euro l'anno» — partirà ora un confronto con la nuova proprietà; prima in sede locale (la pros-

sima settimana) e poi il 16 settembre a livello nazionale.

Tesissimi i sindacati che non escludono nuove mobilitazioni e che al presidio di ieri in San Donato erano stati sostenuti dal sindaco Matteo Lepore, dal capo di gabinetto metropolitano Sergio Lo Giudice e dalla consigliera regionale del M5S Silvia Piccinini nonché da tutta la segreteria del Pd compresa la leader nazionale Elly Schlein. «L'azienda di Bologna non può chiudere — ha rimarcato la segreteria davanti ai cancelli di San Donato—. Fa autobus da 100 anni e ha tutte le competenze per produrre mezzi elettrici, evitando di comprarli altrove». «Ribadiamo il concetto: la produzione degli autobus deve proseguire sia a Bologna che a Flumeri.

Il piano industriale deve partire da qui per poi allargarsi anche ad eventuali altri soci cinesi». Lo afferma Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom: «Abbiamo spiegato a Civitillo che è inaccettabile trasferire tutta la produzione a Flumeri — sottolinea — e che era necessario, cosa che poi ha accettato, aprire una fase di confronto». «Dobbiamo evitare che il governo compia una scelta di pirateria industriale. Non servono virate finanziarie, ma un impegno di natura industriale. IIA

non deve diventare un veicolo di commercializzazione di autobus prodotti in Cina», gli fa eco il segretario bolognese Fim Massimo Mazzeo. Ipotesi rigettata dal Mimit, che fissa l'obiettivo di produrre da uno a cinque autobus al giorno proprio grazie ai cinesi. «Rimaniamo dell'idea che il sito di Bologna vada rilanciato — chiude dalla Uilm regionale Roberto Ferrari —. Bene il patto di non belligeranza con Seri ma la trattativa è tutta in salita».

Più ottimista l'assessore regionale al Lavoro, Vincenzo Colla: «Bloccati i trasferimenti, si avvia un percorso con la garanzia del ministero per discutere il piano industriale tra le parti sociali e salvare i lavoratori». «Esistono le condizioni per continuare a lavorare nei due stabilimenti — rinforza col sindaco Lepore —. Ringraziamo il ministro Urso, celere nel chiudere quella che era una procedura di licenziamento. Alla proprietà chiediamo di valutare tutte le soluzioni che garantiscano continuità e non abbiano un impatto sociale su Bologna».

Alessandra Testa