

Irisbus, la Fiat vuole chiuderla il 30 ottobre Ma i lavoratori dicono no, si tratta a oltranza. Gli operai protestano a Roma: «Perché il governo non fa un vero piano per il servizio pubblico?»

I lavoratori dello stabilimento Irisbus Iveco (Fiat Industrial) di Valle Ufita, in provincia di Avellino, sono stati tutti il giorno in presidio davanti al ministero dello Sviluppo dell'Economico, in attesa di capire quale sarà il futuro del sito che il gruppo vuole chiudere. Oggi in fabbrica lavorano circa 700 persone. A Roma ci sono stati una serie di incontri del ministro Paolo Romani con le parti, dai manager Fiat ai sindacati e agli enti locali. Fiat industrial ha fatto sapere di voler vendere l'impianto di Valle Ufita, a causa delle condizioni in cui versa il mercato del trasporto pubblico locale, nonostante la fabbrica sia l'unica che produce autobus e filobus in Italia. L'ultima proposta dell'azienda sarebbe di congelare la procedura di chiusura dello stabilimento di Irisbus fino al 30 ottobre, sperando che qualcuno (il governo o gli enti locali) metta i soldi. Soluzione tutta in salita, visti i chiari di luna della manovra nel caos e i tagli imperanti agli enti locali. «Il governo deve dare risposte ai lavoratori. Faccia un piano credibile per il trasporto pubblico. Ci sono 18 mila autobus vecchi da rottamare, quindi c'è lavoro per tutti noi. E invece vogliono chiudere questo stabilimento che è produttivo e fa autobus da oltre 30 anni», dicono i lavoratori di Irisbus, «vogliamo fatti, siamo stanchi delle parole, sono due mesi che siamo già senza stipendio. Qui si mandano a casa circa 3 mila operai compreso l'indotto. Abbiamo professionalità da vendere. Abbiamo firmato un accordo per lavorare 20 minuti in più al giorno, senza essere retribuiti. Se Irisbus se ne vuole andare se ne vada, lo stabilimento lo rileviamo noi», raccontano dal presidio. «La soluzione per i lavoratori di Irisbus di Flumeri (Avellino) non è quella di essere distribuiti nelle aziende del Gruppo Fiat del resto d'Italia (come Bolzano e Suzzara, Iveco, ndr): bisogna, invece, salvare lo stabilimento irpino garantendo gli attuali livelli occupazionali», ha detto il segretario Prc Paolo Ferrero. «È grave, infatti - sostiene Ferrero - che si sia tentato in questi giorni di utilizzare a Suzzara una ventina di trasferisti provenienti dall'Irisbus lavorando sulla difficoltà di lavoratori in lotta, che da due mesi percepiscono salari ridottissimi, ed è importante che la mobilitazione dei lavoratori irpini, presenti in questi giorni a Suzzara, abbia sostanzialmente sconfitto questa manovra. È evidente che ci troviamo di fronte ad una precisa strategia della Fiat: cercare di contrapporre i lavoratori tra loro per distogliere l'attenzione dalla sua operazione di chiusura di stabilimenti e di trasferimento all'estero delle produzioni». Oggi a Torino l'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne riunirà per la prima volta la nuova struttura di comando del gruppo, il Gec, di cui fanno parte 22 manager. A caldo, non c'è solo Irisbus ma anche il destino di Mirafiori, dove - secondo l'agenzia Bloomberg - Marchionne potrebbe portare la produzione di una citycar al posto dei due Suv Alfa e Jeep fin qui previsti, con pesanti riflessi sull'occupazione. «Non esiste più un piano produttivo di riferimento. L'azienda ha ottenuto di avere le mani libere rispetto al Paese e a Torino e si comporta di conseguenza», accusa Giorgio Airaudò, responsabile Auto della Fiom, che chiede al governo la convocazione di un tavolo «perché non si possono lasciare da soli i lavoratori di Termini, dell'Irisbus e di Mirafiori». «Per vedere tutti i suoi attuali dipendenti occupati e gli spazi utilizzati in modo produttivo - osserva Airaudò - Mirafiori ha bisogno di prodotti sofisticati che siano giustificati dal punto di vista dei volumi. Altrimenti è evidente che si prepara un nuovo ridimensionamento dello stabilimento. Se fosse vero che all'Italia è destinata solo la produzione di auto a basso margine, come la Panda e la Citycar, le prospettive restano incerte».