



in pista. Ora che la Chrysler fa affari, giustamente chiede il conto. King ha prima sanato il corpo malato e poi ha chiesto il conto».

«Alla fine la ragione vince, anche il sindacato americano ha fatto una scelta», ha commentato invece Susanna Camusso, chiede «la giusta redistribuzione degli utili ai lavoratori. A chi ha conseguito il mito dell'innovatore Marchionne questa vicenda insegna che scaricare tutto sui lavoratori non regge né negli Usa né in Italia. Si cancella - conclude - l'idea del sindacato unico». Sulla stessa linea Giorgio Airaudò della Fiom: «Marchionne non dovrebbe stupirsi e dovrebbe smetterla di contrapporre sindacati buoni e cattivi. Come vede non solo la Fiom sa fare il suo mestiere e può firmare o meno accordi».

MOTIVAZIONI SENTENZA POMIGLIANO

Da una parte «non esiste alcun divieto legale alla stipula di contratti aziendali come quello di Pomigliano, dall'altra «la Fiom è un sindacato pienamente rappresentativo e non può essere discriminato in base al suo dissenso sugli accordi contrattuali». Le motivazioni della sentenza con cui la sera del 16 luglio il giudice Ciochetti di Torino si era pronunciato sul ricorso della Fiom contro la Newco Fiat a Pomigliano confermano il sostanziale pareggio con cui fu commentato il dispositivo. ♦

Irisbus, l'ultimo presidio «Noi peggio di Pomigliano»

Davanti alla fabbrica che la Fiat vuole chiudere le testimonianze dei lavoratori che vedono l'orizzonte sempre più ristretto. «Marchionne non ci ha nemmeno cambiato le regole, come negli altri stabilimenti...»

Il reportage

MASSIMILIANO AMATO
FLUMERI (AVELLINO)

Vaglielo a spiegare, a Gerardina e Salvatore, a Mimmo, Vincenzo, Paolo, Nunzia, Maria, Tommaso, cresciuti in fabbrica e per la fabbrica, qualcuno anche troppo in fretta, che si cambia vita. Che l'orizzonte s'è ristretto all'improvviso, e non basta lanciare lo sguardo oltre le montagne cariche di nubi minacciose per immaginarsene uno diverso.

Vaglielo a spiegare che un dio malvagio della globalizzazione, attraverso il suo braccio operativo del Lingotto, il principe dei top manager cui l'Italia ha delegato pieni poteri in materia di politica industriale, ha deciso così e indietro non si torna. Ti risponderanno che loro sono i metalmezzadri di Flumeri: li hanno chiamati così non solo perché quando smettono di assemblare pezzi di autobus nei capannoni dell'Irisbus Iveco si riversano nei campi riprendendo il lavoro dei padri e dei nonni, ma perché sono antropologicamente diversi da tutti gli operai del mondo, essendo stata trasmessa loro per via genetica una duttilità d'utilizzo che li rende unici. In campagna, ti dicono, è così: devi saper fare tutto. «E da noi tutti sanno fare tutto». Racconta Tommaso Palumbo, collaudatore che con altri 160 compagni di lavoro da quattro giorni vive asserragliato nella fabbrica chiusa e solo mercoledì sera s'è concesso una pausa per vedere il suo Napoli dominare a Manchester, che quando l'hanno mandato negli altri due stabilimenti Irisbus in Europa, quello di Annonay nella valle del Rodano, che la Fiat rilevò dalla partnership stabilita con la Renault nel '99, e quello di Vysoke Mito, Repubblica Ceca, gli è venuto il mal di stomaco. «A parte la logistica, la fabbrica ceca per esempio occupa un lugubre capannone dell'ex Karosa, azienda di stato poi dismessa, mi è sembrato di

stare sulla scena di quel celebre film di Charlot con l'operaio ridotto a minuscola rotella di un ingranaggio: sempre lo stesso gesto, ripetuto migliaia di volte durante il turno».

Prima di scatenare l'ennesima guerra tra i poveri dell'impero industriale transnazionale che governa, Marchionne ci ha provato, a far diventare i metalmezzadri di Flumeri uguali agli altri. L'ultima ristrutturazione, da 8 milioni e mezzo di euro, è servita per riportare in vita un vecchio totem del modello fordista: la catena di montaggio. «Ci siamo accorti subito che qualcosa si era rotto - racconta ora Pasquale Spinelli. - Non c'era più lo spazio fisico per tutti gli operai. Quella ristrutturazione, che il sindacato aveva unitariamente sottoscritto perché non era il momento di piantare grane, era in realtà un

capitale, di cui 30mila versati. Troppo poco, evidentemente, per rilevare un'azienda in cui, solo di ristrutturazioni, negli ultimi dieci anni il Lingotto ha speso qualcosa come 32 milioni di euro.

«Ci siamo chiesti a che gioco volessero giocare Marchionne e i nuovi compratori, e abbiamo detto no: Di Riso, cui la Fiat regalava la fabbrica, un'area di circa un milione e duecentomila metri quadri, e 20 milioni di euro, puntava su 200, massimo 250 riconferme tra i più anziani, spazzando via tutto il resto», riassume Sergio Scarpa, della Fiom di Avellino. L'agonia della fabbrica modello, dalla quale fino a pochi mesi fa uscivano bus a metano, a idrogeno e gli «ibridi» che circolano regolarmente per le strade di Roma si sarebbe consumata nell'indifferenza generale, non fosse stata per quella nota dell'altro giorno che stacca l'ossigeno. Forse perché qui Marchionne non ha cercato nemmeno di importare i modelli ammazzadritti di Pomigliano e Mirafiori. «Non ci ha ritenuti all'altezza nemmeno di questa cortesia», scherza Giulio Battista. E' una battuta che rende, se possibile, ancora più acuminata le troppe domande senza risposta che rimbalzano sul piazzale della fabbrica, dove a metà pomeriggio arrivano il segretario regionale del Pd, Enzo Amendola, il coordinatore di Sel, Arturo Scotti e la consigliera regionale Rosetta D'Amelio, accolti dagli applausi dei lavoratori. Perché, a parità di condizioni, chiude Flumeri e non Annonay, o Vysoke Mito? «Sarkozy dichiarerebbe guerra all'Italia, se gli toccassero il suo stabilimento» abbozza una spiegazione Palumbo. «Dietro questa vicenda ci sono strane triangolazioni tra Palazzo Chigi e il Lingotto: la Fiat solo a luglio ha deciso che eravamo un ramo secco. Probabilmente, qualcuno aveva fatto vedere al management le bozze della Finanziaria, che non stanziava un solo centesimo in più per il trasporto pubblico locale». ♦

La differenza
Se Fiat chiudesse in Francia, Sarkozy farebbe la guerra

Innovazioni
L'ultima novità è stato il ritorno della vecchia catena di montaggio

cavallo di Troia». L'assedio che ne è seguito è durato tutto sommato poco: prima il tentativo, abortito, di cessione del ramo d'azienda alla Di Riso, che assembla automobili ed è in trattative per Termini Imerese, dove ad allettare sono soprattutto i circa 300 milioni di euro messi a disposizione dalla Regione Siciliana. Poi, di fronte al rifiuto dei sindacati di partecipare alle trattative («La vocazione di questa fabbrica - spiega Diego Meninno, della Rsu aziendale - è costruire autobus: di punto in bianco ci veniva chiesto di metterci ad assemblare automobili»), la decisione, secca, di chiudere. In 697 (1400 compreso l'indotto) lasciati per strada: a Flumeri la Di Riso intendeva sbarcare con la Itala Spa, 120mila euro di

