



lamentare: stare in piazza non significherà stare con la Fiom, ma difendere la Carta».

Dire che la Fiom e Landini vorrebbero usare i problemi dei lavoratori per fare altro è «offensivo, io faccio il sindacalista, e chi mi conosce sa che lo farò sempre, e difendo gli interessi dei lavoratori». Poi, ricordando gli insegnamenti di Claudio Sabattini, il leader Fiom spiega: «Che il sindacato debba limitarsi a parlare solo di lavoro non mi convince. Il sindacato ha una sua autonomia e può confrontar-

Marchionne

**Aprire all'estero
facendosi dare soldi
dallo Stato**

**Vediamo cosa dirà
a Monti il 16 marzo**

si alla pari, senza escludere argomenti». Landini, insomma, ha respinto l'accusa di essere un No Tav: «Io sono andato in Val di Susa per la prima volta all'ultima manifestazione e solo perché invitato dalle istituzioni. Ma lì sono rimasto colpito dal livello di discussione: non sono solo contro l'Alta velocità, c'è molta più analisi. E noi la apprezziamo perché, tornando al mondo del lavoro, quando Finmeccanica vuole cedere Ansaldo Breda (azienda italiana leader nel comparto treni, ndr) noi siamo preoccupati». E sul capitolo violenza la condanna è senza appello: «Non abbiamo problemi a condannarla perché abbiamo sempre fatto della non violenza la nostra condotta anche quando occupiamo le fabbriche».

Tante domande, comunque, riguardavano la Fiat. «Democrazia al lavoro» è il titolo che oggi campeggerà in piazza. «Perché oggi sui posti di lavoro la democrazia è negata - spiega Landini - e la Fiat è l'esempio più lampante». Una Fiat che espelle la Fiom e l'Unità dalle fabbriche, non assume i suoi iscritti a Pomigliano (nessuno ha quella tessera su oltre 2mila lavoratori richiamati), tiene fuori i tre operai Fiom di Melfi nonostante la sentenza di reintegra di un giudice. «Un elemento di arroganza, un messaggio intimidatorio: se sei della Fiom rischi guai». Gli 86mila lavoratori del gruppo dal primo gennaio «hanno un contratto che ha costruito sindacati aziendali e corporativi, un accordo senza precedenti in Europa dove la contrattazione sparisce, tutto viene demandato a commissioni paritarie nelle quali, se non c'è l'unanimità, alla fine decide l'azienda». Un accordo «reso possibile dalla richiesta fatta da Marchionne a Berlusconi, al desiderata dell'articolo 8 che permette di derogare dai contratti nazionali, andando contro anche all'accordo del 28 giu-

gno». Un «modello Fiat che un candidato a Confindustria (Bombassei, ndr) vorrebbe estendere a tutti, derogando alle leggi, alla sicurezza sul lavoro». «I problemi della Fiat non sono i 10 minuti di pausa, sono la mancanza di modelli. Quali investimenti fa la Fiat è un problema del Paese». E quasi anticipando la convocazione per il 16 marzo di Monti a palazzo Chigi per Marchionne ed Elkann («ma non vorrei che fosse troppo tardi, negli altri Paesi i suoi concorrenti hanno spiegato gli investimenti ai governi da anni»), Landini accusa «il governo e la politica che per questi due anni sono stati a guardare». Due anni in cui «Marchionne ha chiuso Termini Imerese perché far attraversare l'Adriatico alle macchine costava troppo e ora dice che per salvare due stabilimenti in Italia dovremo vendere macchine negli Stati Uniti: ma l'Atlantico sarà ben più largo dell'Adriatico, no? E noi dovremmo sperare che la massaia dell'Ohio ci salvi gli stabilimenti comprando Fiat?».

La logica del «tanto peggio, tanto meglio», del boicottaggio alla Fiat, non fa parte della storia del sindacato e Landini lo ribadisce: «Noi siamo più interessati di Marchionne a che la Fiat investa in Italia, perché i lavoratori italiani non hanno alternative, mentre Marchionne può andare all'estero, loro no». Ma nessuno dica che il manager canado-abruzzese «investe»: «In Serbia e negli Stati Uniti i soldi non ce li mette lui, li prende da quegli Stati e poi si fa bello in Italia dicendo che non vuole più soldi pubblici».

Sul rapporto con Fim e Uilm, sulla

Democrazia

**Oggi sui posti di lavoro
è negata e la Fiat
è l'esempio più lampante
Espelle i nostri iscritti
e anche l'Unità**

spinta all'unità sindacale, invocata da alcuni lettori, Landini ha risposto così: «L'unità sindacale è un diritto di chi lavora più che una somma di sigle. È il diritto alla democrazia, il diritto di votare ogni accordo. Se il voto è libero, io sono per seguirne sempre l'esito. Ma sfido gli altri sindacati a fare lo stesso sull'accordo Fiat». Uno sciopero contro Monti? «Se il governo Monti fa cose perfino peggiori del precedente, noi dobbiamo dire che sbaglia. La questione delle pensioni è una gravissima».

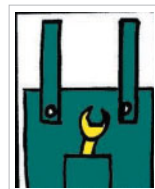
La chiusura è sull'assioma sindacato-conservatore: «La Fiom non è il sindacato del "No": noi vogliamo cambiare le cose, ridurre la precarietà, estendere gli ammortizzatori utilizzando una patrimoniale, dare un reddito di cittadinanza ai giovani». ❖

La bacheca dei lavoratori

Noi di Irisbus «L'ultima fabbrica chiusa da Fiat»

Le bacheche de l'Unità, sbullonate dalla Fiat, tornano a vivere sul giornale di carta. Parte oggi l'iniziativa che ospiterà le storie degli operai. Scritte in prima persona. Daremo voce a chi tutti i giorni lotta per la libertà di scegliersi un sindacato e per la libertà di stampa, riportando la democrazia dentro le

fabbriche. Partiamo con l'Irisbus. L'ultima fabbrica chiusa dalla Fiat. Dopo una lotta lunghissima, ben 118 di sciopero, i 700 operai di Valle Ufita (Avellino) sono ora in attesa di un compratore che rilanci l'unica azienda, assieme alla Bredamenarini di Bologna, anch'essa in difficoltà, che produce autobus in Italia. ❖



**Dario
Meninno**
operaio
Irisbus

La nostra lotta è stata lunga e dura. Abbiamo scioperato per 118 giorni per difendere la nostra fabbrica contro la Fiat che la voleva chiudere senza un vero perché. Tutti noi, sette-

cento lavoratori, uomini e donne, abbiamo lottato per avere ancora una speranza nel futuro, qui in Irpinia dove di lavoro ce n'è sempre poco. Durante l'occupazione la Fiat ha tentato di tutto per dividerci, ma non c'è riuscita. Ogni decisione è stata votata dall'assemblea dei lavoratori e quella è stata la nostra forza: l'unità, sempre. Un sabato mattina ha tentato la "trappola": ha chiamato le bisarche da fuori per forzare il nostro blocco. Noi ci siamo opposti e allora l'azienda ci ha licenziato, me e altri 8 compagni, e a 72 di noi ha fatto una richiesta di risarcimento danni da 2 milioni e 170 mila euro. Noi abbiamo tenuto duro e il 14 dicembre la Fiat ha dovuto fare dietrofront. All'Unione industriali di Avellino è stato firmato l'accordo per la cessazione dell'attività produttiva da tutti i sindacati, ma solo in cambio del ritiro dei licenziamenti e della richiesta di risarcimento. L'accordo prevede due anni di cassa integrazione per poi accedere alla mobilità, e cioè l'anticamera del licenziamento vero e proprio. Da quel giorno viviamo tutti con 800 euro al mese, con qualche decina di euro in più per chi ha carichi familiari. E quei pochi che potevano sperare di accedere alla mobilità come scivolo verso la pensione sono stati fregati dalla riforma Fornero perché l'accordo al ministero è stato sottoscritto dopo il 4 dicembre. Ma siamo contenti perché la nostra lotta era per avere un posto di lavoro e non per andare in pensione.

Come noi, peggio di noi stanno un centinaio di lavoratori di ditte esterne più altri 72 lavoratori delle ditte dell'indotto. Oggi la nostra fabbrica è vuota.

Quella che è stata la nostra "casa" per tanti mesi è stata smontata pezzo per pezzo, sono rimaste solo le linee di montaggio per una nostra precisa richiesta. La Fiat tiene accesa l'acqua calda per dare un minimo di continuità.

Noi siamo in attesa. In attesa di un compratore. La multinazionale cinese Amsia motors ci aveva contattato direttamente per aprire una trattativa con la Fiat. Per mesi è poi sembrato che tutto fosse una bufala. Ma finalmente anche il ministero dello Sviluppo economico ci ha dato ragione. Il 16 gennaio nell'incontro a Roma il verbale finale dell'incontro parla chiaramente di una trattativa aperta fra l'amministratore delegato di Fiat Industrial Alfredo Altavilla e Amsia Motors. Una trattativa che dovrebbe chiudersi entro marzo.

Per noi sarebbe una ottima notizia perché potremmo continuare a fare il nostro lavoro, costruire autobus come abbiamo sempre fatto e fatto bene, portando il marchio Irisbus ad essere conosciuto in tutto il mondo. Nel verbale poi si mette nero su bianco un principio molto importante: il ministero, nella persona del sottosegretario De Vincenti, riconosce quello di Valle Ufita come uno «stabilimento strategico» per il Paese. E se la trattativa con Amsia motors non andasse a buon fine, si impegna a trovare un'altra soluzione entro un anno. Insomma, la nostra lotta ha pagato: abbiamo un futuro.

Oggi saremo in piazza a Roma con la Fiom. Oltre a tutte le motivazioni per far tornare la democrazia in fabbrica, una battaglia che abbiamo vissuto sulla nostra pelle in prima persona, ce n'è anche un'altra: vogliamo un nuovo modello di sviluppo sostenibile e chiediamo al governo un Piano nazionale dei trasporti che rilanci il comparto industriale della produzione di autobus. Perché Fiat ora gli autobus li produce in Repubblica Ceca quando potrebbe farlo benissimo in Italia.

(a cura di M.FR.)