

C'è un Paese che lotta e che non viene raccontato da nessuno. E, quando i media se ne occupano, spesso danno una interpretazione al limite della caricatura. "Liberazione" apre questo spazio a chi nell'Italia della crisi non vuole pagare errori e orrori del capitalismo

**giovedì
24 dicembre
2009**

le voci dei protagonisti

Lotte

lotte@liberazione.it

Allegato al numero odierno di **Liberazione** A cura di Fabio Sebastiani in collaborazione con l'area Assistenti di Redazione



10 APRILE 1999, UN'IMMAGINE DELLA ZASTAVA DOPO I BOMBARDAMENTI DELLA NATO FOTO ANSA

Lo stile Fiat sbarca a Kragujevac

Fabrizio Salvatori

Un grande striscione con su scritto "Bentornata Fiat". Un anno e mezzo fa Kragujevac, cittadina industriale di 200mila abitanti a meno di cento chilometri da Belgrado, aveva almeno la speranza.

Dieci anni dopo i drammatici bombardamenti sulla Serbia. Dieci anni di povertà, malattie e disperazione. Dieci anni a tenere in piedi quella fabbrica, la Zastava, contro la quale la Nato aveva riversato tonnellate di bombe all'uranio impoverito perché - così sosteneva - in quel sito, che dava da mangiare alle famiglie di quasi quarantamila tute blu, in realtà si producevano armi. In realtà vennero quasi azzerati gli impianti di produzione auto e la centrale termica.

L'accordo per l'arrivo della Fiat è servito, almeno per il momento,

a far vincere le elezioni ai "neofurbi" liberisti che in Serbia abbondano. Il 29 aprile del 2008 c'è stata la firma tra il presidente della Repubblica Boris Tadic ed il vicepresidente Fiat Altavilla, alla presenza del ministro dell'economia Dinkic, e l'11 maggio si sono svolte le elezioni.

Un tempismo straordinario quello di Tadic e Dinkic. Sul resto è ancora buio pesto. Lo striscione, per decenza è stato tolto. E il sogno di diventare la piattaforma per un mercato potenziale di 800 milioni di persone, così continuano a scrivere i giornali italiani, per il momento è meno di una mera ipotesi.

Nei giorni scorsi è arrivata in Italia una de-

legazione di sindacalisti della Zastava, ospiti dell'associazione "Non bombe ma solo caramelle". Ha portato la sua testimonianza a Brescia e a Trieste. Ed ha voluto approfondire le reali intenzioni della Fiat. Finora le auto prodotte sono state quindicimila. Prodotte è una parola grossa. Il modello è quello della vecchia Punto, che i mille operai serbi non fanno altro che assemblare con componenti che arrivano dalle più svariate province dell'Impero Fiat. Alla Zastava, insomma, non viene prodotta nemmeno una vite.

«La Fiat entro il 31 marzo del 2009 - scrive Nenad Popovic, presidente del Consiglio economico del Partito democratico serbo - doveva versare 200 milioni del capitale iniziale. L'anno prossimo sarebbe dovuta partire la produzione di un modello nuovo, per la quale dovevano essere assunti circa 2.500 lavoratori. Cosa c'è da festeggiare?».

Ma la beffa non è finita qui. I lavoratori vengono retribuiti con le sovvenzioni del Governo della Serbia, che in questo accordo dovrà metterci 300 milioni. La Fiat ci

mette solo i componenti ed ha il 10% di contributo statale garantito su ogni vettura. Se l'azienda è ripartita è stato grazie ai serbi, in realtà, che hanno speso 14 milioni per gli impianti e avevano comprato per 3 milioni la licenza per riscattare il marchio e chiamare la vettura "Zastava10". Ora però, se l'accordo diventerà operativo la proprietà tornerà in mano alla Fiat con il 66% delle azioni. E quindi

anche la licenza di produzione di quel modello di auto.

Il gioco della Fiat è chiaro. E sembra la fotocopia di quanto è già accaduto in Italia: profitti privati e oneri pubblici.

Senza metterci una lira di investimento, Marchionne ha imposto lo "stile Fiat": azzeramento delle relazioni sindacali, condizioni di lavoro da anni '50, soprattutto per quel che riguarda la verniciatura, e clima di tensione contro chi prova anche soltanto a sollevare dubbi e perplessità. La Polonia non è così lontana. E i manager lasciano capire che a trasferire la misera quota di produzione di circa ventimila vetture all'anno, non ci vuole poi granché.

La Serbia, intanto, si sta letteralmente svenando per convincere la Fiat a restare: terreni risanati e regalati, zona franca e infrastrutture. L'assalto all'Est Europa è pronto. "Quattroruote" scrive che il prossimo anno partirà la produzione del nuovo modello, ma gli impianti, fanno sapere i delegati del sindacato serbo dei metalmeccanici, non ci sono ancora. «Per montarli - dicono - non ci si può mettere meno di due

anni». Le previsioni economiche dell'Istituto centrale di statistica parlano chiaro: si passerà secondo le previsioni da una crescita del Pil del +5,4% del 2008 al -3% del 2009, sono calati drasticamente gli investimenti esteri, la disoccupazione è cresciuta di 2 punti percentuali (dal 14,4 al 16,4%) ed in genere la Serbia spende più di quel che produce.

La Fiat non è certo una dama di San Vincenzo.

Il gioco è chiaro: sembra la fotocopia di quanto già accaduto in Italia: profitti privati e oneri pubblici. Con azzeramento delle relazioni sindacali, condizioni di lavoro da anni '50, e clima di tensione

“
La bella addormentata si è risvegliata... Bartolini Progetti, definito tristemente il "rottamatore" di Ibm, chiede per la Multivendor Service prima la cassa integrazione a zero ore di 150 persone, poi il licenziamento collettivo di 55 lavoratori a pagina II
”



Ipercoop, Pesaro
Domeniche lavorative, non siamo solo consumatori, il diritto al riposo è alla base della vita a pagina II

Adelchi, Tricase
Roma-Lecce, la solidarietà ai lavoratori passa per i "fuorisede" a pagina III