

**Sintesi delle interviste a Zoran Markovic
segretario del Sindacato Samostanli di Fiat Auto Serbia a Kragujevac**

il 13 ottobre 2011 da parte di Associazione Zastava Brescia ONLUS
il 22 ottobre 2011 da parte di Non Bombe ma solo caramelle ONLUS

**Quanti sono i dipendenti attuali nella FAS (Fiat Auto Serbia)?
La sindacalizzazione?**

I dipendenti Fiat attuali sono 1201 (1001 operai e 200 impiegati) 956 erano stati in passato dipendenti della Zastava auto; poco piu' di 200 sono stati assunti utilizzando l'agenzia nazionale per l'impiego. A luglio scorso i lavoratori erano 1296; i 95 posti di lavoro in meno sono dovuti ad altrettanti auto-licenziamenti, a fronte di una liquidazione di 550 euro per anno lavorato. Ci saranno altri auto-licenziati entro la fine del 2011. La liquidazione ha avuto un aumento molto rilevante rispetto ai dati delle liquidazioni degli anni precedenti, che erano di 300 euro per anno lavorato; si dice, senza averne certezza, che queste liquidazioni sono state pagate dalla Fiat (che come vedremo ha interesse ad assumere nuovo personale), mentre precedentemente le liquidazioni erano a carico del Governo. Gli operai piu' anziani possono giungere fino a 11.000 euro di liquidazione, (somma abbastanza alta per la Serbia). Quelli autolicenziati sono per lo piu' di operai anziani, probabilmente incapaci di reggere il sistema di produzione WCM, con livelli di professionalita' e di istruzione piuttosto bassi.

A marzo 2012 dovrebbero cominciare altre assunzioni fino ad un totale circa di 1000 nuovi lavoratori entro settembre 2012, esclusivamente dall'agenzia nazionale per l'impiego; svaniscono cosi' le residue speranze dei lavoratori Zastava licenziati a gennaio 2011 di tornare il lavoro. Il totale finale dovrebbe essere di 2200 lavoratori, diminuito di quelli che si licenzieranno in questo periodo. Secondo le dichiarazioni ufficiali della FAS i lavoratori a pieno regime dovrebbero essere 2433.

Attualmente gli iscritti al Samostanli sono 743; 86 sono iscritti ad altri Sindacati.

**Quali sono i salari medi?
Quanti lavoratori sono in cassa integrazione?
Quanto percepiscono mediamente di cassa integrazione rispetto al salario?**

Il salario medio di un lavoratore che lavora a tempo pieno e' di 30-35 mila dinari al mese.

Il salario medio e' di 250 euro/mese, tenuto conto anche della cassa integrazione.

Tutti gli operai sono in cassa integrazione, e ricevono l'80% del salario.

Dove e' stata collocata la linea di montaggio della Punto?

Ci sono idee sul suo utilizzo futuro?

La linea Punto era stata smontata per fare spazio alle nuove linee; la previsione era di non riutilizzarla.

Attualmente la linea e' in via di re-installazione nel reparto Meccanica da parte di tecnici Comau, insieme a ditte esterne d'appalto; solo un piccolo numero del tutto trascurabile di lavoratori viene dalla FAS.

La FAS prevede di montare circa 10 unita' al giorno, fino a che ci saranno fondi di magazzino in Italia. Questo pero' solo in base alla richiesta del mercato.

Attualmente ci sono 4000 Punto invendute sui piazzali; se ne vendono meno di 100 al mese; le esportazioni sono pessoche' inesistenti (meno di 10 pezzi al mese).

A che punto e' il montaggio di nuove linee di produzione?

Quali modelli verranno prodotti?

Quali sono i tempi previsti per l'inizio delle produzioni?

Quale sara' a regime il numero di auto prodotte?

Prima di proseguire con l'intervista a Zoran riportiamo il link a un recente articolo in Italiano (1 ottobre 2011) comparso su GlasSrbije, che e' il sito multilingue della Radio nazionale, in cui si parla sia della Punto che del nuovo modello; questo articolo omette pero' di dire che ci sono 4.000 unita' invendute... e di chi paga i lavori...

http://glassrbije.org/l/index.php?option=com_content&task=view&id=13549&Itemid=56

Per quanto riguarda le nuove linee di produzione, da circa un anno si parlava di una produzione di Musa e di Idea, senza pero' che ci fossero conferme.

Ora si torna a parlare di un nuovo modello denominato LZero, che dovrebbe essere prodotto in due diverse versioni a cinque e sette posti. La Fiat considera questa vettura un segreto industriale; la scocca e' gia' pronta, ma e' proibito diffondere informazioni e tanto meno fotografie.

Secondo la Fiat la nuova vettura sara' presentata al salone dell'auto di Ginevra, a marzo 2012.

Il reparto carrozzeria e' pronto.

Il reparto verniciatura deve avere venti unita' di verniciatura automatica.

Al momento sono pronte due cabine, con le quali saranno verniciate le prime 40 vetture entro febbraio 2012; queste saranno le vetture di test e se saranno raggiunte le specifiche definite per gli standard dei Paesi in cui ci si aspetta di venderle (Europa, Stati Uniti e Russia), saranno installate le successive 18 cabine; per questa fase si prevedono sei mesi di lavoro; il reparto verniciatura dovrebbe quindi essere completato entro la fine dell'estate 2012.

Il reparto montaggio e' pronto.

I motori e il cambio saranno importati dall'Italia. Non si conoscono ancora le cilindrata.

Ma chi ha pagato le spese fino ad ora sostenute?

Si dice che tutte le spese fin qui realizzate sono state sostenute dal Governo serbo (con la sua tranche di 300 milioni nella joint venture con la Fiat) e da un prestito della Banca Europea degli Investimenti di 500 milioni di euro, garantito da un credito ipotecario aperto dal Governo sui capannoni.

INDOTTO

Ricordiamo che inizialmente l'indotto Fiat doveva essere collocato a Korman Polje, su 70 ettari, a meta' strada tra l'autostrada Belgrado-Nis e Kragujevac. Le prime informazioni (ottobre 2009) su quell'area erano trionfali: secondo l'allora ministro dell'economia Mladan Dinkic in quell'area avrebbero dovuto installarsi 14 imprese diverse (Magneti Marelli, Sigit, Delphi, Proma, Sbe, Adler, Toscana Gomma, Faurecia, Lear, Johnson Controls e Axcent) con circa 10.000 addetti.

A gennaio scorso lo stesso ministro (che poi si dimise di li a poco) annuncio' che il progetto di Korman Polje era finito in quanto non si era riusciti ad espropriare i terreni (i contadini avevano rifiutato la cifra offerta di 3 centesimi di euro a metro quadro) e che l'indotto Fiat sarebbe stato collocato in un'area di circa 20 ettari a Grosnica, usata in passato come deposito di mezzi dell'esercito serbo.

Grosnica si trova a poche centinaia di metri dallo stabilimento FAS.

A fianco passa una linea ferroviaria a doppio binario.

Si continua a parlare della costruzione della circonvallazione sud e del tunnel sotto la citta', che si prevedono per il 2014.

A Grosnica lavorano molte imprese di movimento terra e costruzioni edili; il supervisore dei lavori e' una impresa privata, la MIS, che ha firmato un contratto sia con il Governo che con la Fiat, ed e' di proprieta' di una delle persone piu' ricche della Serbia, Miroslav Miskovic, proprietario della piu' grande holdig serba, la Delta Holding: banche, assicurazioni, supermercati, costruzioni, e molto altro.

Al momento sono in via di realizzazione le strutture in cemento armato di alcuni grandi capannoni, oltre che molti lavori di sbancamento.

I costi della realizzazione di Grosnica non sono conosciuti; non si sa ufficialmente chi paga i lavori, ma il Sindacato sostiene che sia sempre il Governo serbo.

Si confermano i benefits che dovrebbero ricevere le aziende dell'indotto:

1. almeno 5000 euro per ogni nuovo assunto
2. esenzioni delle tasse di qualunque tipo per 10 anni
3. zona franca doganale

Nella migliore delle ipotesi verso la fine del 2012 potranno essere al lavoro nell'indotto circa 1000 operai, suddivisi in sei aziende diverse, tra cui Magneti Marelli e General Control, le quali si sono registrate in Serbia.

Secondo GlasSrbije, nell'articolo citato precedentemente, le aziende dell'indotto saranno quattro; secondo altre fonti potrebbero essere cinque o sei.

Come si vede siamo lontanissimi dai numeri assolutamente irrealistici di 14 imprese e 10.000 operai di cui si parlava all'inizio di tutta questa vicenda.

Le due imprese sopracitate hanno cominciato a chiamare i lavoratori della ex-Zastava, iscritti all'Agenzia pubblica per l'impiego, per iniziare la selezione del personale futuro.

Le selezione la fa l'Ufficio Risorse Umane della Fiat, che si occupa sia delle assunzioni per FAS che per l'indotto.

Si sta costituendo un ulteriore ufficio che si chiamerà Fiat Service che si occuperà dei contratti dei lavoratori sia per i lavoratori FAS che per i lavoratori dell'indotto.

Si tratta dunque sempre della Fiat, che agisce sotto altri nomi!

Riportiamo infine le parole con cui Zoran Mihajlovic (allora segretario del Sindacato Samostanli di Fiat Auto Serbia) concludeva l'intervista che Non bombe ma solo caramelle gli fece nel marzo 2011, sette mesi fa.

Se non arriva l'indotto della Fiat tutto quello che è stato fatto finora si risolverà in un disastro.

La fabbrica da sola non darà lavoro ad un grande numero di persone, sono previsti in totale 2433 lavoratori con una produzione massima di 200.000 automobili a pieno regime.

Ma questa non è una grande produzione, e non si risolverebbe neppure il problema della disoccupazione a Kragujevac. Saremmo solo un piccolo granello di sabbia nell'impero Fiat.

Senza l'arrivo dell'indotto il pericolo è che qui a Kragujevac si assembleranno pezzi di provenienza dall'Italia; si faranno lavorare 2500 lavoratori avendo perduto 7500 posti di lavoro. In questo modo avremo regalato anche 300 milioni di euro (l'investimento del governo serbo) e creato 5000 posti di lavoro in Italia.

Qui non c'è produzione, non ci sono investimenti, siamo ad un passo dal baratro.

Trieste, 7 novembre 2011