

Il rilancio su quattro ruote

L'accordo tra Fiat e governo di Belgrado sulla ripresa della produzione di auto in Serbia suscita speranze per l'economia in una zona dei Balcani segnata da crisi e disoccupazione. Una storia di delocalizzazione vista «dall'altra parte»

Cecilia Ferrara *

KRAGUJEVAC (SERBIA)

La Serbia è inaspettatamente balzata agli onori delle cronache italiane lo scorso luglio, quando l'amministratore delegato del gruppo Fiat, Sergio Marchionne, poco dopo il referendum nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, ha rivelato in un'intervista che il nuovo modello Fiat LO sarà stato prodotto nel Paese balcanico, a Kragujevac. I giornali si sono chiesti: che cosa c'entra questa città? Dove si trova? Ma la Serbia e Kragujevac c'entrano con la Fiat, da molti anni.

Kragujevac, 140 km a sud di Belgrado, è la capitale della regione della Šumadija che, nella storia della Serbia moderna, ha svolto un ruolo propulsivo nella lotta per l'indipendenza e l'unità del Paese. Quarta città in ordine di grandezza, dagli anni Cinquanta del Novecento è soprattutto la città dell'auto, come Torino. Fu qui, infatti, che nel 1953 la Zavodi Crvena Zastava (Dipartimenti Bandiera rossa, abbreviato in «Zastava») iniziò a produrre automobili. Fin dagli inizi stipulò accordi con la Fiat che vendeva tecnologia e licenze alla fabbrica della Jugoslavia di Tito. In seguito la Fiat stipulò accordi di produzione anche in Urss e Polonia. La prima auto a essere prodotta in Jugoslavia fu la Fiat Campagnola. Prima, invece, per diffusione a livello nazionale, con un milione di esemplari prodotti, fu la Fiat 600, o Zastava 600 nella versione di Kragujevac, l'auto che gli jugoslavi chiamavano affettuosamente «Fića», piccola Fiat. La leggenda vuole che gli operai più meritevoli ricevessero come premio un volo in elicottero con l'avvocato Agnelli. La città si sviluppò grazie - e assieme - alla fabbrica, che alla fine degli anni Ottanta arrivò a impiegare qui oltre 35 mila persone, compreso l'indotto.

Lo sgretolamento violento della Jugoslavia negli anni Novanta - tra il 1991 e il 1995 ci furono le guerre di Croazia



e di Bosnia -, il bombardamento della Nato sulla Serbia nel 1999 per la questione del Kosovo che distrusse parte degli impianti, lo smembramento e la vendita - a partire dal 2001 - di parti del gruppo Zastava, che produceva anche armi, hanno portato a un declino vertiginoso del comparto automobili della Zastava, emorragia di posti di lavoro e, di conseguenza, della città stessa, tanto che venne soprannominata la «valle della fame».

TORNANO GLI ITALIANI

Quando, alla vigilia delle elezioni presidenziali serbe del 2008, fu firmato l'accordo tra il governo serbo e la Fiat, qualcuno vide quell'atto come un regalo elettorale ai democratici di Boris Tadić che fu confermato presidente la settimana successiva. A Kragujevac fu affisso uno striscione sulla via principale con la scritta, in italiano, «Bentornati». Il contratto ha definito una *joint-venture* tra la Fiat, che avrebbe acquisito il 70% della Zastava, e lo Stato serbo che ha mantenuto il 30%. Il totale dell'investimento dovrebbe essere di 700 milioni di euro da parte del Lingotto e 300 da parte di Belgrado. Fino a oggi gli investimenti sono stati di 150 milioni di euro. La nuova compagnia, nata nell'autunno del 2009 si chiama Fijat Automobili Srbije (Fas).

«La Fas finora ha impiegato circa mille lavoratori - spiega Zoran Mihajlović, delegato nella Fas per il sindacato indipendente - e dovrebbe arrivare ad assumerne almeno 2.500. Secondo quanto già annunciato dalla Fiat, qui si dovrebbero realizzare due nuovi modelli con una produzione di circa 200mila auto all'anno. Dovrebbero aprire altre quattordici fabbriche di componentistica, la più grande delle quali dovrebbe essere

la Magneti Marelli». L'obiettivo di Kragujevac, hanno ripetuto tutti e *in primis* il sindaco della città, è quello di tornare a essere la «Detroit dei Balcani» e diventare il punto di riferimento per il mercato dell'Est.

Per ora in fabbrica si assemblano le Punto Classic, un modello vecchio destinato al mercato interno, e poco altro che viene sovvenzionato dal governo grazie a incentivi per la rottamazione. «La Fiat ha avuto agevolazioni forti per investire in Serbia - continua Mihajlović -: non paga per i terreni e gli impianti esistenti e il rinnovamento della fabbrica è sovvenzionato dallo Stato. Ha

ottenuto esenzioni sulle tasse comunali e sul costo del lavoro degli operai. Inoltre, è stata costituita una zona di libero scambio perciò i pezzi in arrivo dall'Italia sono esenti da tasse doganali». Senza contare il basso costo del lavoro considerato che lo stipendio medio di un operaio si aggira attorno ai 300 euro.

A DIECI ANNI DA MILOSEVIC

Oggi la Serbia è molto cambiata dall'epoca di Milosević è guidata da una coalizione fortemente europeista che ha raggiunto uno degli obiettivi più ambiti dai serbi: la libertà di movimento verso i Paesi dell'Unione europea grazie alla liberalizzazione dei visti. Paradossalmente al governo con i democratici di Boris Tadić c'è il partito socialista erede della politica di Milosević, cosa impensabile fino a pochi anni fa.

Anche il più grande nodo sul cammino dell'integrazione della Serbia, il Kosovo indipendente riconosciuto dalla maggior parte dei Paesi europei, non ha suscitato sussulti nell'opinione pubblica quando, lo scorso luglio, la Corte internazionale di giustizia dell'Aia, sottoposta

La Serbia e Kragujevac c'entrano con la Fiat da molti anni. Qui nel 1953 la Zastava cominciò a produrre auto e a fare accordi con la Fiat per le tecnologie

ACCESSO ALLA RUSSIA

Sociologo e sindacalista, direttore del Centro studi nazionale della Cisl, **Bruno Manghi** conosce il mondo della Fiat e più in generale le relazioni tra imprese, istituzioni e rappresentanze dei lavoratori. Gli abbiamo chiesto un commento sull'iniziativa della Fiat in Serbia.

Il piano della Fiat è audace e non è detto che avrà successo. Rientra in un **piano a «piattaforme continentali»** che oggi riguarda Fiat e Chrysler insieme e nel quale tali piattaforme devono servire i mercati in cui si collocano le aziende. La piattaforma sudamericana vede una presenza in Brasile già consolidata. In Europa, invece, non si sa ancora se l'Italia sarà o meno al centro della piattaforma. In Serbia, dove la Fiat aveva un insediamento modesto, l'investimento ha **due vantaggi**: c'è un intervento favorevole da parte del governo locale e, soprattutto, esistono **relazioni privilegiate della Serbia con la Russia** che possono significare un elemento di sviluppo verso quel mercato. È una **scelta di convenienza in un quadro di internazionalizzazione**, in cui la Russia e i Paesi circonvicini rappresentano un ambito interessante.

Queste delocalizzazioni consentono di ottenere un vantaggio economico grazie alle retribuzioni più basse?

Sì, ma dura poco, perché **in pochi anni le retribuzioni crescono**. Un caso classico è la Corea del Sud, dove gli stipendi dei lavoratori del settore hanno superato perfino quelli italiani. Lo stesso accadrà in Cina. Il vantaggio è la **relazione con il mercato**. Come tutto l'Est europeo, la Serbia ha un livello di istruzione sufficiente, qualche tradizione tecnica, anche se non le si affidano grandi numeri come in Polonia. La Fiat fa **un investimento medio**, in attesa di vedere quali saranno i risultati fra tre o quattro anni.

Oggi il sindacato italiano come dovrebbe considerare questo tipo di operazioni?

Questa **internazionalizzazione è vitale** per una multinazionale che cerca di restare a galla. Per il sindacato italiano il problema è, semmai, **quale «baricentro» resta in Italia**, oltre a quello della ricerca che finora ha funzionato abbastanza. Le delocalizzazioni riuscite hanno **riflessi positivi su quello che resta in patria**, si è visto in tante aziende del nord-est. L'importante è dove si colloca il **polo «pensante»** della produzione, cioè se si mantiene nel Paese di origine la parte tecnica, di ricerca e strategia. È la strada che ha seguito la **Germania**. Intanto in Serbia è stata fatta una mossa di geopolitica aziendale, è stata colta un'opportunità. E può anche portare un **contributo di stabilizzazione per la regione**, se si vuole avere uno sguardo lungo.

Kragujevac, una manifestazione sindacale. Nelle pagine precedenti, un operaio della Zastava alla catena di montaggio.

a quesito da Belgrado, ha decretato che la proclamazione di indipendenza del Kosovo non è contro il diritto internazionale. In altre occasioni si sarebbero viste manifestazioni di piazza in difesa dell'orgoglio serbo. Ma se non è mossa più nemmeno dall'orgoglio nazionale, a che cosa pensa la gente oggi?

«Il problema è che siamo molto colpiti dalla crisi - afferma Jelena, giovane antropologa impiegata nel museo di Etnografia di Belgrado -. La Serbia ha contrattato un prestito dal Fondo monetario internazionale per quasi tre miliardi di euro e in cambio ha bloccato le assunzioni e gli stipendi degli statali. I prezzi salgono e io non so se a gennaio avrò ancora un lavoro. L'unica cosa buona - conclude - è che siamo abituati a cavarcela, dopo dieci anni di embargo e guerre. in qualche modo, grazie all'aiuto di famiglia e amici, ce la si fa».

L'impoverimento del Paese seguito alle guerre, all'embargo e alla dissoluzione della Jugoslavia non è mai stato del tutto recuperato. «Kragujevac è cambiata molto in questi ultimi quattro anni - racconta Mauro Mascioli che, per conto di una Ong italiana,

L'impoverimento del Paese seguito a guerre, embargo e alla dissoluzione della Jugoslavia non è mai stato del tutto recuperato. Kragujevac è vitale ma nella Serbia profonda restano problemi

ha seguito un progetto di assistenza agli anziani della città - è molto più vitale: la costruzione di nuovi centri commerciali fa girare un po' di soldi, lo stesso parco macchine è cambiato. Ma la Serbia, in generale, ha ancora molti problemi». L'Ong di Mascioli, Prosvil, legata alla Cgil è arrivata a Kragujevac dopo la guerra proprio per i forti legami tra il sindacato della Zastava e quello italiano. Promuove un progetto finanziato dalla Ue con i sindacati serbi e le associazioni degli imprenditori e



indirizzato all'emersione del lavoro nero. Le tre città in cui si svilupperà sono Loznica, con un tasso di disoccupazione del 41%, Kruševac, con 16mila disoccupati su 65mila abitanti, e Subotica con oltre 10mila senza lavoro. In queste realtà le cause di un così alto numero di disoccupati si possono far risalire alla privatizzazione e alla chiusura di molte industrie. Di conseguenza si è creato un vasto mercato informale del lavoro. «È questo il paradosso della Serbia: a Belgrado lo sviluppo è visibile, il cambiamento politico e sociale è palpabile, l'Europa sembra dietro l'angolo. Ma l'altra faccia del Paese sono queste zone della Serbia profonda in cui il progresso è rimasto indietro e l'Europa è lontana», conclude Mascioli.

Predrag Voštinić lavora per una Ong regionale legata a Unimondo e vive a Kraljevo, una cittadina non lontana da Kragujevac. «Si fa di tutto per far credere che si stia andando avanti, che c'è progresso, ma in realtà quello che si vuole ottenere è un sostanziale silenzio da parte della popolazione. L'idea è che non si può fare di più, quindi è meglio stare zitti e tirare avanti. Chi ha un lavoro accetta qualsiasi condizione perché

se se ne va c'è un altro pronto a subentrare». Anche Predrag lamenta una certa atteggiamento apatico dei suoi concittadini. «La politica si è appiattita in maniera incredibile. Oggi tutti i partiti potrebbero far parte della stessa coalizione, non c'è vera differenza tra uno e l'altro e quindi non c'è opposizione».

Dove sono i ragazzi che il 5 ottobre 2000 invasero il parlamento e la sede della televisione di Stato per abbattere il «macellaio dei Balcani» Milosević? «Sono stanchi - aggiunge Predrag -. Io ero tra quelli. In quel momento pensavo che fosse ciò che avevo aspettato per tutta la vita, ma il cambiamento non è stato come lo volevamo noi. Intendiamoci, siamo ben lontani dalla situazione degli anni Novanta: la Serbia è un Paese aperto, non ho più paura della polizia, né delle autorità, anzi collaboriamo. La società civile è attiva e dialoga con le istituzioni, mentre le rivendicazioni nazionaliste sono un'arma spuntata. Il problema è che la situazione economica è molto pesante e non so se l'investimento Fiat basterà a risollevarla». La cosiddetta «transizione» non è ancora finita. ■

* *Corrispondente di Osservatorio Balcani e Caucaso*