

tratto integrativo del gruppo Fiat sarà la prima occasione buona per verificare se è possibile ottenere miglioramenti salariali, ma soprattutto normativi, senza che nessuno abbia la percezione di averci rimesso qualcosa.

Gli strumenti sindacali per praticare la solidarietà sono diversi anch'essi a seconda della suddivisione sopra citata. In ambito difensivo credo ci si debba attrezzare per concentrare più poteri in mano alle federazioni sindacali internazionali e avversare con più determinazione le leggi e gli accordi (nazionali o transnazionali) che costituiscono un obiettivo arretramento rispetto alla condizione attuale dei lavoratori nei singoli Stati. Nel nostro ambito di Comunità europea, credo che sia utile garantire

un'impalcatura normativa comune su salari, orari e mercato del lavoro (leve generalmente usate dal padronato per far saltare le velleità unificatrici sindacali) che renda di fatto molto difficile attuare il *dumping* sociale almeno tra gli Stati membri.

In ambito propositivo penso che la difesa dei contratti nazionali di categoria e lo sforzo per farli diventare transnazionali sia l'unica vera traduzione pratica dei principi solidaristici che appartengono da sempre al movimento sindacale e che hanno consentito ai lavoratori di raggiungere e mantenere il loro status sociale attuale.

A bisogni comuni risposte comuni. La parcellizzazione dei rapporti di lavoro, fino al grado individuale, è dannosa per le persone, ma anche per i

ZASTAVA – SERBIA

Nell'attuale Zastava auto ci sono tre sindacati: Samostalni, che rappresenta il 75% dei lavoratori; Asns (Associazione sindacati liberi e indipendenti) e Nezavisnost (Indipendenza) coprono insieme il restante 25%.

La **Zastava** è un'antica fabbrica di auto, armi e macchinari fondata nel 1853 nella città serba di Kragujevac. La sua prima attività per quasi un secolo fu la costruzione di armi.

Dopo un primo tentativo di produzione di veicoli soprattutto ad uso militare durante e appena dopo la Seconda guerra mondiale – un camion Ford e la Jeep Willys –, il vero inizio come casa automobilistica si ebbe nel 1953, quando l'azienda che si chiamava allora **Zavodi Crvena Zastava**, in seguito a un primo accordo con Fiat, acquisì la licenza per la produzione della Fiat Campagnola. Il 17 novembre 1953 la prima Campagnola AR51 uscì dagli stabilimenti Zastava di Kragujevac. La produzione continuò fino al 1962 e 4.640 esemplari furono assemblati.

L'anno successivo arrivò la Fiat 1400 il cui primo esemplare uscì dalla fabbrica il 12 agosto 1954. Ne furono prodotte alcune anche nella versione 1900 e saranno parecchie decine di migliaia le berline che verranno fabbricate in totale. Poi fu anche presentata la Fiat 1100D, ma sarà con la messa in produzione della Zastava 600, un'auto identica alla Fiat 600, che la Zastava conoscerà il più grande sviluppo; la 600 venne sostituita nel 1962 dalla 750 e nel 1980 dalla 850 esteticamente sempre pressoché invariate ma dotate di motori dalla cilindrata sempre più grande. Il modello conobbe un successo enorme. La produzione della Z850 finirà con il bombardamento della fabbrica nel 1999. Nello stesso periodo veniva venduta anche la Zastava 1300, identica alla Fiat 1300.

Agli inizi degli anni Settanta un'importante novità fu la Zastava 101, una 128 con il baule modificato; questa divenne l'auto più diffusa e più venduta nella Jugoslavia e venne esportata in Africa, in Asia, a Cipro, in Spagna, in Germania e in Belgio con il nome di Zastava Skala. In catalogo vi era anche la Zastava 125, identica alla Fiat 125P, disponibile in versione Kombi. La Zastava commercializza Zastava 600 Kombi, furgoncino derivato della 600 e Zastava 900E, derivato dal Fiat 900 Panorama. Nel 1981 compare un modello destinato a fare storia, la Zastava Yugo 45 in sostituzione della 750, che monterò i motori della Fiat 127, la prima a «sbarcare» negli Stati Uniti, lo stesso modello che verrà commercializzato in Italia nel 1991 con il nome Koral e con marchio Innocenti.

Nel 1988 viene messa sul mercato la Zastava Florida, un modello con i motori e gli interni della 128 ma con una linea rivoluzionaria simile ad auto che diverso tempo dopo entreranno in commercio (Opel Astra, Citroën ZX, Fiat Palio, ad esempio) seppur dotate di meccanica di livello superiore.

Nel 1993 la Zastava rinnova la 101 denominandola Skala 55 che viene affiancata dalla Zastava 128 anche in versione pick-up. Dopo gli 85.000 veicoli sfornati nel 1968 e il picco dei 220.000 nel fatidico '89 (con 53.000 lavoratori dipendenti), Zastava precipita nel baratro con la Jugoslavia negli anni Novanta. Colpita dagli effetti della guerra, dell'embargo contro il regime di Slobodan Milosevic e, in particolare, dai bombardamenti Nato del 1999 – a causa dei quali l'industria viene semidistrutta – si ritrova con meno di 4.000 addetti (13.500 fino al 1999) e una produzione annua ridotta a 10-15.000 vetture.

I tentativi di rilancio, avviati nella nuova Serbia democratica dopo la caduta di Milosevic (ottobre 2000) con la ricerca di partner stranieri per le privatizzazioni, sono ancora in atto e riguardano diversi rami della *holding*.

Il 30 aprile 2008 è stata diffusa la notizia della firma di un memorandum d'intesa tra lo Stato serbo (Zastava auto non è stata privatizzata) e la Fiat. Sono trapelate indiscrezioni che prevedono la creazione di una *joint venture* con la Fiat, che ne deterrà il 70% (la restante quota sarà dello Stato serbo), impegnandosi per contropartita a investire nello stabilimento di Kragujevac 700 milioni di euro (a cui si aggiungeranno 200 milioni di investimenti statali tramite agevolazioni fiscali). Inizialmente potrebbe essere prodotta in loco la Fiat 500. L'accordo prevede che l'impianto possa produrre entro il 2010 300.000 vetture l'anno.

Attualmente la Zastava produce l'erede della Yugo: la Koral che ha subito un *restyling* nel 2002, la Florida terza serie; la Skala 55; dalla fine del 2006 la Zastava 10, identica alla Fiat Punto.

Del gruppo Zastava fa parte anche la Industria veicoli Torino (Ivt), azienda italiana di Torino nata nel 1998, che oltre ad allestire lo Zastava Ducato, lo Zastava Rival e lo Zastava New Rival, produce anche lo ZK R1, erede dello ZK 101.