

ЛОНДОН – Италијански „Фијат” је одлучио да, због пада продаје, на две недеље затвори све своје фабрике у земљи и око 30.000 радника пошаље на принудни одмор, али се то не односи на Крагујевац.

Портпарол торинског гиганта Ричард Гадезели је за ВВС рекао да затварање фабрика у Италији нема никакве везе са евентуалним сличним потезима у Крагујевцу.

„Не постоји веза између погона у Италији и оног у Србији или било које друге фабрике у свету”, рекао је он, али је додао да он не може предвидети шта ће бити у будућности, па не зна ни шта ће бити са производњом у Крагујевцу.

Као битну ставку Гадезели је навео то што су производни капацитети у Крагујевцу тренутно мали и што се у Србији производе аутомобили намењени једино домаћем тржишту, док се у Италији праве аутомобили за целу Европу.

Лондонски стручњак за аутомобилску индустрију Дејвид Бејли, пак, овом одлуком руководства торинског аутомобилског гиганта није изненађен.

„Фијат је прошле године у више наврата затварао фабрике да би спречио гомилање залиха аутомобила. Ово је, међутим, први пут да је производња прекинута у свих шест истовремено. Главни разлог је што се предвиђа да ће ове године продаја пасти за 350.000”, рекао је Бејли.

Милански стручњак Андреа Малан, пак, подсећа да је „Фијат” прошле године, због светске кризе, радио са половином капацитета.

„Тражња нових аутомобил у Италији биће за најмање десет одсто мања него лане, првенствено због одлуке владе да одустане од финансирања шеме 'старо за ново'. Та шема је прошле године омогућила да Фијат да прође боље од конкурената”, рекао је Малан.

Одлука пословодства да „Фијат” на две недеље затвори све фабрике у Италији, наравно, није наишла на одушевљење синдиката.

Штрајкови у неким фабрикама, којима прети затварање или отпуштање вишка запослених, већ су почели.

У Пратола Сери код Авелиња, где се производе мотори, радници су се чак сукобили са снагама реда: „Срамота је да су на нас послали 200 војника у пуној борбеној опреми. Једноставно су нас подигли и однели из фабрике. Срећом, нису нас тукли”, истакли су они.

„Остаћемо овде. Фијат нам је одузео достојанство. Радници протестују да би сачували радна места, а не у име некакве урбане гериле”, упозоравају радници.

Малан, међутим, мисли да ће синдикати морати да схвате да су се околности промениле, јер „то важи за целу Европу, мада се Европљани, за разлику од САД, силно труде да спрече затварање фабрика и већина влада је против тога”.

Дејли ипак процењује да будућност аутомобилске индустрије у Европи није ружичаста, јер су производни капацитети у Европи превелики, чак су и пре рецесије надмашивали тражњу бар за 20 одсто, па је рационализација неминовна, што значи мање производње и радних места.

„Џенерал моторс” је, на пример, одлучио да задржи своју европску подружницу Опел, али са смањеним капацитетом, што подразумева затварање 9.000 радних места. Могуће је затварање „Опелове” фабрике у Белгији, а можда и једне у Немачкој.

(Фонет)