

*I lavoratori del settore auto iscritti al sindacato UAW di Ford, Stellantis e General Motors sono entrati in sciopero dal 15 settembre. È solo l'ultimo di una serie di scioperi indetti o minacciati dai lavoratori di settori - spedizioni e logistica (UPS), produzione televisiva e cinematografica (Hollywood), hotel e tempo libero - durante quella che è stata definita la "calda estate degli scioperi". Considerata la sua portata, lo sciopero potrebbe infliggere un duro colpo all'economia statunitense e all'industria automobilistica, un settore industriale strategico investito dalla conversione verso i motori elettrici. L'intera classe lavoratrice statunitense sta a guardare per vedere se i lavoratori del settore automobilistico riusciranno a recuperare decenni di concessioni (givebacks) e a vincere un contratto trasformativo. Possono diventare il traino di un movimento dei lavoratori più vasto che si confronta con le minacce strutturali per la sicurezza del lavoro e le prospettive più cupe che caratterizzano la transizione verso il capitalismo verde, l'intelligenza artificiale generativa e il potere del capitalismo finanziario.*

Dal 15 settembre è iniziata l'agitazione sindacale annunciata come "il più grande sciopero automobilistico da generazioni" che coinvolge direttamente 146.000 lavoratori del settore dell'auto statunitense iscritti al sindacato United Auto Workers (UAW)<sup>1</sup> e dipendenti di Ford, Stellantis (che controlla la Chrysler) e General Motors (e indirettamente coinvolge altre centinaia di migliaia di lavoratori dell'indotto), le "tre grandi" di Detroit che producono quasi la metà dei veicoli leggeri fabbricati negli Stati Uniti e il 40% delle vendite di auto nel mercato statunitense. Hanno lasciato il lavoro alle 23:59 del 14 settembre dopo che le trattative contrattuali non sono riuscite a raggiungere un accordo. Si tratta della prima volta che il sindacato sciopera contro le "tre grandi" contemporaneamente, una decisione che ha colto di sorpresa le controparti<sup>2</sup>.

Lo sciopero "stand up" ha preso avvio in tre stabilimenti di assemblaggio a Wayne, Michigan (Ford), Wentzville, Missouri (GM) e a Toledo, Ohio (Stellantis), che danno lavoro a circa 12.700 lavoratori e che sono fondamentali per la produzione di alcuni dei veicoli più redditizi delle "tre grandi" di Detroit, tra cui la Ford Bronco e Ranger, la Jeep Wrangler e la Chevrolet Colorado. Mentre per ora il 90% dei membri dell'UAW continua a lavorare con contratti scaduti, ma se le trattative non faranno passi in avanti, lo sciopero sarà esteso ad altri impianti a partire da venerdì 22 settembre<sup>3</sup>, arrivando anche a coinvolgere gli impianti delle "tre grandi" in Canada, per aumentare la pressione sulle aziende. Il sindacato ritiene che questa tattica selettiva (da "guerra asimmetrica", in parte sciopero a "scacchiera" e in parte sciopero improvviso "a gatto selvaggio", che potrebbe diventare un incubo logistico per le imprese, considerato che l'automobile media contiene oltre 30.000 parti) possa dare massima leva e flessibilità nella lotta, bloccando le produzioni più richieste e profittevoli e i flussi più critici della supply-chain, ma limitando il danno economico per i lavoratori, per ottenere un contratto con ciascuna delle "tre grandi". Terrà le aziende nel dubbio e farà affidamento su disciplina, organizzazione e creatività. L'opzione di scioperare in tutte le strutture produttive, comunque, rimane "ancora sul tavolo". "Se dobbiamo dare il massimo, lo faremo", ha detto il presidente dell'UAW.

L'UAW afferma che i lavoratori non sono mai stati completamente risarciti per le concessioni fatte dopo la crisi finanziaria del 2008-2009, quando accettarono una serie di tagli per salvare l'industria. Le case automobilistiche furono salvate anche grazie all'infusione di enormi risorse pubbliche e presto tornarono a registrare profitti<sup>4</sup>. Ma i lavoratori sono stati finora esclusi dalla condivisione di una quota dei 250 miliardi di dollari di profitti (+92%) che le "tre grandi" case automobilistiche hanno raccolto negli ultimi dieci anni, mentre le remunerazioni dei manager sono cresciute del 40% e quasi 66 miliardi di dollari sono stati pagati agli azionisti in dividendi azionari o riacquisti di azioni proprie. Ha prevalso "l'avidità aziendale" che "costituisce la barriera che impedisce il movimento e un contratto giusto e buono per i lavoratori del settore automobilistico".

I lavoratori sono guidati dal presidente dell'UAW, Shawn Fain, che è stato eletto direttamente dai membri della base a capo del sindacato in primavera (e ha "scelto di prestare giuramento in questo ufficio sulla Bibbia di mia nonna") come parte di una campagna di riforma al suo interno (dopo anni di dirigenti corrotti e affaristi), volta ad adottare un approccio più aggressivo nei confronti della contrattazione<sup>5</sup>. Alla fine di agosto, la UAW aveva annunciato che circa il 97% dei membri avevano votato a favore dell'autorizzazione allo sciopero se le sue richieste non fossero state accolte dalla controparte. "La leadership nazionale determinerà gli obiettivi e i tempi appropriati per ulteriori azioni di sciopero. Questo è il momento decisivo della nostra generazione. I soldi ci sono, la causa è giusta, il mondo sta guardando e la UAW è pronta a sollevarsi", ha detto Fain in un video su Facebook. La piattaforma contrattuale UAW include 5 principali richieste:

- un aumento salariale di almeno il 36% (la richiesta iniziale era 40%) in quattro anni ossia la percentuale di aumento degli stipendi dei manager tra il 2013 e il 2022<sup>6</sup>. La retribuzione massima per un lavoratore alla catena di montaggio della UAW in base al contratto del 2019 è di 32 dollari l'ora. Le case automobilistiche hanno offerto aumenti salariali che vanno dal 17,5 al 20% per un contratto di 4 anni e mezzo;
- la fine dei sistemi salariali a due livelli in cui nuovi assunti e lavoratori temporanei vengono pagati molto meno per svolgere lo stesso lavoro di quelli di primo livello con anzianità<sup>7</sup>. I lavoratori ora partono da 18 dollari (ci vogliono 8 anni per passare al primo livello) e i lavoratori temporanei (con contratti con le agenzie del lavoro) ricevono 15 dollari l'ora. L'UAW vuole che i lavoratori temporanei siano convertiti a tempo pieno dopo 90 giorni di lavoro, con tutti i *benefit*. Le aziende affermano che i lavoratori a tempo pieno ricevono un compenso superiore alla loro retribuzione oraria, se si tiene conto dei pagamenti per la partecipazione agli utili e altri bonus. Negli ultimi quattro anni, i lavoratori a tempo pieno hanno ricevuto ciascuno decine di migliaia di dollari in partecipazione agli utili, mentre i lavoratori temporanei non ricevono nulla. Inoltre, le aziende sostengono che l'assunzione di lavoratori temporanei consente loro di gestire le fabbriche in modo efficiente, di rispondere alle impennate della domanda dei consumatori e di offrire ai dipendenti a tempo pieno una maggiore flessibilità lavorativa;

- un aumento dei *benefit* per i pensionati (come il ripristino delle prestazioni sanitarie) e la restituzione di una pensione definita invece dei piani 401(k) che prevedono solo un contributo aziendale del 6,4%, imposti dopo il 2007. La UAW sta cercando di ripristinare coperture assistenziali e pensionistiche e i *benefit* che i lavoratori hanno perso durante le trattative contrattuali nel periodo della Grande Recessione del 2008. I lavoratori assunti dopo il 2007 generalmente beneficiano di coperture e *benefit* meno generosi rispetto ai lavoratori a lungo termine, e il sindacato vuole coperture e *benefit* migliori a tutti i livelli;
- il ripristino degli aumenti per l'adeguamento al costo della vita (la scala mobile), la *cost-of-living allowances* (COLA), alla quale si dovette rinunciare all'indomani della Grande Recessione; concessione che avrebbe dovuto essere temporanea ma che ha continuato ad essere inserita nel contratto. Le "tre grandi" hanno rifiutato questa proposta, anche se Ford ha offerto il ripristino di una formula COLA che il sindacato ha ritenuto così inadeguata che Fain ha fatto riferimento ad essa come "*neppure Diet Cola ma Coke Zero*";
- una settimana lavorativa di 32 ore a parità di salario con le 40 ore. L'UAW si oppone alla quantità di straordinari obbligatori che i lavoratori devono affrontare, affermando che i dipendenti sono esauriti dal lavorare dalle 50 alle 60 ore settimanali (12 ore al giorno), con pause ridotte al minimo e movimenti e controlli ripetitivi da eseguire in pochi secondi. Il sindacato chiede che i lavoratori siano pagati per 40 ore settimanali, ma lavorino solo per 32 ore;
- tutele per la sicurezza del lavoro e per i lavoratori colpiti dalla chiusura degli stabilimenti, con il piano di protezione delle famiglie che lavorano proposto dal sindacato, che includerebbe il diritto di sciopero in caso di chiusura degli stabilimenti e una garanzia che i lavoratori continueranno a essere pagati anche se l'impianto che li impiega chiude definitivamente. Dal 2003, le "tre grandi" hanno chiuso 65 stabilimenti automobilistici, rovinando vite umane, distruggendo famiglie e intere comunità. "*Per troppo tempo, le aziende automobilistiche hanno trattato questi stabilimenti e questi lavoratori come elementi usa e getta per i loro profitti. Se consentiti, continueranno a lasciare indietro intere città e comunità*", ha sostenuto Shawn Fain. La UAW sa che la produzione di veicoli elettrici richiede meno lavoratori rispetto alle auto tradizionali e che molti dei nuovi stabilimenti stanno sorgendo in stati che ostacolano gli sforzi di organizzazione dei sindacati.

### **Le trattative**

Le trattative tra le parti proseguono, ma per ora senza risultati fruttuosi (anche se ora tutte le "tre grandi" offrono un aumento dei salari del 20%). Prima dello sciopero, Fain ha pubblicato aggiornamenti video sulle trattative in cui ha definito le controproposte salariali di Ford e GM "*vergognose e offensive*" e quella di Stellantis "*profondamente inadeguata*". Inoltre, ha affermato che le "tre grandi" volevano mantenere in vigore salari a due livelli per i lavoratori e rifiutavano le proposte sindacali relative a piani di pensionamento e

pensione.

Le case automobilistiche hanno criticato le proposte del sindacato e hanno affermato che non sono *“fattibili”*. Sostengono che in questo momento, si fanno carico di circa \$ 64 l’ora per lavoratore, compresi salari e *benefit*, mentre le richieste della UAW raddoppierebbero all’incirca la fattura oraria totale del lavoro a circa \$ 130. Il massimo dirigente della produzione di GM, Gerald Johnson, ha affermato che le proposte di salari e benefit richiesti dalla UAW costerebbero alla casa automobilistica 100 miliardi di dollari – *“più del doppio del valore di tutta la General Motors e assolutamente impossibili da assorbire”*, senza però spiegare in dettaglio in che modo le proposte del sindacato comporteranno tale costo, o in quale arco di tempo. L’amministratore delegato della Ford, Jim Farley, ha affermato che *“non possiamo in alcun modo essere sostenibili come azienda”* se dovessero soddisfare le richieste salariali del sindacato. La CEO di GM Barra ha anche detto in una lettera ai dipendenti: *“Ricordate: abbiamo avuto uno sciopero nel 2019 e nessuno ha vinto”*. Posizioni sposate dagli organi di stampa mainstream che sostengono che i lavoratori hanno certamente bassi salari che non hanno tenuto il passo con l’aumento del costo della vita negli ultimi anni, ma *“le richieste che avanzano vanno ben oltre... fissando aspettative così elevate che, se effettivamente ottengono tutto ciò che vogliono, potrebbero finire per far fallire i loro datori di lavoro, soprattutto perché questi datori di lavoro potrebbero già trovarsi in una posizione più precaria rispetto a quanto suggeriscono i recenti livelli di profitto”*.

Fain ha osservato che, contrariamente a quanto si sente e legge nei media *mainstream*, la produzione automobilistica è ad alta intensità di capitale. La manodopera costituisce solo una piccola frazione dei costi. I prezzi medi delle automobili sono aumentati del 34% negli ultimi quattro anni, ma il costo della manodopera per veicolo è aumentato solo del 4-5%. In altre parole, la manipolazione dei prezzi da parte delle aziende, e non dei lavoratori, è responsabile dell’aumento dei costi per i consumatori.

### **I costi dello sciopero**

L’industria automobilistica contribuisce per circa il 3-3,5% al prodotto interno lordo (PIL) degli Stati Uniti, il settore industriale più ampio dell’economia (l’industria impiega solo poco più dell’8,3% della forza lavoro statunitense). L’offerta di veicoli, che si sta appena riprendendo dalla carenza dovuta alla pandemia, verrebbe colpita duramente, minacciando di innescare prezzi più alti per gli acquirenti e gravi disagi per i giganti dell’industria automobilistica. Uno sciopero di un mese presso le tre case automobilistiche potrebbe ridurre la produzione di ben 500.000 veicoli, secondo alcuni analisti, arrivando a costare alle *“tre grandi”*, lavoratori, fornitori e concessionari più di 15 miliardi di dollari.

Quello dell’auto è un settore strutturato su sistemi di subfornitura (le *supply-chains*) e produzione *just-in-time*, per cui l’amministrazione Biden sta prendendo in considerazione di erogare aiuti di emergenza alle piccole aziende fornitrici dei produttori di automobili per consentire loro di sopravvivere al periodo dello sciopero. La maggior parte dei principali

fornitori conta sulle *“tre grandi”* di Detroit per vendite nette totali tra il 25 e il 45%. Molti fornitori di parti per auto stanno ancora cercando di riprendersi dalle lunghe chiusure dovute alla pandemia di CoVid-19 e alle carenze di semiconduttori e sarebbero bloccati da un'altra interruzione, dicono gli analisti.

Economisti e politici temono i danni derivanti da uno sciopero diffuso e prolungato. Stellantis ha più di 90 giorni di Jeep in stock e ha prodotto SUV e camion facendo fare gli straordinari ai lavoratori. Ma una chiusura di una settimana dello stabilimento Jeep di Stellantis a Toledo potrebbe ridurre le entrate di oltre 380 milioni di dollari, sulla base dei rapporti finanziari dell'azienda.

L'amministratore delegato della General Motors, Mary Barra, ha dichiarato venerdì mattina alla CNBC di essere *“estremamente frustrata e delusa”* e che lo sciopero *“non sarà positivo per l'economia in generale”*. Ha chiesto che un accordo venga raggiunto rapidamente e ha aggiunto: *“Siamo pronti a portare avanti i negoziati”*.

La Ford ha affermato che le proposte della UAW farebbero raddoppiare il costo del lavoro negli Stati Uniti e che uno sciopero prolungato potrebbe significare che gli assegni di partecipazione agli utili della UAW (i piani 401k) per quest'anno saranno *“decimati”*. I manager della Ford hanno avvertito che i lavoratori degli stabilimenti non in sciopero che saranno costretti a fermare la produzione per la mancanza di parti prodotte da impianti in sciopero, saranno messi in disoccupazione temporanea. Già venerdì la Ford ha detto a 600 lavoratori che non scioperavano di non venire al lavoro e GM ha detto a circa 2.000 lavoratori di uno stabilimento automobilistico del Kansas che la loro fabbrica probabilmente sarebbe stata chiusa questa settimana per mancanza di pezzi, provenienti da uno stabilimento vicino in sciopero.

Anche se un accordo con una o più case automobilistiche potrebbe arrivare in qualsiasi momento, l'interruzione rappresenta un'opportunità per le case automobilistiche non sindacalizzate negli Stati Uniti, tra cui Tesla (che ora ha una capitalizzazione di mercato vicina agli 860 miliardi di dollari, quasi 80 volte i suoi guadagni annuali, mentre il rapporto prezzo/utigli di GM è inferiore a cinque) e le case straniere Toyota, Honda, Hyundai, Nissan, BMW e Mercedes. Questi marchi non sindacalizzati, insieme ai veicoli importati, rappresentano circa il 60% dei veicoli venduti sul mercato statunitense, hanno un indubbio vantaggio riguardo al costo del lavoro<sup>8</sup> e stanno investendo massicciamente nella produzione di auto elettriche.

Le *“tre grandi”* di Detroit, pur continuando a guadagnare la maggior parte dei loro soldi dalle auto a benzina, sono ansiose di contenere i costi mentre incrementano la produzione di veicoli elettrici e, al contempo, i lavoratori in sciopero vogliono preservare i posti di lavoro mentre l'industria si sposta verso le auto a batterie elettriche. Uno sciopero totale avrebbe un impatto sui guadagni di circa 400-500 milioni di dollari per ciascuna casa automobilistica interessata per ogni settimana di perdita di produzione, ha stimato Deutsche Bank. Alcune di queste perdite potrebbero essere recuperate aumentando i programmi di produzione dopo lo sciopero, ma questa possibilità svanisce quando lo sciopero si estende per settimane o mesi.

L'UAW dispone di un fondo per lo sciopero da 825 milioni di dollari creato con fondi

accumulati dalle quote sindacali e destinato a risarcire i lavoratori con 500 dollari a settimana durante lo sciopero (una volta in sciopero i lavoratori smettono di ricevere salari dalle aziende), oltre a coprire il pagamento della quota dell'assicurazione sanitaria. Il fondo potrebbe sostenere tutti i suoi membri per circa tre mesi. Il fondo sindacale, però, impallidisce in confronto ai miliardi di liquidità che le case automobilistiche hanno accumulato grazie ai robusti profitti derivanti dai pick-up e dai SUV costruiti dai membri dell'UAW.

### **Le conseguenze politiche**

Biden, il quale ha più volte si è dichiarato orgoglioso di essere *"il presidente più pro-sindacato"* nella storia degli Stati Uniti (ma i ferrovieri possono obiettare su questo), ha apparentemente sostenuto gli scioperanti quando ha parlato in una conferenza stampa poche ore dopo l'inizio dello sciopero. Nel suo discorso alla Casa Bianca ha affermato che: *"profitti aziendali record... dovrebbero essere condivisi da contratti record per la UAW"*. Ha inoltre espresso rammarico per il fatto che lo sciopero non sia stato evitato e ha esortato entrambe le parti a tornare al tavolo delle trattative. *"Nessuno vuole uno sciopero, ma rispetto il diritto dei lavoratori di sfruttare le loro opzioni previste dal sistema di contrattazione collettiva e comprendo le loro frustrazioni"*, ha affermato Biden. *"Apprezzo che le parti abbiano lavorato 24 ore su 24. La mia speranza è che le parti possano tornare al tavolo delle trattative per stringere un accordo vantaggioso per tutti"*. I suoi commenti sono arrivati dopo che le *"tre grandi"* avevano fatto pressioni affinché la Casa Bianca intervenisse per evitare uno sciopero. Alcune ore dopo l'inizio dello sciopero, il presidente ha anche detto che avrebbe inviato due stretti collaboratori (la segretaria del Lavoro, Julie Su, e il consigliere senior per l'economia Gene Sperling) a Detroit per mediare tra le parti e lavorare dietro le quinte. Ma poi questo non è avvenuto anche per l'opposizione del sindacato. La sensazione è che l'amministrazione Biden non abbia ancora deciso come gestire lo sciopero e le sue conseguenze.

Biden deve tenere conto anche del fatto che la lotta per il contratto dei lavoratori dell'auto raccoglie un sostegno significativo da parte del pubblico e del movimento sindacale statunitense. Gli autisti dei camion rappresentati dai Teamsters (sindacato che quest'estate ha ottenuto massicce concessioni salariali da parte delle imprese di trasporto e logistica) si sono impegnati a non oltrepassare i picchetti, bloccando così le consegne dei veicoli delle case automobilistiche durante lo sciopero. Diversi sindacati, gruppi ambientalisti, razziali e di giustizia sociale hanno annunciato pubblicamente il sostegno all'UAW nella sua lotta per il nuovo contratto.

L'UAW, da parte sua, ha negato il suo appoggio al presidente Joe Biden in attesa dell'esito dei negoziati con le imprese e per come l'amministrazione sta gestendo le politiche pubbliche tese a promuovere l'auto elettrica<sup>9</sup>. Ohio, Michigan e Missouri sono tre stati chiave della *"rust belt"* (come Pennsylvania e Wisconsin) con una forte presenza di impianti del settore auto, dove anche vivono gran parte dei 600 mila pensionati dell'UAW, che

saranno campi di battaglia decisivi durante le elezioni presidenziali del novembre 2024. L'ex presidente Trump ha perso contro Biden in Michigan nel 2020, ma aveva vinto per poco nel 2016 (10 mila voti).

Il senatore indipendente Bernie Sanders, come molti esponenti della sinistra del partito democratico, si è apertamente schierato dalla parte dei lavoratori in sciopero. Ha partecipato alla manifestazione di sostegno il primo giorno dello sciopero a Detroit (dichiarando che *“ogni lavoratore, colletti bianchi, colletti blu, deve schierarsi con la UAW nella vostra lotta per la giustizia”*) ed è stato uno dei numerosi parlamentari democratici che hanno sottolineato l'aumento dei livelli di retribuzione dei dirigenti come prova del fatto che i lavoratori meritano di essere pagati di più. *“I lavoratori dell'industria automobilistica guadagnano sostanzialmente meno di quanto guadagnavano 15 anni fa”*, ha affermato Sanders. *“In molti casi i loro salari non tengono il passo con l'inflazione e gli amministratori delegati guadagnano 20-25 milioni di dollari. Quindi è ora che i lavoratori siano trattati con rispetto”*. Ha incitato Biden a schierarsi apertamente dalla parte dei lavoratori dell'UAW. Storicamente, i repubblicani si sono opposti ai sindacati e agli scioperi e si sono schierati con i datori di lavoro, soprattutto quelli che donano loro con generosità. Ma Trump e alcuni trumpiani si sono apparentemente schierati in favore dei lavoratori, senza però biasimare i manager delle *“tre grandi”* per la loro avidità, e preferendo addossare la responsabilità dei problemi dei lavoratori del settore dell'auto sulla politica climatica democratica che punta ad espandere i veicoli elettrici (*“I lavoratori dell'UAW vengono svenduti con questa truffa delle auto elettriche”*, ha messaggiato Trump). Fain ha affermato che un altro mandato di Trump sarebbe disastroso, chiudendo la porta alla richiesta dell'ex presidente di un sostegno dall'UAW. *“Ogni fibra del nostro sindacato è impegnata nella lotta contro la classe dei miliardari e contro un'economia che arricchisce persone come Donald Trump a scapito dei lavoratori”*, ha affermato Fain. *“Non possiamo continuare a eleggere miliardari e milionari che non capiscono cosa significhi vivere di stipendio in stipendio e lottare per andare avanti aspettandosi che risolvano i problemi della classe operaia”*.

Ma singoli membri del sindacato potrebbero trovare allettante la proposta politica di Trump. Ha ottenuto un numero significativo di voti dalle famiglie dei lavoratori sindacalizzati durante la sua corsa di successo nel 2016, ed è successo di nuovo nel 2020. L'ex presidente ha esortato i membri dell'UAW a sostenere la sua candidatura alle elezioni del 2024 o, in alternativa, ad *“abbandonare il sindacato e avviarne uno nuovo che tuteli i vostri interessi”*. Inoltre, Trump ha intenzione di tenere un discorso a Detroit il 27 settembre davanti a una folla di lavoratori dell'UAW, saltando il secondo dibattito presidenziale repubblicano, e inserendosi invece nello scontro tra i lavoratori in sciopero e le principali case automobilistiche americane. Il discorso fa parte di un'intensa campagna di Trump per attaccare le politiche di Biden a sostegno dell'auto elettrica e per riconquistare alcuni degli elettori della classe operaia che hanno disertato a favore di Biden nella sua vittoria del 2020 contro Trump. Trump sta cercando di sfruttare il conflitto contrattuale e cercherà di persuadere i lavoratori del settore automobilistico e altri membri del sindacato che sarà dalla loro parte se diventerà nuovamente presidente.

Il settore automobilistico è destinato a ricevere incentivi pubblici record (grazie all'Inflation

Reduction Act fatto approvare da Biden) per la transizione ai veicoli elettrici. Il governo federale spenderà probabilmente più di 300 miliardi di dollari in sussidi per i veicoli elettrici entro il 2031. Fondi che hanno già contribuito a finanziare la costruzione ed espansione di strutture produttive non sindacalizzate, per cui i veicoli elettrici sono diventati un'arma nella guerra alla sindacalizzazione dei lavoratori del settore auto. La stragrande maggioranza dei nuovi impianti sono localizzati in stati del sud che hanno leggi "per il lavoro" che avversano il sindacato e sono frutto di *joint-venture* tra società statunitensi e società asiatiche e europee che non concedono ai lavoratori il diritto di organizzare il sindacato negli impianti nonostante questi siano sovvenzionati con fondi pubblici<sup>10</sup>. Il sindacato ha invitato l'amministrazione Biden a fare di più per garantire che il lavoro sindacalizzato non venga ostacolato dalla transizione. In sostanza, lo sciopero dell'UAW rischia di scontrarsi frontalmente con l'agenda industriale di Biden: l'amministrazione è intrappolata tra il sostegno ai sindacati e la necessità di rendere l'industria automobilistica statunitense più competitiva.

Per i lavoratori dell'UAW, ciò che è in gioco in queste trattative contrattuali, oltre al loro futuro, a quello del loro sindacato e, più in generale, a quello del movimento operaio negli USA, è soprattutto il futuro dell'industria automobilistica stessa e il posto dei lavoratori sindacalizzati al suo interno. La transizione ai veicoli elettrici deve riguardare tanto i diritti dei lavoratori quanto la lotta alla crisi climatica. *"Non permetteremo che l'industria dei veicoli elettrici venga costruita sulle spalle di lavoratori che guadagnano salari da povertà mentre gli amministratori delegati si riempiono le tasche con sussidi governativi. Non vi è alcuna buona ragione per cui la produzione di veicoli elettrici non possa rappresentare la porta d'accesso alla classe media. Ma i primi segnali di questo settore sono preoccupanti. Non permetteremo che l'avidità delle multinazionali manipoli la transizione verso un'economia verde trasformandola in un passo indietro della giustizia economica"*, ha sostenuto il presidente dell'UAW. Il denaro pubblico deve essere investito in una "transizione giusta" che includa posti di lavoro manifatturieri americani verdi, sindacalizzati e di alto livello che creino prosperità su vasta scala per le comunità della classe operaia, evitando che vengano sperperati nell'aumento di grandi profitti. Il sindacato teme che l'industria automobilistica stia sfruttando la transizione verso i veicoli elettrici per favorire una nuova fuga dai lavori ben retribuiti.

Alessandro Scassellati

1. Oltre ai 150 mila lavoratori dell'auto, l'UAW ha altri 250 mila membri che lavorano in altri settori industriali e dei servizi. Gli iscritti sono in crescita.[↩]
2. L'ultimo sciopero del settore, nel 2019, era stato contro la GM ed era durato 40 giorni, costando alla casa automobilistica 3,6 miliardi di dollari. Dopo l'accordo con GM erano stati siglati i contratti con Fiat-Chrysler, ora Stellantis, e Ford senza che si verificasse uno sciopero.[↩]
3. Gli analisti si aspettano che se lo sciopero continua i prossimi obiettivi dell'UAW saranno gli stabilimenti che costruiscono pick-up più redditizi come l'F-150 della Ford, la Chevy Silverado della GM e il Ram della Stellantis.[↩]
4. Quando il governo degli Stati Uniti ha deciso di salvare l'industria automobilistica dopo la crisi finanziaria del 2008,

ciò ha comportato numerose ristrutturazioni aziendali, nonché modifiche al contratto sindacale del 2007 intese come misure di riduzione dei costi. Parte del piano di salvataggio del governo consisteva nella ristrutturazione dei salari per cercare di avvicinarli a quelli nelle aziende non sindacalizzate. Il sindacato ha concordato un sistema salariale a due livelli, in cui quelli assunti prima del 2007 ricevevano uno stipendio, e quelli assunti dopo venivano pagati poco più della metà. Le case automobilistiche hanno inoltre fatto maggiore ricorso a lavoratori temporanei e part-time e hanno eliminato le pensioni a benefici definiti e le indennità per il costo della vita, tra gli altri *benefit* sindacali.[←]

5. All'inizio di marzo l'UAW ha concluso un contratto con la Caterpillar che ha previsto aumenti salariali del 27% in sei anni, l'aumento della quota aziendale nei contributi pensionistici e un bonus aggiuntivo in denaro. Già l'anno scorso aveva condotto una lotta contrattuale vittoriosa di sei settimane contro la John Deere, produttrice di macchine agricole.[←]
6. Un aumento che ha allargato enormemente il divario retributivo tra i lavoratori e i loro capi. Questo divario è uno dei maggiori punti di contesa dell'UAW. L'amministratore delegato di General Motors, Mary Barra, ha guadagnato 29 milioni di dollari nel 2022, 362 volte il salario medio di 80.034 dollari dell'azienda. Il CEO di Ford, Jim Farley, ha guadagnato 21 milioni di dollari nel 2022, 281 volte il lavoratore medio di 74.691 dollari. Il CEO di Stellantis, Carlos Tavares, ha guadagnato 24,8 milioni di dollari nel 2022, 365 volte il salario medio di 67.789 dollari del lavoratore. Alla domanda sulla sua retribuzione in un'intervista alla CNN, Barra ha affermato che il 92% del suo compenso si basa sulla performance dell'azienda, frutto di un piano di partecipazione agli utili che GM offre ai dipendenti. "Quindi, quando l'azienda va bene, tutti vanno bene", ha detto. Allo stesso modo, un portavoce della Ford ha affermato che oltre il 90% dei 21 milioni di dollari di compenso di Farley lo scorso anno era costituito da componenti variabili in base alla performance dell'azienda. Nel frattempo, secondo l'Economics Policy Institute, i lavoratori del settore automobilistico hanno visto la loro retribuzione oraria reale media diminuire del 19,3% dal 2008 (tenendo conto dell'inflazione), con un aumento pari solo al 6%. Secondo la UAW, lo stipendio iniziale presso lo stabilimento di batterie Ultium Cells di GM a Lordstown, Ohio, è di soli 16,50 dollari l'ora (una fabbrica non sindacalizzata gestita da una *joint-venture* tra GM e LG Energy Solution che ha ottenuto sovvenzioni pubbliche). Ciò significa che ci vorranno 16 anni affinché un lavoratore a tempo pieno guadagni quello che Barra guadagna in una settimana. Tornando indietro di quarant'anni, un lavoratore UAW nel settore automobilistico era considerato un privilegiato tra i lavoratori senza una laurea. La paga di un lavoratore automobilistico era sufficiente per stare nella classe media, mantenere una famiglia con un unico reddito e mandare i figli all'università. Copriva anche l'assistenza sanitaria e prevedeva una pensione confortevole.[←]
7. L'eliminazione dei livelli occupazionali è stata recentemente al centro dell'attenzione anche di altri sindacati. I lavoratori dell'UPS e il loro sindacato, i Teamsters, hanno recentemente approvato un nuovo contratto che pone fine a un sistema salariale a scaglioni che pagava meno i nuovi dipendenti part-time.[←]
8. Le case automobilistiche straniere che operano negli Stati Uniti (Toyota, Hyundai, ecc.) pagano i loro lavoratori circa \$ 55 l'ora tutto compreso (salario + *benefit*). Si stima che Tesla paghi i lavoratori intorno ai \$ 45 tutto compreso.[←]
9. L'amministrazione Biden ha recentemente concesso la preferenza, non un vincolo obbligatorio, per le aziende che sono sindacalizzate su un pacchetto di prestiti e finanziamenti da 15 miliardi di dollari per conversione all'auto elettrica. L'UAW vuole che Biden renda questo una clausola obbligatoria.[←]
10. Ci sono piani per costruire veicoli elettrici e gli impianti di batterie cruciali che forniscono gran parte del gruppo propulsore in Georgia (Hyundai e Rivian); Carolina del Nord (Toyota); Texas (Tesla); Carolina del Sud (BMW); Alabama (Mercedes-Benz); Tennessee (General Motors e Ford); e Kentucky (Ford).[←]