

Lo sciopero di sei settimane del sindacato UAW è stato il più grande dei lavoratori del settore automobilistico degli ultimi decenni ed è riuscito a realizzare ciò che, solo poche settimane fa, veniva considerato impossibile da analisti ed osservatori su questioni che le aziende insistevano fossero fuori discussione. Si è rivelato un insolito passaggio critico sia dal punto di vista organizzativo, con la tattica dello Stand Up Strike, sia da quello politico, con Joe Biden e Donald Trump che hanno sostenuto i lavoratori a scapito delle tre grandi aziende automobilistiche di Detroit. I nuovi contratti devono ancora essere approvati dai lavoratori, ma è chiaro che i guadagni ottenuti - in termini salariali, pensionistici e di garanzie complessive - con lo sciopero sono da considerare "storici" e in linea con le loro richieste. È la dimostrazione che, anche nell'economia frammentata e delocalizzata del ventunesimo secolo, con una leadership sindacale militante combinata con organizzazione, democrazia interna e solidarietà i lavoratori sindacalizzati possono chiedere ed ottenere grandi aumenti salariali e diritti sul posto di lavoro. La nuova leadership dell'UAW si è battuta con una strategia aggressiva per un disegno ambizioso: riportare la classe operaia nella classe media facendo leva sulla capacità di scontrarsi e contrattare con le grandi aziende che cercano di cavalcare la nuova onda di accumulazione del capitalismo verde. "Questo contratto è più di un semplice contratto. È un invito all'azione rivolto ai lavoratori di tutto il mondo affinché si organizzino e combattano per una vita migliore", ha detto il presidente dell'UAW Shawn Fain.

Il 15 settembre, il nuovo presidente della United Auto Workers (UAW, il sindacato dei lavoratori dell'auto), Shawn Fain¹, aveva indetto il primo sciopero simultaneo contro tutte le Big Three di Detroit - General Motors, Ford e Stellantis (la proprietaria di Chrysler e Jeep) che producono quasi la metà dei veicoli leggeri fabbricati negli Stati Uniti e il 40% delle vendite di auto nel mercato statunitense - negli 88 anni di storia del sindacato, dopo che le trattative iniziate a luglio si erano interrotte (sulle prime settimane dello sciopero si veda il nostro articolo qui). La UAW ha adottato una nuova tattica - lo Stand Up Strike ("*sciopero in piedi*"), un mix delle tattiche di sciopero "*a singhiozzo*", a "*scacchiera*" e a "*gatto selvaggio*" - che inizialmente ha richiesto lo sciopero di un solo stabilimento di assemblaggio per ciascuna azienda². Il nome era un riferimento agli scioperi degli anni '30 (Sit Down Strike), in cui i lavoratori occupavano le fabbriche di GM, Chrysler e Ford per impedire alla direzione o ai "*crumiri*" di azionare i macchinari. La tattica dello Stand Up Strike, invece di far entrare in sciopero tutti i lavoratori allo stesso tempo, ha consentito alla UAW di estendere il suo fondo di sciopero da \$ 825 milioni, in modo che lo sciopero potesse durare più a lungo e diventare più ampio se non fossero stati fatti progressi (i lavoratori in sciopero hanno ricevuto \$ 500 settimanali come indennità dal sindacato, per la maggior parte di loro una cifra inferiore alla metà della busta paga settimanale). Così, durante il mese e mezzo di sciopero l'UAW ha ordinato l'interruzione del lavoro solo in alcune fabbriche chiave e centri di distribuzione di ricambi di ciascuna azienda, mettendo in crisi il modello produttivo dominante in un settore molto interconnesso e basato sul "*just in time*". Per le Big Three è diventato impossibile programmare la produzione in assenza di certezza

delle forniture nel breve termine. Inoltre, sono state costrette a contrattare in competizione l'una contro l'altra. Storicamente, il sindacato prendeva di mira una sola azienda per uno sciopero fino al raggiungimento di un accordo, per poi cercare di utilizzarlo come accordo modello con le altre³.

Quattro erano le richieste fondamentali dell'UAW che hanno portato allo sciopero: salari nettamente più alti, compreso il ripristino degli aggiustamenti automatici del costo della vita; l'eliminazione del sistema retributivo a due livelli introdotto più di 15 anni fa; un percorso di sindacalizzazione dei nuovi stabilimenti di veicoli elettrici; e il ripristino del sistema pensionistico pagato dall'azienda e dell'assicurazione sanitaria per i pensionati iscritti al sindacato. Nei primi tre ambiti il sindacato sembra aver ottenuto ciò che voleva. Solo nel settore delle prestazioni pensionistiche le case automobilistiche sono riuscite a mantenere la posizione⁴.

Strategia e contesto

La strategia dello Stand Up Strike, combinata con le trasmissioni pubbliche di Fain degli aggiornamenti sulla contrattazione tramite Facebook Live e Youtube (rompendo con il precedente del sindacato di non condividere informazioni prima che fosse raggiunto un accordo provvisorio), ha dato i suoi frutti. Il 22 settembre, gli scioperi sono stati ampliati con 5.600 lavoratori che hanno abbandonato 38 impianti di distribuzione di componenti gestiti da Stellantis e GM. Lo sciopero non ha coinvolto alcuna struttura gestita dalla Ford, con Fain che ha dichiarato: *"Abbiamo fatto dei veri progressi alla Ford [che aveva accettato di ripristinare l'aumento del costo della vita sospeso nel 2007]. Noi... vogliamo riconoscere che Ford sta dimostrando di essere seriamente intenzionata a raggiungere un accordo. Per GM e Stellantis la storia è diversa"*. Alla fine di settembre, pochi minuti prima della scadenza delle 10 del mattino in cui altri impianti sarebbero entrati in sciopero, anche Stellantis ha accettato di ripristinare l'adeguamento al costo della vita (COLA, la nostra *"scala mobile"*). Mentre l'UAW ha colpito Ford e GM, ordinando ai lavoratori di abbandonare il lavoro nello stabilimento di assemblaggio Ford di Chicago e nello stabilimento di assemblaggio GM di Lansing, Michigan, Stellantis è stata risparmiata. Dopo che l'UAW ha minacciato di scioperare in un redditizio stabilimento della General Motors che produce SUV Cadillac, il 5 ottobre la società si è impegnata a collocare i suoi 4 nuovi impianti di batterie elettriche nell'ambito del suo accordo quadro con il sindacato (più tardi, quella fabbrica è entrata comunque in sciopero). Alla fine di ottobre l'UAW aveva ampliato lo sciopero fino a includere più di 45.500 lavoratori in 22 Stati e le strutture più redditizie per ciascuna delle tre case automobilistiche. Inoltre, in molti stabilimenti non coinvolti nello sciopero erano praticati sia il rifiuto dello straordinario volontario, secondo la formula *"eight-and-skate"* (*"otto ore e via"*), sia i *"work-to-rule"* (l'attenersi strettamente alla propria mansione).

Le radici di questo sciopero risalgono alla crisi finanziaria del 2007-2008 che fu seguita da

un piano di salvataggio governativo (amministrazione Obama) dell'industria automobilistica americana e da una ristrutturazione supervisionata di Chrysler e GM, che costrinsero i lavoratori della UAW delle Big Three a fare importanti concessioni (che sarebbero dovute essere temporanee) per mantenere il proprio posto di lavoro e per mantenere solvibili le aziende⁵. Sono così stati eliminati l'adeguamento annuale del costo della vita (COLA) e l'assicurazione sanitaria per i pensionati, molti dei quali non erano abbastanza anziani (over 65) per beneficiare del programma pubblico Medicare. Anche il tempo della pausa è stato ridotto da sei minuti a cinque. La cosa più significativa fu l'introduzione di un sistema di retribuzione a due livelli, in base al quale i nuovi assunti avrebbero iniziato con la metà di quanto guadagnavano i lavoratori esistenti⁶. Inoltre, i nuovi assunti non avrebbero ricevuto una pensione pagata dall'azienda. Poi, c'erano dei dipendenti part-time "supplementari" o temporanei, lavoratori senza un percorso garantito verso un impiego a tempo pieno, ma che facevano lo stesso lavoro dei lavoratori a tempo indeterminato con un salario orario della metà.

Secondo un recente studio dell'Economic Policy Institute, dopo la crisi finanziaria, i salari orari medi dei lavoratori nella produzione automobilistica, al netto dell'inflazione, sono diminuiti di quasi il 20%. Le case automobilistiche, nel frattempo, hanno ottenuto un enorme successo finanziario. Nel 2013, il Dipartimento del Tesoro ha venduto le sue ultime partecipazioni in Chrysler e GM e ha revocato le restrizioni sui compensi dei dirigenti. Negli ultimi dieci anni, i profitti delle tre grandi società sono quasi raddoppiati. Le società hanno speso miliardi in riacquisti di azioni proprie⁷ e la paga dei CEO (gli amministratori delegati) è aumentata del 40%; Mary Barra, l'amministratore delegato di GM, ha guadagnato \$ 29 milioni nel 2022, 362 volte il salario medio di \$ 80.034 dell'azienda. Il CEO di Ford, Jim Farley, ha guadagnato \$ 21 milioni nel 2022, 281 volte il lavoratore medio di \$ 74.691. Il CEO di Stellantis, Carlos Tavares, ha guadagnato \$ 24,8 milioni nel 2022, 365 volte il salario medio di \$ 67.789 dell'azienda.

Non a caso il sindacato aveva inizialmente chiesto aumenti del 40%, una cifra calcolata per eguagliare gli aumenti ricevuti dai tre grandi dirigenti negli ultimi quattro anni. Alla vigilia dello sciopero, Jake Tapper della CNN ha chiesto a Fain se avesse paura di rovinare l'economia. In quella che divenne una risposta virale, Fain ribatté: *"Non è che distruggeremo l'economia, distruggeremo la loro economia, l'economia che funziona solo per la classe dei miliardari. Non funziona per la classe operaia"*. Citando le statistiche a sostegno della sua visione del mondo, ha continuato: *"Nell'ultimo decennio queste aziende hanno realizzato profitti per un quarto di trilione di dollari. Solo negli ultimi sei mesi hanno realizzato profitti per 21 miliardi di dollari. Negli ultimi quattro anni il prezzo delle automobili è aumentato del 30%, la retribuzione degli amministratori delegati è aumentata del 40%. Nessuno ha detto una parola, nessuno si è lamentato di questo"*. Per queste parole Jim Cramer, analista della CNBC, aveva lasciato intendere che Fain fosse un trotskista e aveva incoraggiato le case automobilistiche a spostare l'intero processo di

produzione nelle *maquiladoras* in Messico⁸.

Lo sciopero è avvenuto nel contesto di una più ampia ripresa del movimento dei lavoratori nel corso di quella che è stata definita la “*calda estate del lavoro*” che ha portato a grandi mobilitazioni e significative vittorie sindacali⁹. Sebbene l'adesione ai sindacati sia ai minimi storici - alla fine del 2022, il tasso complessivo era del 10,1% e si è mantenuto su livelli elevati solo grazie al tasso di adesione dei lavoratori del settore pubblico pari al 33%; nel settore privato il tasso è del 6% -, negli ultimi anni il numero dei lavoratori in sciopero ha raggiunto il livello più alto degli ultimi decenni. È un segnale promettente che, dopo decenni di debolezza, il movimento operaio americano è pronto a combattere con un nuovo spirito militante. I recenti scioperi dei membri del SAG-AFRA (attori di cinema e TV), della Writers Guild (sceneggiatori) e dei lavoratori della Kaiser Permanente, come quelli dell'UAW, hanno anche goduto di un'ampia approvazione pubblica. Secondo un sondaggio Gallup, il 67% degli americani ora sostiene i sindacati, 19 punti in più rispetto al 2009. Inoltre, il sondaggio ha mostrato che il 75% si è schierato con l'UAW nella sua battaglia con le case automobilistiche. Allo stesso tempo, un sondaggio condotto dalla società di business intelligence Caliber ha mostrato che le Big Three hanno subito un duro colpo di reputazione a causa dello sciopero del sindacato UAW, con le persone che hanno affermato di essere meno propense a prendere in considerazione i prodotti delle case automobilistiche, a consigliarli ad altri o a lavorare per loro.

Secondo gli osservatori ci sono tre fattori principali che stanno determinando grandi vittorie contrattuali: il mercato del lavoro ristretto, con pochi disoccupati, che dà potere contrattuale ai lavoratori occupati; l'aumento dello slancio sindacale in generale; l'utilizzo di tattiche e metodi di contrattazione più efficaci, aggressivi e militanti come quelli utilizzati dall'UAW.

Lo sciopero di sei settimane è stato costoso per le case automobilistiche. Secondo l'Anderson Economic Group, dall'inizio dello sciopero le Big Three hanno perso più di \$ 9,3 miliardi. All'inizio della scorsa settimana, GM ha riportato un profitto nel terzo trimestre di \$ 3,1 miliardi, ma ha affermato che lo sciopero è già costato alla società \$ 800 milioni e, senza un accordo, sarebbe costato circa \$ 400 milioni a settimana in futuro. Ford ha riportato utili inferiori alle attese e ha affermato che lo sciopero è costato alla società circa \$ 1,3 miliardi in perdita di produzione. Stellantis ha affermato di essere stata la meno colpita dagli scioperi tra le Big Three di Detroit (grazie alla sua maggiore diversificazione in mercati continentali fuori del Nord America), sostenendo che gli aumenti salariali non modificano i suoi obiettivi in termini di redditività e liquidità. Il direttore finanziario Natalie Knight ha affermato che gli scioperi costerebbero a Stellantis meno di 750 milioni di euro (\$ 800 milioni) in termini di redditività, dopo un impatto negativo sulle entrate di circa 3 miliardi di euro. I ricavi del gruppo nel terzo trimestre sono aumentati del 7% a 45,1 miliardi di euro grazie al miglioramento dei volumi e alla coerenza dei prezzi, parzialmente

compensati dai tassi di cambio. Ma lo sciopero ha avuto conseguenze economiche negative anche su imprese che operano in settori correlati e non a quello automobilistico (dai trasportatori ai produttori di componenti, vernici, etc.).

L'accordo con la Ford

La UAW e la Ford, dopo 40 giorni di sciopero, hanno raggiunto mercoledì 25 ottobre un accordo sindacale provvisorio, ponendo fine a sei settimane di scioperi in azienda. *"Abbiamo vinto un contratto da record"*, ha affermato Fain in un video postato su Facebook. *"Per mesi abbiamo detto che profitti record significano contratti record. E per la famiglia UAW, il nostro sciopero ha dato i suoi frutti. ... Crediamo davvero di aver ottenuto ogni centesimo possibile dall'azienda."* Il vicepresidente Chuck Browning lo ha definito *"l'accordo più redditizio per membro"* degli ultimi decenni. *"Abbiamo vinto cose che nessuno pensava fosse possibile. Da quando è iniziato lo sciopero, Ford ha messo sul tavolo il 50% in più rispetto a quando ce ne siamo andati. Questo accordo ci avvia su un nuovo percorso per sistemare le cose in Ford, nelle Big Three e in tutto il settore automobilistico. Insieme, stiamo cambiando la situazione per la classe operaia in questo paese"*, ha detto Fain.

I 16.600 lavoratori in sciopero sono stati fatti tornare subito al lavoro in modo che l'azienda potesse ricominciare a costruire e vendere automobili il più rapidamente possibile¹⁰, il che avrebbe ulteriormente esercitato pressioni su General Motors e Stellantis per arrivare ad un accordo. Comunque, l'accordo dovrà essere ratificato a maggioranza dai 57mila membri UAW della Ford che possono leggere il nuovo contratto (900 pagine, compresi gli allegati) e approfondire i punti salienti sul sito Internet della UAW. I membri UAW della Ford avranno l'opportunità di discutere approfonditamente il contratto proposto durante le riunioni sindacali regionali e locali prima di votare se ratificarlo. *"La massima autorità nel nostro sindacato sono gli iscritti"*, ha detto Fain. *"Decidiamo insieme se abbiamo vinto abbastanza o se dobbiamo continuare a lottare per ottenere di più. Decidono gli iscritti. Decidiamo collettivamente proprio come contrattiamo collettivamente"*.

L'accordo provvisorio è arrivato dopo che lo Stand Up Strike si è ampliato per includere 6.800 lavoratori presso lo stabilimento di assemblaggio di Stellantis a Sterling Heights nel Michigan lunedì 23 e poi 5.000 lavoratori presso lo stabilimento di assemblaggio di Arlington di General Motors in Texas martedì 24. *"La Ford sapeva cosa sarebbe successo per loro mercoledì se non avessimo raggiunto un accordo. Quello era scacco matto"*, ha detto Fain.

La UAW ha colpito Ford più duramente delle altre Big Three. Hanno scioperato più lavoratori della Ford che della GM e della Stellantis. La UAW ha preso di mira anche il più grande stabilimento Ford prima degli altri, quando l'11 ottobre circa 8.700 lavoratori dello

stabilimento Ford di Louisville (Kentucky) avevano lasciato il lavoro. La UAW voleva raggiungere un accordo con Ford (con cui aveva migliori relazioni) prima che con le altre due case e nelle ultime settimane Ford ha mostrato maggiore flessibilità in termini di concessioni.

I punti salienti di ciò che è stato ottenuto con l'accordo sono i seguenti:

- un aumento salariale generale del 25% nel corso di quattro anni e mezzo della durata del contratto (entro il 30 aprile 2028), con l'11% nel primo anno. In confronto, secondo un'infografica UAW, il sindacato si è assicurato il 23% di aumenti salariali totali nei 21 anni dal 2001 al 2022;

- il ripristino dell'aggiustamento del costo della vita (COLA), che lega gli aumenti salariali all'inflazione, dopo che era stato sospeso nel 2009 a causa dei fallimenti di GM e Chrysler (ora Stellantis). L'indennità per l'aumento del costo della vita dovrebbe portare l'aumento della retribuzione al 33%. Nel complesso, ciò porterà la retribuzione massima per i lavoratori della produzione a \$ 42,60 l'ora entro la fine dell'accordo nel 2028, rispetto agli attuali \$ 32,05, mentre i lavoratori qualificati guadagneranno più di \$ 50 l'ora. La paga iniziale aumenterà da \$ 18,05 a \$ 28;

- l'eliminazione delle fasce salariali negli stabilimenti Ford di Sterling Axle e Rawsonville nel Michigan, con i lavoratori di livello inferiore in queste strutture che vedono un aumento immediato dell'85% dopo la ratifica del contratto;

- la riduzione del tempo che i nuovi assunti devono attendere per raggiungere i livelli salariali massimi da otto a tre anni, come avveniva prima di un'importante concessione sindacale nel 2007;

- un aumento salariale del 150% per i lavoratori temporanei entro la fine del contratto (da \$ 16,67 l'ora fino a un massimo di \$ 40), con alcuni lavoratori che riceveranno un aumento dell'85% immediatamente dopo la ratifica, accelera la loro conversione in dipendenti a pieno titolo¹¹;

- un aumento di circa il 68% del salario iniziale e un aumento di circa il 33% del salario massimo. Tutti i lavoratori della Ford vedranno un aumento immediato dell'11% dopo la ratifica, che secondo Browning è *"quasi uguale a tutti gli aumenti salariali dal 2007 messi insieme"*;

- un aumento delle prestazioni pensionistiche per i lavoratori con pensione e per i lavoratori con programmi pensionistici 401(k);
- due settimane di congedo parentale retribuito;

- per la prima volta, il diritto di sciopero per la chiusura degli stabilimenti — una richiesta chiave della UAW per aiutare a proteggere i posti di lavoro dei lavoratori del settore automobilistico. *“Ciò significa che non possono continuare a devastare le nostre comunità e a chiudere gli impianti senza conseguenze”*, ha detto Browning nel video.

La UAW ha ottenuto anche il diritto di sindacalizzare i lavoratori dei due impianti di batterie per veicoli elettrici della Ford, ora in costruzione (il Tennessee Electric Vehicle Center e il Marshall Battery Plant nel Michigan), se la maggioranza dei lavoratori firma la tessera sindacale (quello che gli organizzatori sindacali chiamano *“card check”*). Un'operazione che dovrebbe essere relativamente facile per l'UAW. La sindacalizzazione della produzione di veicoli elettrici era uno dei punti chiave per l'UAW, poiché l'industria si prepara ad aumentare questo tipo di produzione nei prossimi anni¹².

Ford si è inoltre impegnata a investire \$ 8,1 miliardi in impianti nei prossimi quattro anni, di cui almeno \$ 430 milioni in impianti di veicoli elettrici.

“Anche se forse non abbiamo vinto tutto ciò che volevamo, abbiamo vinto più di quanto la maggior parte della gente pensasse fosse possibile”, hanno scritto Fain e Browning nella loro introduzione al documento dei punti salienti della Ford. Quello che l'UAW non è riuscita ad ottenere rispetto alle richieste formulate inizialmente comprende la proposta della settimana lavorativa da 32 ore (rispetto alle 40) a parità di salario (è stato solamente ottenuto un giorno di ferie in più per il Juneteenth)¹³ ed il ripristino del vecchio sistema pensionistico interamente pagato dall'azienda¹⁴, mentre le richieste d'aumento del salario erano pari al 40% (rispetto al 25% che arriva al 33% con il ripristino della COLA), ma Ford e GM partivano al 9% e Stellantis al 14,5%.

Rivolgendosi agli iscritti dell'UAW, Fain ha detto giovedì sera che *“Tutto quello che abbiamo fatto al tavolo delle trattative, ogni cento milioni in più a cui abbiamo costretto la società a rinunciare, è stato grazie a voi, i membri”*.

Il presidente Biden, la cui posizione pro-sindacato si scontrava con la sua spinta a favore dei veicoli elettrici, in una dichiarazione ha accolto con favore l'accordo provvisorio: *“Questo tentativo di accordo è una testimonianza del potere dei datori di lavoro e dei dipendenti che si uniscono per risolvere le loro differenze al tavolo delle trattative in modo da aiutare le imprese ad avere successo, aiutando allo stesso tempo i lavoratori a garantire retribuzioni e benefici con cui possono crescere una famiglia e andare in pensione con dignità e rispetto”*. *“Ho sempre creduto che la classe media abbia costruito l'America e che i sindacati abbiano costruito la classe media”*, ha detto. *“Questo è particolarmente vero per i lavoratori della UAW che hanno costruito un'industria americana iconica. E fondamentale per costruire un'economia dal centro e dal basso verso l'alto, invece che dall'alto verso il basso, è la forza lavoro”*.

In una dichiarazione, Ford ha affermato di essere *“soddisfatta”* di aver raggiunto un accordo provvisorio con la UAW. *“Ford è orgogliosa di assemblare il maggior numero di veicoli in America e di impiegare il maggior numero di lavoratori. Siamo concentrati sul riavvio dello stabilimento di Kentucky Truck, dello stabilimento di assemblaggio del Michigan e dello stabilimento di assemblaggio di Chicago, richiamando 20.000 dipendenti Ford al lavoro e consegnando nuovamente la nostra gamma completa ai nostri clienti”*, ha affermato la società¹⁵.

Qualche preoccupazione viene ventilata sul fatto che aver accolto le richieste del sindacato potrebbe compromettere in modo significativo la capacità di Ford di competere in un settore in rapida evoluzione. L'amministratore delegato ha affermato che la società potrebbe dover rinunciare ad alcuni dei suoi investimenti nei veicoli elettrici. La spesa extra dovuta al nuovo contratto peserà sui profitti e potrebbe ostacolare la capacità di Ford di investire in nuove tecnologie, ha detto John Lawler, direttore finanziario della società. Lawler ha ribadito che Ford ritarderà parte del suo investimento multimiliardario pianificato nella capacità di produzione di nuovi veicoli elettrici e batterie, citando *“un'enorme pressione al ribasso”* sui prezzi. Ford ha perso circa \$ 36mila su ciascuno dei 36.000 veicoli elettrici consegnati ai concessionari nel trimestre, anche più della perdita stimata di \$ 32.350 per veicolo elettrico nel secondo trimestre. Durante il briefing sugli utili del secondo trimestre di Ford a luglio, il CEO Farley aveva affermato che la società rallenterà la crescita dei veicoli elettrici in perdita, spostando gli investimenti sulla divisione veicoli commerciali e citando piani per quadruplicare le vendite di ibridi gas-elettrici nel corso dei prossimi cinque anni.

L'accordo con Stellantis

Sabato 28, dopo 44 giorni dall'inizio dello sciopero, l'UAW ha annunciato di aver raggiunto un accordo contrattuale provvisorio con Stellantis (proprietaria di Chrysler e Jeep) che ha posto fine a uno sciopero contro il produttore di SUV Jeep, Dodge e camion Ram. La maggior parte dei punti principali dell'accordo ricalca quanto ottenuto in precedenza dalla Ford (i dettagli completi dell'accordo Stellantis saranno condivisi dall'UAW il 2 novembre). L'accordo dovrà essere ratificato dai 43mila membri UAW di Stellantis. *“Ancora una volta, abbiamo ottenuto ciò che solo poche settimane fa ci era stato detto che era impossibile”*, ha dichiarato Fain. *“A Stellantis in particolare, non solo ci siamo assicurati un contratto record, ma abbiamo iniziato a cambiare le sorti della guerra contro la classe operaia americana. Durante queste trattative, la società voleva tagliare 5.000 posti di lavoro in Stellantis. Il nostro Stand Up Strike ha cambiato questa equazione. Non solo non abbiamo perso quei 5.000 posti di lavoro, ma abbiamo anche rivoluzionato la situazione. Entro la fine di questo accordo [30 aprile 2028], Stellantis aggiungerà 5.000 posti di lavoro. Stiamo davvero salvando il sogno americano”*.

Stellantis ha accettato di costruire un *truck* di medie dimensioni nella sua fabbrica recentemente chiusa a Belvidere, Illinois, e sta aggiungendo 1.000 posti di lavoro in un nuovo stabilimento di batterie sempre a Belvidere. *“Grazie alla potenza del nostro Stand Up Strike, abbiamo salvato Belvidere”*, ha affermato il vicepresidente della UAW Rich Boyer. *“Otto mesi fa, Stellantis ha fermato lo stabilimento di assemblaggio di Belvidere, mettendo in strada 1.200 dei nostri membri. Grazie alla forza del nostro sciopero, stiamo ripristinando questi posti di lavoro e altro ancora. Stellantis sta riaprendo l'impianto e la società aggiungerà anche oltre mille posti di lavoro in un nuovo stabilimento di batterie a Belvidere”*. Tutti i lavoratori degli stabilimenti di batterie elettriche saranno inseriti nell'accordo contrattuale quadro.

Stellantis manterrà aperti anche due stabilimenti che erano a rischio di chiusura: un complesso di produzione di motori a Trenton, nel Michigan, e un'attività di lavorazione meccanica a Toledo, nell'Ohio. In totale, la casa automobilistica si è impegnata a realizzare \$ 19 miliardi in nuovi investimenti nelle operazioni negli Stati Uniti e nella creazione di 5.000 posti di lavoro laddove in precedenza aveva pianificato di tagliare 5.000 posti di lavoro.

Come l'accordo Ford, l'accordo Stellantis prevede aumenti salariali valutati più di quattro volte rispetto a quelli derivanti dal contratto sindacale del 2019. Fornisce più aumenti salariali di base di quelli che i lavoratori di Stellantis hanno ricevuto negli ultimi 22 anni. L'accordo garantisce un aumento del salario base del 25% fino al 30 aprile 2028 e aumenterà cumulativamente il salario massimo del 33%, combinato con il COLA (indennità per il costo della vita) stimato, a oltre \$ 42 l'ora. Il salario iniziale aumenterà del 67%, sommato al COLA stimato, fino a oltre \$ 30 l'ora. I lavoratori meno pagati di Stellantis, i lavoratori temporanei, vedranno un aumento di oltre il 165% nel corso della durata dell'accordo e dopo 9 mesi di lavoro tutti diverranno lavoratori a tempo indeterminato. I lavoratori della Mopar (la rete commerciale ufficiale di accessori e ricambi originali per i veicoli del gruppo Stellantis) vengono messi sulla stessa scala salariale degli altri lavoratori di Stellantis e alcuni riceveranno un aumento immediato del 76% dopo la ratifica.

L'accordo ripristina i principali benefit persi durante la Grande Recessione, tra cui le indennità per il costo della vita e una progressione salariale di tre anni, oltre all'eliminazione delle fasce salariali divisive per il sindacato. Migliora la pensione per gli attuali pensionati, per i lavoratori con pensione e per coloro che hanno piani 401 (k). Come l'accordo Ford, l'accordo Stellantis prevede il diritto di sciopero in caso di chiusura degli stabilimenti, ma in più include anche il diritto di sciopero sulle decisioni aziendali sui prodotti e sugli investimenti, una novità storica per il sindacato.

I lavoratori di Stellantis sono tornati subito al lavoro mentre l'accordo passa attraverso il processo di ratifica, con il Consiglio Nazionale Stellantis dell'UAW riunito a Detroit per

l'approvazione dell'accordo.

La capitolazione di General Motors

Lo Stand Up Strike è continuato alla GM fino a lunedì 30 ottobre (46 giorni), con gli iscritti alla UAW (46mila) che hanno continuato a scioperare per un accordo equo che onorasse i contributi storici e i sacrifici dei lavoratori. Le trattative tra la UAW e la General Motors erano continuate la settimana scorsa, ma i leader sindacali avevano annunciato un nuovo sciopero in uno stabilimento GM (4mila lavoratori) a Spring Hill, nel Tennessee, sabato 28, poco dopo l'annuncio dell'accordo provvisorio con Stellantis. Lo sciopero ad uno stabilimento che produce motori per altri 9 stabilimenti, avrebbe potuto bloccare la grande produzione di pick-up di GM e aumentare le sue difficoltà finanziarie. GM si era detta *"delusa"* dal nuovo sciopero della UAW presso lo stabilimento di Spring Hill *"alla luce dei progressi che abbiamo fatto"*. *"Abbiamo continuato a contrattare in buona fede con l'UAW e il nostro obiettivo resta quello di raggiungere un accordo il più rapidamente possibile"*. L'UAW aveva già colpito lo stabilimento di assemblaggio della GM ad Arlington, Texas, che produce la Chevy Tahoe, la Suburban e la Cadillac Escalade. GM aveva detto all'inizio della scorsa settimana che lo sciopero le sarebbe costato \$ 400 milioni a settimana.

Alla GM, i punti critici nei negoziati con la UAW includevano i benefit pensionistici e questioni relative ai tempi della conversione dei lavoratori temporanei in lavoratori a tempo indeterminato. GM ha più pensionati di Ford o Stellantis e gli aumenti dei benefit pensionistici per i lavoratori assunti prima del 2007 costano a GM più dei suoi rivali.

Lunedì 30 anche GM è capitolata e ha annunciato di aver raggiunto un accordo provvisorio con l'UAW, i cui contenuti sono simili a quelli degli accordi con Ford e Stellantis raggiunti nei giorni precedenti (i dettagli completi dell'accordo GM saranno condivisi dall'UAW il 3 novembre). L'accordo provvisorio con GM, la più grande azienda automobilistica statunitense per vendite, richiede l'approvazione da parte del consiglio sindacale che supervisiona i negoziati con l'azienda, e poi la ratifica da parte della maggioranza dei suoi 46.000 lavoratori UAW. Intanto i 18 mila lavoratori che erano entrati in sciopero sono tornati a lavorare.

Alla GM l'UAW ha ottenuto un'altra grande vittoria contro i livelli salariali. GM ha accettato di portare i lavoratori nei suoi depositi di ricambi *aftermarket* (Customer Care and Aftersales, o CCA), nei suoi stabilimenti di componenti (General Motors Components Holdings, o GMCH) e nel suo impianto di batterie di Brownstown, Michigan, tutti al livello degli addetti alla produzione. I lavoratori della filiale GM Subsystems, che attualmente lavorano con un contratto separato e inferiore, saranno ora soggetti al contratto quadro GM. Negli ultimi anni l'azienda ha spostato i lavori di magazzino e di movimentazione dei materiali in diversi stabilimenti GM verso la filiale GM Subsystems a salari più bassi, e il

sindacato temeva che avrebbe utilizzato la transizione ai veicoli elettrici per spostare ancora più tipi di lavori nella filiale. L'accordo mette fine a questa corsa al ribasso.

La battaglia dell'UAW per sindacalizzare la produzione dell'auto elettrica

La UAW e Stellantis stanno *“progettando un futuro di buoni posti di lavoro della classe media nella produzione di batterie, in linea con la visione del Presidente per una transizione giusta in cui la costruzione di un'economia pulita e la creazione di buoni posti di lavoro sindacali vanno di pari passo”*, ha affermato il Segretario al Lavoro ad interim Julie A. Su. Alla fine di settembre, il presidente Joe Biden ha visitato un picchetto sindacale nel Michigan su invito di Fain, un potente gesto politico per dimostrare che *“siamo solidali con gli uomini e le donne della UAW mentre combattono per una giusta quota del valore che hanno contribuito a creare”* (mentre il giorno dopo Donald Trump si è presentato alla Drake Enterprises, un produttore di componenti automobilistici non sindacalizzato nella contea di Macomb, a 40 miglia di distanza¹⁶). L'amministrazione Biden vuole che i veicoli elettrici costituiscano due terzi del mercato interno delle autovetture entro il 2032. Biden ha anche dichiarato la sua intenzione di essere il *“presidente più pro-sindacato della storia americana”*. Lo sciopero dell'UAW, in parte, era mirato a spingerlo a mantenere entrambe le promesse, a mettere in atto quella che il sindacato chiama una *“transizione giusta”*¹⁷.

L'amministrazione Biden ha chiesto decine di miliardi di dollari per sostenere la produzione di veicoli elettrici. Varie leggi e programmi federali hanno stabilito incentivi per le aziende per costruire veicoli elettrici e le relative batterie in America e per dotare quegli stabilimenti di lavoratori sindacalizzati¹⁸ *“i soldi delle nostre tasse finanzieranno questa transizione, quindi il lavoro non potrà essere lasciato indietro”*, ha detto Fain al programma TV *“Face the Nation”*. Fain ha riconosciuto il simbolismo della visita di Biden al picchetto sindacale, la prima volta che un presidente in carica lo ha fatto. *“È stato un momento storico”*, ha detto. *“Ma ciò che conta è il modo in cui il governo guiderà questa transizione”*. Fain teme che se la produzione di veicoli elettrici dovesse diventare un'altra eccezione a bassi salari e bassi benefici, i democratici nella Rust Belt vedranno una ripetizione del 2016, con i lavoratori che esprimeranno la loro frustrazione, angoscia e rabbia. *“Trump sta dicendo ciò che stanno vivendo i nostri membri”*, ha detto.

Nel 2022, GM ha concluso una joint-venture al 50-50 con la società di elettronica coreana LG per formare una nuova impresa chiamata Ultium Cells, che ha aperto uno stabilimento di batterie non sindacalizzato dietro un complesso di assemblaggio chiuso a Lordstown, Ohio. Le società hanno ricevuto due miliardi e mezzo di dollari in prestiti federali a tasso agevolato. Ma la paga iniziale ad Ultium era di soli \$ 16,50 l'ora (a settembre l'importo è stato portato a \$ 20). Finora un lavoratore è morto a causa delle ferite riportate nello stabilimento. Altri sono stati ricoverati in ospedale per scossa elettrica e per possibile esposizione chimica; sono stati segnalati anche capogiri, nausea, vomito e ustioni. Un

tecnico ha dovuto essere trasportato su una barella dopo essere stato *"spruzzato in faccia con elettrolita tossico"*. Nel dicembre 2022, i lavoratori dello stabilimento hanno votato a stragrande maggioranza a favore della sindacalizzazione, ma fino allo sciopero dell'UAW non erano stati in grado di ottenere un contratto collettivo. Secondo un rapporto sulla sicurezza della UAW, sono stati ventidue gli infortuni segnalati ai regolatori federali dell'OSHA nei primi cinque mesi del 2023. Poche settimane fa, i regolatori federali hanno annunciato l'intenzione di multare l'azienda per quasi \$ 300mila.

L'anno scorso, Jim Farley, amministratore delegato della Ford, ha previsto che saranno necessari meno lavoratori per produrre veicoli elettrici, dato che i loro gruppi propulsori non richiedono motori e quindi hanno un numero significativamente inferiore di parti mobili. Secondo alcune stime, lo spostamento verso le batterie potrebbe sostituire tra i 30mila e i 40mila membri dell'UAW, principalmente coloro che producono motori e trasmissioni per auto convenzionali. Alcuni esperti non sono d'accordo. Uno studio condotto lo scorso anno da ricercatori della Carnegie Mellon University, ad esempio, ha stimato che la produzione di veicoli elettrici richiederà effettivamente più posti di lavoro nel breve e medio termine, perché i componenti necessari sono più complicati da realizzare, anche se ce ne sono meno. In ogni caso, la maggior parte degli impianti di batterie appena annunciati saranno costruiti negli Stati del sud ostili alla sindacalizzazione della manodopera. A giugno, il governo federale ha concesso a Ford e a una società partner un prestito di \$ 9 miliardi per costruire tre stabilimenti di batterie nel Kentucky e nel Tennessee. Fain ha criticato l'amministrazione Biden per non aver esercitato pressioni sulle aziende affinché si impegnassero a utilizzare il lavoro sindacalizzato.

Prospettive future: far espandere il sindacato

Joe Biden ha salutato gli accordi raggiunti tra l'UAW e le case automobilistiche di Detroit come *"storici"* in un discorso alla Casa Bianca. *"Questi accordi record premiano i lavoratori del settore automobilistico che hanno rinunciato a molto per far sì che l'industria funzionasse e andasse avanti durante la crisi finanziaria più di dieci anni fa. Questi accordi garantiscono che le iconiche Big Three possano ancora guidare il mondo in termini di qualità e innovazione"*. L'allineamento di Biden con il sindacato significa che gli accordi contrattuali favorevoli ora potrebbero essere visti come un vantaggio per la sua gestione delle questioni economiche per la classe lavoratrice. L'UAW non ha ancora dichiarato il suo appoggio per Biden nella sua candidatura per la rielezione, rendendolo un'eccezione tra le grandi organizzazioni sindacali dopo che l'AFL-CIO ha espresso il suo primo sostegno in assoluto a favore di Biden.

Ora Shawn Fain dice che il prossimo obiettivo sarà organizzare la presenza sindacale negli stabilimenti automobilistici non sindacalizzati nel sud degli Stati Uniti, come Toyota, Nissan, Volkswagen, BMW, Mercedes Benz, Honda e Tesla (che ha già dovuto affrontare accuse di

azioni antisindacali illegali e i cui lavoratori hanno ora formato un comitato organizzatore con la UAW presso lo stabilimento principale di Fremont, in California). I marchi non sindacalizzati, insieme ai veicoli importati, rappresentano circa il 60% dei veicoli venduti sul mercato statunitense. Solo il 16% dei lavoratori del settore automobilistico è iscritto al sindacato (225mila su 1.420mila), mentre nel 1983 erano il 60% (586mila su 996mila). *“I lavoratori di Tesla, Toyota, Honda e altri non sono nemici – sono i membri della UAW del futuro”*, ha detto Fain. L'UAW ha quattro anni e mezzo per una aggressiva campagna tesa ad estendere la propria presenza negli impianti industriali dove non è ancora presente. *“Uno dei nostri più grandi obiettivi derivanti da questa storica vittoria contrattuale è quello di organizzarci come non abbiamo mai fatto prima nelle aziende automobilistiche non sindacalizzate”*, ha affermato Fain¹⁹. Probabilmente l'UAW condurrà boicottaggi contro le case automobilistiche non sindacalizzate, ad esempio, o prenderà di mira fornitori piccoli ma critici che potrebbero interrompere la loro produzione. *“Quando torneremo al tavolo delle trattative nel 2028, non sarà solo con le Big Three. Saranno i Big Five o i Big Six”*²⁰.

È un auspicio che in una certa misura auspicano anche le aziende sindacalizzate per poter sopravvivere nella transizione verso i veicoli elettrici. Hanno sostenuto che le richieste di UAW aumenteranno significativamente i costi e le metteranno in una posizione di svantaggio rispetto al leader dei veicoli elettrici Tesla di Elon Musk e ai marchi stranieri come Toyota o Volkswagen, che non sono sindacalizzati. Ford prevede che il nuovo contratto aggiungerà dagli \$ 850 ai 900 in termini di costo della manodopera per veicolo. Ma, in un momento in cui il prezzo medio di vendita delle auto nuove è salito a circa \$ 48mila, la Ford sembra comunque avere ampio spazio per prosperare²¹.

Certo Tesla aveva già un vantaggio sul costo del lavoro di circa \$ 20 l'ora, hanno sostenuto gli analisti²². Che si organizzino o meno, i lavoratori dell'auto non sindacalizzati probabilmente chiederanno aumenti salariali alla luce di questi nuovi contratti con le Big Three. Tesla dovrà aumentare i salari e lo stesso dovranno fare le case automobilistiche giapponesi, coreane e tedesche che hanno lavoratori negli Stati Uniti e che tenteranno di avere retribuzioni in linea con quelle delle Big Three²³.

Quando la grande maggioranza di un settore è sindacalizzata, i grandi scioperi possono innalzare gli standard per tutti i lavoratori, alzando il livello di base sia per quelli sindacalizzati che per quelli non sindacalizzati. Quando solo una parte di un settore è sindacalizzata, però, le aziende non sindacalizzate sentiranno sempre di avere un vantaggio economico e, di conseguenza, le aziende sindacalizzate combatteranno più duramente contro le richieste sindacali, perché temono di essere indebolite dai loro concorrenti non sindacalizzati. Il fatto che i lavoratori sindacalizzati abbiano una maggiore soddisfazione sul lavoro, un minore turnover e una migliore qualità della vita non significa molto per dirigenti aziendali ossessionati dal bilancio che siedono al tavolo delle trattative.

La preoccupazione centrale per le Big Three è il costo del lavoro rispetto ai concorrenti nazionali ed esteri non sindacalizzati, in particolare mentre il settore passa alla produzione di veicoli elettrici. Le case automobilistiche hanno dichiarato di prevedere la necessità di investire una parte significativa dei loro profitti derivanti dai veicoli a benzina in nuove tecnologie di produzione per veicoli elettrici. Gli accordi siglati con l'UAW in questi giorni certamente contribuiranno a ridurre questi profitti.

Alessandro Scassellati

1. Shawn Fain ha 55 anni, capelli grigi tagliati corti e porta gli occhiali; somiglia un po' a un insegnante delle scuole superiori, ma si presenta in video indossando una maglietta con la scritta "Eat the Rich" ("mangiate il ricco"). In un profilo sul *New York Times* del 5 ottobre 2023, ha affermato: "I miliardari secondo me non hanno il diritto di esistere" e gli viene anche attribuita la frase: "C'è una classe di miliardari, e c'è il resto di noi". Fain è "un cristiano di sinistra" che cita la Bibbia, Martin Luther King Jr. e Malcom X nei suoi discorsi sindacali e ha accusato le case automobilistiche di Detroit di arricchire dirigenti e investitori trascurando i lavoratori. Durante il live streaming del 13 settembre ha dichiarato: "La gente ci accusa di condurre una guerra di classe. Negli ultimi quarant'anni in questo paese è andata avanti una guerra di classe. La classe dei miliardari si è presa tutto e ha lasciato tutti gli altri a lottare per gli avanzi". Ricorrendo alla sua fede religiosa, ha continuato: "Nel regno di Dio, nessuno accumula tutta la ricchezza mentre tutti gli altri soffrono e muoiono di fame. Nel regno di Dio nessuno si pone in una posizione di dominio totale sull'intera comunità. ... Quel mondo non è il regno di Dio; quel mondo è l'inferno". Ha concluso questo live streaming, come molti altri, con un appello quasi missionario ai membri dell'UAW sulla causa per cui stavano combattendo: "Lottiamo non solo per il bene della nostra unione o per il bene dei nostri membri e delle nostre famiglie. Lottiamo per il bene dell'intera classe operaia. ... Credo che grandi cose siano possibili, ma solo se siamo in grado di liberarci della nostra paura. Solo se smettiamo di lasciare che sia la classe dei miliardari a definire cosa è possibile e cosa è realistico". Ha affermato che il successo della UAW aiuterebbe i lavoratori di tutto il paese. È cresciuto a Kokomo, nell'Indiana, una città di 60mila abitanti che ha cinque stabilimenti di motori Stellantis, che insieme danno lavoro a più di 7mila persone. La madre di Fain era un'infermiera; suo padre era il capo della polizia della città. "I miei genitori mi hanno insegnato: non dimenticare mai da dove vieni, non importa dove vai o cosa fai. Siamo venuti dalla miseria", ha detto. Tutti e quattro i nonni di Fain lavoravano negli stabilimenti automobilistici di Kokomo. Erano cresciuti durante la Depressione, in profonda povertà nel Tennessee e nel Kentucky; una nonna era stata abbandonata con i suoi fratelli in un orfanotrofio. Il nonno paterno di Fain fu assunto dalla Chrysler nel 1937, anno in cui fu organizzata dalla UAW. "Era così orgoglioso di quel lavoro", ha detto Fain. Suo nonno aveva conservato tutte le sue buste paga per i successivi 35 anni. "Le ha tenute in una scatola fino al giorno della sua morte. Prima di morire, ha chiesto ai suoi nipoti se c'era qualcosa che volevano". Fain ha chiesto le ricevute. "Onestamente non sapevo nemmeno perché. Ma quelle sono diventate un tesoro per me", ha detto Fain. Nel 1994, Fain venne assunto dalla Chrysler come elettricista. È iscritto all'UAW da 29 anni e ha ricoperto un ruolo di leadership in una sezione locale del gruppo di riforma dell'UAW Unite All Workers for Democracy (UAWD). È stato eletto presidente della UAW in marzo, battendo il presidente in carica Ray Curry con meno di 500 voti in un ballottaggio, nel corso di una votazione aperta per la prima volta a tutti i 391 mila iscritti al sindacato (150 mila nel settore auto delle Big Three, mentre il resto in luoghi di lavoro disparati come ospedali, università e casinò; poi ci sono i 580 mila membri pensionati). La sua piattaforma prometteva: "Niente corruzione. Nessuna concessione. Niente fasce salariali differenziate". Fain è un fautore della riconquista della piena autonomia del sindacato con un ritorno alla militanza dell'era del leader di stampo socialdemocratico Walter Reuther (presidente UAW dal 1946 al 1970, durante gli anni del Fordismo) che nomina coraggiosamente la classe dei miliardari come nemica e galvanizza i lavoratori stessi a reagire. Fain è contrario ai "programmi congiunti" - i partenariati tra dirigenti aziendali e lavoratori. Quarant'anni di quello che Fain chiama "sindacalismo aziendale" hanno contribuito a una serie di cattivi contratti e hanno gettato le basi per

uno scandalo di corruzione scoppiato nel 2017, dopo un'indagine federale, e ha portato a 17 condanne, tra cui due ex presidenti della UAW, nel 2021, e tre ex dirigenti Chrysler. I dirigenti avevano pagato più di tre milioni e mezzo di dollari in tangenti ai funzionari della UAW, in parte tramite carte di credito emesse da uno dei centri di formazione congiunti della società, a Detroit. I funzionari sindacali hanno inoltre speso più di un milione di dollari dei soldi dei membri in golf, cene a base di bistecche, sigari e alcol. È stato a seguito di questa storia di corruzione e dell'intervento del governo federale che ha emesso un decreto di consenso lo scorso anno che richiedeva l'elezione diretta dei vertici dell'UAW da parte degli iscritti. L'imposizione della democrazia sindacale ha consentito al caucus riformatore di base UAW di eleggere per le posizioni di leadership una lista (Members First) di 7 sindacalisti guidati dal militante Shawn Fain, eletto poi presidente a marzo. È stata la prima volta in più di 70 anni che uno sfidante ha sconfitto un candidato presidenziale del gruppo al potere da lungo tempo della UAW.[↔]

2. Gli stabilimenti di assemblaggio a Wayne, Michigan (Ford), Wentzville, Missouri (GM) e a Toledo, Ohio (Stellantis) che danno lavoro a circa 12.700 lavoratori.[↔]
3. Lo sciopero del 2019 era stato contro la GM ed era durato 40 giorni, costando alla casa automobilistica \$ 3,6 miliardi. Dopo l'accordo con GM erano stati siglati i contratti con Fiat-Chrysler, ora Stellantis, e Ford senza che si verificasse uno sciopero.[↔]
4. Il fatto che sulle prestazioni pensionistiche le aziende non abbiano ceduto non è davvero sorprendente. Nel 2009, l'oneroso costo delle pensioni è stato uno dei fattori che hanno spinto GM e Chrysler a presentare istanza di protezione dalla bancarotta. Per eliminare completamente gli scaglioni tra i lavoratori sarebbe necessario che i lavoratori di secondo livello, quelli assunti dal 2007, ricevano pensioni e assistenza sanitaria in pensione, come fanno i lavoratori di primo livello. L'attuale management delle case automobilistiche non ha accettato nessuna di queste proposte, il che avrebbe aggiunto significative passività a lungo termine. Invece metteranno il 10% della retribuzione di ciascun lavoratore nel programma 401(k), un grande aumento rispetto all'attuale 6,4%. Il sindacato ha anche ottenuto il primo aumento del moltiplicatore delle pensioni (per i lavoratori assunti prima del 2007, che hanno la pensione) dal 2003.[↔]
5. In realtà, i lavoratori del settore automobilistico statunitense avevano iniziato a fare concessioni alle case automobilistiche fin dal 1979, quando la UAW accettò di tagliare i salari per contribuire a mantenere Chrysler fuori dalla bancarotta. Questo fu l'inizio di quasi due generazioni di cosiddetta contrattazione delle concessioni (*givebacks*). Tali concessioni si sono intensificate nel 2009 in seguito alla crisi finanziaria e sono continuate nel contratto del 2019.[↔]
6. Allora Shawn Fain si era opposto all'introduzione di salari a scaglioni e aveva spinto la sua sezione sindacale a votare contro la ratifica del contratto, sottolineando che *"I salari a due livelli non hanno posto in questo sindacato. ... Se voti a favore di questo accordo, potresti anche prendere una pistola e spararti alla testa"*. [↔]
7. GM ha riacquistato più di \$ 3 miliardi di azioni proprie dalla metà del 2022 e lo scorso anno ha distribuito dividendi agli azionisti per \$ 397 milioni. Solo una settimana fa la società ha dichiarato un dividendo trimestrale di 9 centesimi per azione, ad un costo stimato di \$ 123,5 milioni. Ford ha effettuato riacquisti per quasi \$ 500 milioni e pagato dividendi per circa \$ 2 miliardi lo scorso anno, mentre Stellantis ha pagato circa \$ 4,36 miliardi agli azionisti lo scorso anno e ha annunciato un programma di riacquisto da \$ 1,6 miliardi per quest'anno.[↔]
8. Da quando è entrato in vigore nel 1994 l'accordo di libero scambio nordamericano (NAFTA), approvato in modo bipartisan alla Camera con 234 voti contro 200 (102 democratici e 132 repubblicani), secondo alcune stime dell'Economic Policy Institute, è costato agli Stati Uniti quasi un milione di posti di lavoro, una percentuale significativa dei quali nella produzione di veicoli e componenti. Il NAFTA ha aperto la strada ad altri accordi simili, in particolare quello che ha stabilito normali relazioni commerciali permanenti con la Cina, facilitando il suo ingresso nell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) nel 2001. L'Economic Policy Institute stima che il conseguente deficit commerciale sia costato agli Stati Uniti quasi quattro milioni di posti di lavoro, la maggior parte dei quali nel settore manifatturiero che tendeva ad essere più fortemente sindacalizzato rispetto ad altri settori e ad occupare americani senza laurea (che compongono circa il 60% della popolazione totale). Lo spettro dell'outsourcing ha fornito alle aziende una potente clava nei confronti di sindacati e lavoratori: Stellantis aveva recentemente minacciato di spostare la produzione dei suoi Ram 1500 in Messico. Negli ultimi vent'anni le Big Three hanno chiuso più di sessanta stabilimenti americani, 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. Più in generale, dal 1998 gli Stati Uniti hanno perso più di settantamila stabilimenti industriali e cinque milioni di posti di lavoro nel settore manifatturiero, molti dei quali nella Rust Belt. Hanno distrutto la propria base industriale più profondamente di quanto abbiano fatto altri paesi occidentali.[↔]

9. Insieme ai lavoratori dell'industria automobilistica hanno scioperato sceneggiatori e attori di Hollywood e della TV, lavoratori del settore alberghiero californiano e gli 85 mila lavoratori del settore sanitario del gruppo no profit Kaiser Permanente in otto Stati (ma soprattutto in California) che hanno siglato un nuovo contratto che prevede un aumento retributivo del 21% in quattro anni e un salario minimo fra tre anni di \$ 23 (\$ 25 in California), ottenendo anche assunzioni, aggiornamento professionale e meno lavoro dato in appalto. Ci sono state poi le credibili minacce di scioperi poste dai lavoratori dell'American Airlines e dai Teamsters a UPS (340mila lavoratori) che hanno portato alla firma di nuovi più favorevoli contratti con consistenti aumenti salariali e il recupero di alcune concessioni fatte nei contratti precedenti.[↔]
10. Durante lo sciopero la Ford aveva temporaneamente licenziato 3.167 lavoratori di alcuni impianti citando gli effetti a valle dello sciopero. Dopo quattro settimane, Stellantis ne aveva licenziati temporaneamente 1.340 in tre Stati a causa dello sciopero.[↔]
11. I lavoratori temporanei saranno coperti dal bonus di ratifica immediata forfettario di \$ 5mila, nonché (per la prima volta) dall'accordo di partecipazione agli utili della società dal 2024, e verranno loro concessi congedi, come ad esempio l'incarico di giuria, come le loro controparti a tempo pieno.[↔]
12. Ford sta progettando altri tre stabilimenti di batterie nel Tennessee e nel Kentucky, di proprietà congiunta con la sudcoreana SK On e che dovrebbero iniziare la produzione nel 2025. Lì, sembra che il sindacato dovrà organizzarsi alla vecchia maniera.[↔]
13. Fain ha lasciato intendere che la lotta per una giornata lavorativa o una settimana lavorativa più brevi potrebbe far parte della campagna contrattuale della UAW nel prossimo contratto. I lavoratori del settore automobilistico si lamentano spesso di essere costretti a fare straordinari obbligatori, comprese 60 ore settimanali (6 giornate da 10 ore).[↔]
14. Il sindacato ha comunque ottenuto guadagni significativi in termini di benefit pensionistici: gli attuali pensionati hanno ottenuto bonus annuali arretrati per la prima volta in 16 anni, i membri attivi con pensione stanno ottenendo un aumento del moltiplicatore per la prima volta dal contratto del 2003, nonché un immediato aumento del beneficio del reddito vitalizio, e quelli con 401(k) vedranno il contributo del datore di lavoro balzare al 10%. Per una prospettiva su quest'ultima categoria: per quelli con la tariffa più alta, Ford attualmente mette \$ 6.300 nel loro 401(k) ogni anno; entro la fine dell'accordo, tale cifra sarà di \$ 11.000.[↔]
15. Nelle settimane precedenti l'accordo provvisorio, la leadership di Ford era stata piuttosto esplicita nell'esternare le sue frustrazioni per lo sciopero. Il 16 ottobre, il presidente esecutivo della Ford, Bill Ford, aveva chiesto la fine dello sciopero, definendo i colloqui *“aspri”*. Giorni prima, un dirigente Ford aveva affermato che la società aveva *“raggiunto il limite”* della sua offerta.[↔]
16. Il discorso di Trump, a volte fluido, ingannevole e spaventoso, ha invocato un *“rinascimento del nazionalismo economico”* e ha alimentato crescenti preoccupazioni economiche. *“Ho messo tutto in gioco per combattere per voi”*, ha detto. *“Ho rischiato tutto per difendere la classe operaia dalla classe politica corrotta”*. Si è concentrato sul NAFTA, un tema persistente delle sue campagne, soprattutto durante le soste negli Stati della Rust Belt (Ohio, Michigan, Missouri, Pennsylvania e Wisconsin), le cui oscillazioni politiche hanno determinato i vincitori delle ultime due elezioni presidenziali. Trump ha definito il NAFTA *“il peggior accordo commerciale mai concluso”* e si è vantato di averlo rinegoziato nel 2018. L'USMCA, il nuovo accordo ha conservato gran parte di quello originale; è stato definito NAFTA 2.0. Trump ha ripetutamente sottolineato la minaccia dei veicoli elettrici. *“Per i lavoratori del settore automobilistico, la transizione forzata di Biden è una transizione verso l'inferno”*, ha affermato. *“È una transizione verso la disoccupazione”*. L'attuale sciopero non ha senso, ha aggiunto, perché *“sotto il mandato di Biden l'intera industria automobilistica verrà impacchettata e spedita in Cina”*. Ha implorato i lavoratori dell'UAW di fare pressione su Shawn Fain per appoggiarlo. Ma Fain aveva detto prima della sua visita che *“Non vedo il*

motivo di incontrarlo perché non credo che a lui importi minimamente ciò che rappresentano i nostri lavoratori, ciò che rappresenta la classe operaia. È al servizio di una classe miliardaria, ed è questo che non va in questo Paese. 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". Nel 2016, gli exit poll hanno mostrato che Trump ha vinto due terzi degli elettori che credono che il commercio con l'estero porti via posti di lavoro americani; questo lo ha aiutato a ribaltare Wisconsin, Michigan e Pennsylvania, che ha ottenuto con meno di 80mila voti totali. Ma la carriera politica di Trump è stata segnata da un'intensa ostilità verso i lavoratori. Nel 2015, durante la campagna presidenziale, aveva dichiarato al Detroit News che le case automobilistiche dovrebbero perseguire una sorta di NAFTA intranazionale, spostando gli stabilimenti dal Michigan in parti degli Stati Uniti dove la manodopera è più economica, per poi tornare nello Stato una volta che i lavoratori fossero diventati abbastanza disperati da accettare salari più bassi. "Puoi andare in diverse parti degli Stati Uniti, e alla fine il cerchio si chiude", ha detto. "Possiamo fare la rotazione negli Stati Uniti, non deve essere necessariamente in Messico".[↵]

17. 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 per conversione all'auto elettrica. L'UAW vuole che Biden renda questo una clausola obbligatoria.[↵]
18. La versione della Camera dell'Inflation Reduction Act, approvata lo scorso anno, includeva un credito d'imposta di \$ 45 per l'acquisto di veicoli elettrici costruiti dal sindacato, ma è stato eliminato dalla versione del Senato per volere del democratico di centro-destra Joe Manchin.[↵]
19. Da 40 anni la UAW cerca di organizzare i lavoratori dei cosiddetti trapianti statunitensi, senza successo. Il suo fallimento più recente è avvenuto nel 2019, quando i lavoratori dello stabilimento Volkswagen di Chattanooga, nel Tennessee, hanno rifiutato l'UAW per la seconda volta. Gli organizzatori hanno accusato le tattiche intimidatorie del management VW e dei politici antisindacali. Forse il premio più ambito per la UAW sarebbe quello di organizzare lo stabilimento Toyota di Georgetown, nel Kentucky, una struttura tentacolare con più di 8.000 dipendenti che la UAW ha tentato di sindacalizzare l'ultima volta nei primi anni 2000. Soprattutto negli Stati del sud, le leggi sul lavoro sono molto deboli (con le famigerate leggi "right-to-work") e per le imprese l'attività anti-sindacale (*union-busting*) rappresenta un costo non molto elevato, della normale attività d'impresa. Gli ostacoli che i lavoratori devono superare per sindacalizzarsi e assicurarsi un primo contratto sono enormi. I giovani attivisti sindacali che si sono uniti alla cerchia ristretta di Fain dalla campagna presidenziale di Bernie Sanders del 2016 e da quelle di Alexandria Ocasio-Cortez stanno portando nuova energia e tattiche nella lotta sindacale. Stanno usando i social media per rimanere in contatto con i membri e dando loro la possibilità di agire a livello di base. La nuova leadership del sindacato dovrà trovare il modo di mantenere il controllo della narrazione.[↵]
20. Per tutte e tre le case automobilistiche, la UAW ha spostato le date di scadenza dei contratti al 30 aprile 2028. "Se vogliamo davvero affrontare la classe dei miliardari e ricostruire l'economia in modo che inizi a lavorare a beneficio di molti e non di pochi, allora è importante non solo scioperare, ma colpire insieme", ha affermato Fain, invitando altri sindacati ad allineare allo stesso modo i loro contratti in scadenza in modo da scioperare insieme il Primo Maggio 2028, ossia nel giorno internazionale della Festa dei Lavoratori. Una giornata che non si festeggia negli USA (in alternativa si festeggia il Labor Day, il "giorno del lavoro", il primo lunedì di settembre), ma che ricorda uno sciopero generale per la giornata lavorativa di otto ore negli Stati Uniti, iniziato il 1° maggio 1886 e culminato nel massacro di Haymarket quattro giorni dopo ad opera della polizia di Chicago.[↵]
21. Come GM e Stellantis, al momento Ford realizza la maggior parte dei suoi profitti vendendo SUV e *truck* ad alto consumo di carburante, che potrebbero non esistere più tra meno di un decennio.[↵]
22. Il costo della manodopera per la Tesla esclusivamente elettrica è di \$ 45 l'ora. La seconda casa automobilistica più grande, Toyota, ha un costo della manodopera di \$ 55 l'ora. Gli attuali costi della manodopera UAW sono pari a \$ 65 l'ora. Wells Fargo aveva stimato che il contratto proposto dalla UAW avrebbe aumentato il costo medio del lavoro a \$ 136 l'ora. Ford, GM e Stellantis avevano sostenuto che il contratto proposto dall'UAW avrebbe impedito loro di essere competitivi nella transizione ai veicoli elettrici e di competere con le case automobilistiche straniere.[↵]
23. Dan Dimaggio ha riferito che all'indomani degli accordi tra UAW e le Big Three, Toyota - chiaramente spaventata -

Se l'impossibile è possibile: vittoria storica del sindacato UAW dopo 46 giorni di sciopero

stava pensando di aumentare le sue paghe massime a \$ 34,80 per i lavoratori della produzione e a \$ 43,20 per i lavoratori qualificati, e di accorciare il tempo per arrivarci da otto a quattro anni nei suoi stabilimenti in Alabama e Kentucky. Una mossa che è stata confermata pochi giorni dopo dal portavoce della Toyota Motor North America Scott Vazin[↔]