

# Azione collettiva contro la crisi globale dell'auto

di **Ron Gettelfinger**, presidente Dipartimento Fism auto (Uaw-Usa)

**È** un momento critico per i nostri sindacati e lo è anche per l'industria dell'auto: la rapida crescita del prezzo della benzina e di altri costi energetici, l'aumento dei prezzi dell'acciaio e il fatto che il prezzo di molti prodotti sia raddoppiato dal dicembre scorso, ha avuto un forte impatto sull'industria. Questi fattori hanno provocato tensioni sia nei paesi industrializzati che in quelli in via di sviluppo e hanno aumentato anche le pressioni economiche verso cambiamenti strutturali nell'industria dell'auto a livello globale.

Il Brasile è emerso come uno degli attori più importanti nel settore automobilistico mondiale (componenti e assemblaggio). Lo Stato di San Paolo, in particolare la regione di San Bernardo (Abc)<sup>1</sup>, è sede di molti importanti produttori di auto (Gm, Scania, Volkswagen, Ford, Mercedes benz).

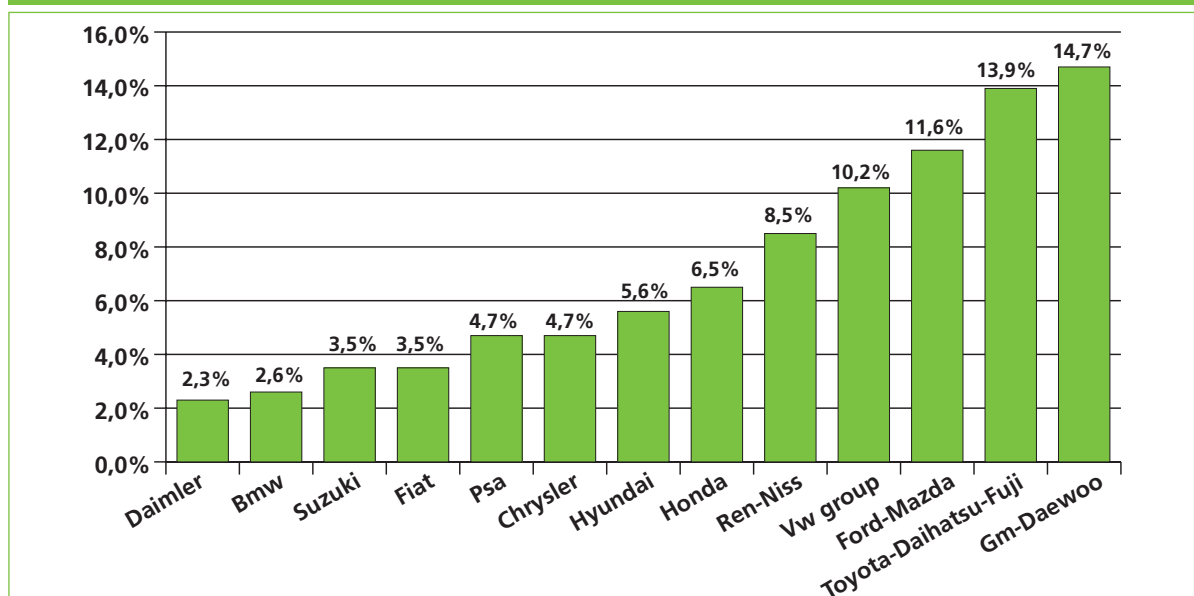
Come movimento politico, i sindacati metalmeccanici brasiliani hanno portato il leader del Pt (Partido dos trabalhadores), Lula, alla presidenza del paese. Nel 1966, poco dopo aver perso un dito al lavoro in una fabbrica d'auto, Lula cominciò a partecipare alle attività sindacali e alla lotta politica e adesso i sindacati di tutto il mondo traggono

speranza e ottimismo dall'esperienza politica brasiliana: i lavoratori degli Stati Uniti sperano di replicare la vittoria, eleggendo un presidente dalla parte di lavoratori e sindacati il prossimo 4 novembre, il senatore Barack Obama.

Come movimento del lavoro, i brasiliani sono in prima fila nella lotta per mantenere organizzazioni sindacali democratiche e progressiste nell'era della ristrutturazione e della globalizzazione delle imprese. Siamo molto contenti dell'aumentato ruolo dei dirigenti sindacali brasiliani nell'attività della Fism, e per il loro reale contributo ad avanzamenti per i metalmeccanici dell'auto nel mondo.

Gli interessi economici di lavoratori e sindacati nei paesi industrializzati sono oggi inestricabilmente legati agli interessi dei lavoratori brasiliani e del mondo di recente industrializzato. Vinceremo o perderemo insieme nella risposta alla ristrutturazione globale del settore dell'auto, basata su forti sindacati nel posto di lavoro, all'interno delle nostre rispettive strutture nazionali, ed esercitando la nostra influenza sulle politiche del commercio e dello sviluppo a livello internazionale.

QUOTE MERCATO AUTO 2007 CON ALLEANZE TRANSNAZIONALI



<sup>1</sup> La regione della grande San Paolo, che comprende le città di San André, San Bernardo e San Caetano – da cui Abc – dove si concentrano le industrie metallurgiche.

**ALCUNE ALLEANZE SI SONO FRAMMENTATE, ALTRE SI SONO INVECE RAFFORZATE...**

- Le alleanze mondiali tra General motors, Fiat e altre aziende si sono sciolte; si è rafforzata invece la cooperazione tra Gm e Daewoo (Gmdat).
- Le alleanze tra Daimler, Chrysler, Mitsubishi e Hyundai si sono sciolte.
- Ford ha venduto la Jaguar e la Land Rover a Tata.
- Renault e Nissan hanno ampliato le loro alleanze con una quota del 25% di AvtoVaz.

2004	Con alleanze di cooperazione/consociate (percentuale arrotondata)				
General motors	Daewoo 42,1%	Isuzu 12%	Suzuki 20%	Fuji 20%	Fiat Auto 20%
Ford	Volvo car 100%	Mazda 33%	Jaguar 100%	Land Rover 100%	
Renault	Samsung 70%	Nissan 44%	Dacia 99%		
Toyota	Daihatsu 51%	Hino 50%			
Daimler	Mitsubishi 34%	Hyundai 10%			

2008	Con alleanze di cooperazione/consociate (percentuale arrotondata)				
General motors	Gmdat (Daewoo) 50,9%				
Ford	Volvo car 100%	Mazda 33%			
Renault	Samsung 70%	Nissan 44%	Dacia 99%	Avtoframos 76%	AvtoVaz 25%
Toyota	Daihatsu 51%	Hino 50%	Fuji 8,7% (fino al 16,5%)		
Daimler Chrysler					

È quasi diventato un luogo comune dire che con la globalizzazione la solidarietà del movimento operaio internazionale è oggi più in crisi che mai, ma è proprio vero. Da Manaus a Mosca, da Pechino a Bruxelles, dalla Carolina del Sud al Sudafrica, da Wolfsburg a Tokio e tutti i punti in mezzo, i più importanti costruttori di auto obbligano i lavoratori a lavorare di più, in modo più pesante, per salari più bassi e minori diritti. A un numero crescente di metalmeccanici sia nei paesi sviluppati che in quelli in via di sviluppo, vengono negati i diritti fondamentali di iscriversi al sindacato e contrattare collettivamente, e vivono sempre di più in condizioni di precarietà.

Abbiamo raggiunto un punto di crisi nell'industria. Oggi dobbiamo sviluppare e costruire forza sindacale nelle più importanti aziende produttrici di auto e componenti.

In passato sembrava che ciascuno dei nostri sindacati dell'auto a livello nazionale avesse interessi opposti nel processo di ristrutturazione globale. General motors, Ford e Chrysler sono in competizione con giapponesi ed europei per l'acquisizione di quote di mercato e profitti a livello globale. Questa competizione si è solo intensificata con l'emergere dei produttori coreani come Hyundai e Kia, indiani come Tata motors e Mahindra & Mahindra, e con l'inevitabile espansione internazionale delle aziende di auto cinesi come la Chi-

na faw group e la Chery automobile. Ma con l'accelerazione della ristrutturazione industriale la natura della competizione tra imprese è cambiata: consolidamento, *joint ventures*, *partnership* produttive e complesse alleanze tecnologiche e per componenti, sono tutti esempi di ristrutturazione competitiva che incide in modo negativo su tutti noi.

In Cina quattro anni fa, anche se era già un soggetto produttore di grande importanza mondiale, non c'era nessun rappresentante dei lavoratori perché il loro governo non permetteva la formazione di sindacati democratici e indipendenti. Nonostante la crescita del settore in Cina, spinta in non piccola parte da miliardi di dollari investiti da produttori di auto americani, europei e asiatici, ci troviamo qui ancora oggi senza una rappresentanza dei lavoratori cinesi, perché in Cina i veri sindacati sono illegali, e migliaia di operai cinesi sono sottoposti a un pesante sfruttamento. Il salario minimo cinese non è ancora applicato, così come le regole fondamentali per ambiente e sicurezza nel posto di lavoro.

La disponibilità di un'enorme quantità di lavoratori cinesi senza sindacato ha consentito ai produttori mondiali di auto di far scendere i salari e gli standard lavorativi in tutto il mondo. Anche se i sindacati della Fism la pensano diversamente per quanto riguarda il modo migliore di coinvolgere i lavoratori cinesi e gestire questo aspetto della ristrutturazione industriale, condividiamo gli stessi obiettivi: fare pressione sul governo cinese perché metta fine alla sistematica soppressione dei diritti dei lavoratori e richiedere ai produttori di auto di aderire agli standard lavorativi fondamentali se vanno a produrre in Cina. Il risultato sarebbe un aumento del salario cinese, che porterebbe beneficio anche a tutti noi.

Non riusciamo più a promuovere efficacemente gli interessi economici dei nostri iscritti se i produttori di auto possono abbassare gli standard di vita uniformandosi a quello definito dalla Cina e

**ACCORDI DI COOPERAZIONE TRANSAZIONALI SETTORE AUTO**  
*(equity stakes, joint ventures, contract assembly, alleanze tecniche e componentistiche)*

	Bmw	Chrysler	Daimler	Dongfeng	Fiat	China faw	Ford	Fuji heavy	Gm	Honda	Hyundai	Isuzu	Magnasteyr	Mazda	Mitsubishi	Nissan	Psa	Renault	Saic	Suzuki	Tata	Toyota	Volkswagen	
Bmw	■																							
Chrysler		■																						
Daimler			■																					
Dongfeng				■																				
Fiat					■																			
China faw						■																		
Ford							■																	
Fuji heavy								■																
Gm									■															
Honda										■														
Hyundai											■													
Isuzu												■												
Magnasteyr													■											
Mazda														■										
Mitsubishi															■									
Nissan																■								
Psa																	■							
Renault																		■						
Saic																			■					
Suzuki																				■				
Tata																					■			
Toyota																						■		
Volkswagen																							■	

da altri paesi in sviluppo. Quindi c'è assoluta urgenza di sviluppare modi efficaci per costruire organizzazioni sindacali forti in Cina, Messico, Thailandia, anche negli Stati Uniti e ovunque i metalmeccanici siano sfruttati a causa della mancanza di un'efficace rappresentanza sindacale.

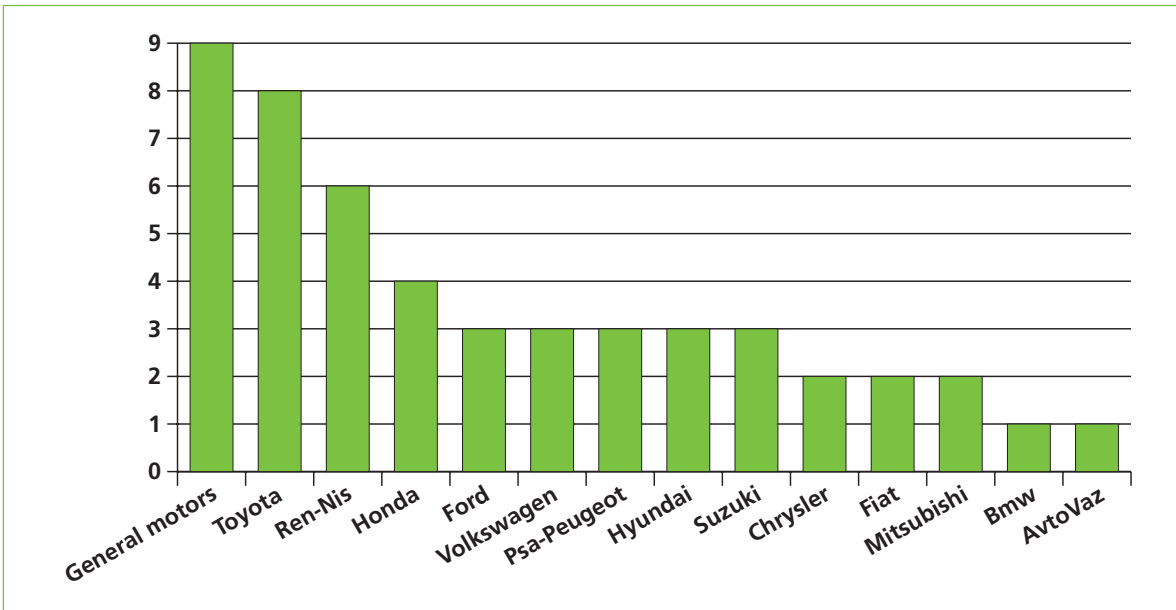
Per quanto diversi, per paese, cultura, idioma, punti di vista, sempre più i nostri iscritti lavorano per lo stesso padrone e devono confrontarsi con le stesse politiche, strategie di investimenti, pratiche di relazioni sindacali. L'iniziativa delle imprese di aumentare i profitti a spese dei lavoratori è un fenomeno globale, quindi la nostra risposta deve essere globale. Se falliamo in questa direzione, le conseguenze saranno disastrose. Per rispondere alla ristrutturazione globale dell'auto, dobbiamo convertire la nostra visione di solidarietà internazionale in un'efficace azione strategica collettiva.

Gli standard di vita di tutti i nostri iscritti sono colpiti dalle stesse tendenze economiche mondiali: crescita economica e sviluppo, tassi di occupazione e disoccupazione, distribuzione dei redditi e della ricchezza, prezzi dell'energia, problemi ambientali e flussi del commercio e investimenti internazionali. Ed è questo l'impatto che dobbiamo considerare per costruire solidarietà e sostenibilità.

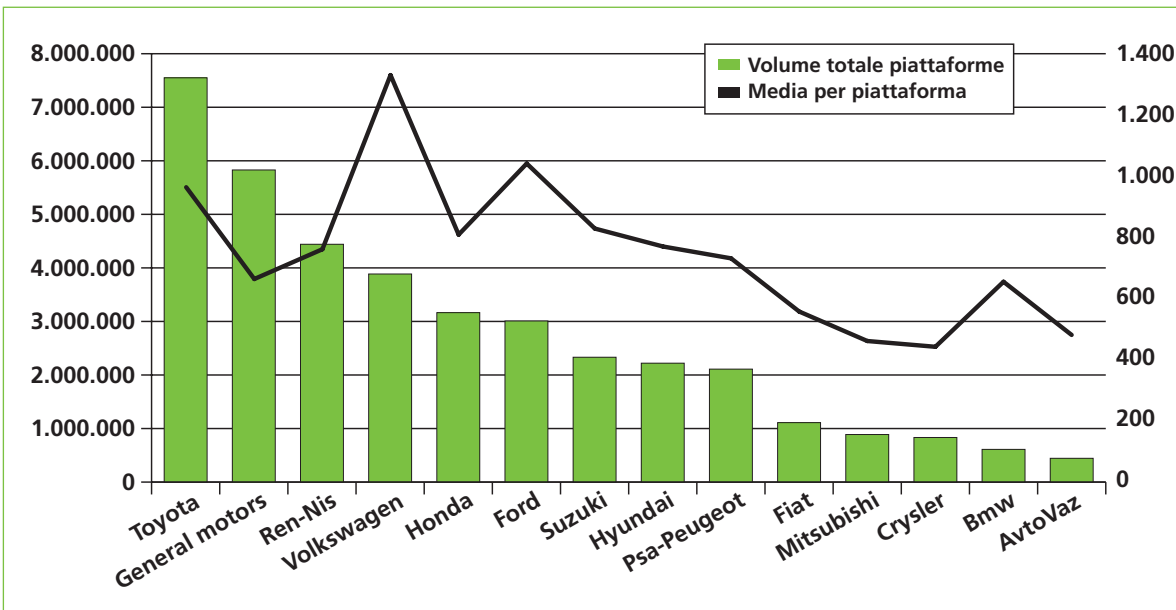
Anche se la crescita economica negli Stati Uniti è stata al di sopra di molti altri paesi industrializzati, siamo ben lontani dal considerare che per i lavoratori americani le cose stiano andando bene! I dati del pil non dicono niente sulla distribuzione del reddito, che negli ultimi venti anni è diventata molto più ineguale in corrispondenza dell'erosione della forza sindacale. I lavoratori dell'industria non stanno conseguendo successi nel prendere la loro giusta parte della crescita economica globale. Per esempio l'anno scorso «Fortune» dichiarava che 500 amministratori delegati negli Usa prendevano in media più di 364 volte la paga media dei lavoratori, 10 milioni di dollari nel 2006, invece nel 1980 guadagnavano «solo» 40 volte la paga media di un lavoratore statunitense.

I salari dei lavoratori americani non sono cresciuti in modo tale da salvaguardarsi dall'inflazione, e la crescita del costo della salute e del pensionamento, insieme alle forze della globalizzazione, hanno limitato la capacità del sindacato Uaw di negoziare aumenti salariali adeguati all'inflazione. L'occupazione è diminuita drasticamente dall'inizio del decennio, poiché con Bush ci sono stati anni di disastrose politiche economiche. Adesso i lavoratori sono minacciati dalla recessione e

PIATTAFORME DI VEICOLI CON ALLEANZE TRANSNAZIONALI



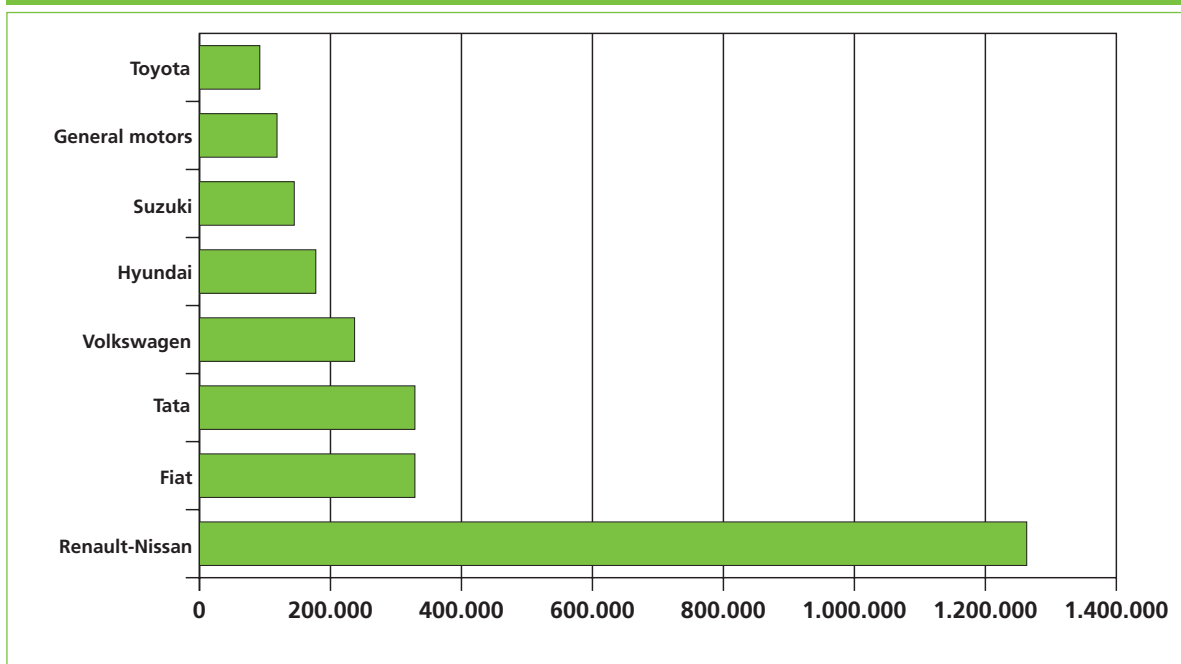
PIATTAFORME DI VEICOLI CON ALLEANZE TRANSNAZIONALI



dalla crisi finanziaria e Uaw si trova di fronte a riduzioni del personale a Gm, Ford, Chrysler e diversi fornitori di componenti. Con il basso valore del dollaro, i pesanti ostacoli alla sindacalizzazione di nuove fabbriche di auto, l'America è diventata un paradiso di bassi salari per molte imprese giapponesi, coreane, europee. Leggi sul lavoro e pratiche antisindacali vengono usate da queste imprese straniere che si situano nel Sud degli Stati Uniti, dove ci sono le leggi sul «diritto al lavoro». La Nissan gestisce fabbriche non sindacalizzate in Tennessee e Mississippi, Honda in Ohio, Toyota si è opposta alla sindacalizzazione nelle sue fabbriche in Alabama, Kentucky, Mississippi, Texas, West Virginia... Hyundai-Kia ha aperto ades-

so una fabbrica non sindacalizzata in Georgia a supporto delle operazioni di assemblaggio in Alabama. Bmw opera senza sindacato in Carolina del Sud, come la Mercedes in Alabama. Negli Usa, il passaggio dalla produzione di suv e piccoli camion a quella di piccole auto che richiedono minori consumi energetici, corrisponde a quello da posti di lavoro sindacalizzati e ben pagati a produzioni con bassi salari e senza sindacati. Per noi la questione della sindacalizzazione non può essere separata da quella dell'auto sostenibile, per ambiente, presenza sindacale e sicurezza sul lavoro. Certo è nostra responsabilità organizzare queste fabbriche e ci impegnamo a fondo, ma serve non solo una riforma delle leggi

## MERCATO AUTO «LOW COST» IN CRESCITA – Proiezioni sulle vendite globali – 2011



sul lavoro, che passi il *Free choice act*, ma anche una compiuta strategia internazionale.

Nonostante il debole valore del dollaro e gli investimenti esteri diretti negli Usa settore auto, gli Stati Uniti nel 2007 denunciavano un deficit commerciale di 815 miliardi di dollari, di cui 122 nella produzione automobilistica. Il deficit con il Giappone nel 2007 era a 53 miliardi, 10 miliardi con la Corea, e 36 con i nostri partner del Nafta, Messico e Canada.

Continueremo a fare pressioni sul Congresso per l'adozione di diverse politiche commerciali, perché si assuma la questione dei problemi dello sviluppo globale e dei diritti del lavoro, anziché semplicemente promuovere gli interessi del capitale globale. Fa bene la Fism a costruire a livello internazionale un orientamento consensuale sul commercio internazionale, ma insieme dobbiamo diventare una forza per creare un sistema di commercio internazionale che vada a vantaggio dei poveri e dei lavoratori. Sono sfide enormi. Insieme al sindacato coreano ci siamo opposti all'accordo Usa-Corea (Korus Fta) negoziato un anno fa dalle amministrazioni Bush e Roh, perché è pessimo per i lavoratori; non siamo contrari al commercio internazionale e allo sviluppo, ma ci opponiamo alle politiche commerciali che indeboliscono sindacati e diritti. E continueremo a lottare contro l'accordo Usa-Colombia finché lavoratori e sindacalisti continueranno a essere assassinati per la loro attività.

Tutti i nostri iscritti lavorano per le imprese globali, che producono e vendono internazionalmente i loro prodotti, ma l'acquisto e l'uso delle

auto non è proporzionato alla taglia geografica o alla popolazione nazionale. Americani, giapponesi, europei occidentali sono consumatori di auto in modo spropositato, solo gli Usa comprano il 55% di tutta l'importazione internazionale di auto e i produttori giapponesi e tedeschi guadagnano quasi i due terzi dei loro profitti netti sulle esportazioni e le vendite internazionali.

Sebbene le varie imprese che impiegano i nostri lavoratori siano in competizione, la natura di questa competizione si è modificata con gli accordi di cooperazione globale, anche tra i fornitori di componenti. Queste imprese competono virtualmente in ogni mercato del mondo, ad esempio General Motors, Ford e Chrysler non sono legate da particolare lealtà verso gli Stati Uniti, e suppongo che sia lo stesso negli altri paesi.

Un po' più di un anno fa, DaimlerChrysler annunciò la separazione delle due aziende. La tedesca ha circa il 20% nella Chrysler, con il rimanente 80% nelle mani di Cerberus capital management, una ditta privata. La Chrysler continua ad avere alleanze con Daimler, Bmw, Hyundai e Nissan: Chrysler e Nissan hanno fatto sapere dei loro piani per costruire piccole auto e furgoni l'una per l'altra, infatti Nissan produrrà per Chrysler una piccola auto nel suo stabilimento giapponese di Oppama, che verrà venduta in America del Nord, in Europa e in altri mercati globali dal 2010, e la Chrysler produrrà *pick-up* disegnati da Nissan nella fabbrica di Saltito in Messico.

Qualche analista ritiene che questo accordo apra le porte per una collaborazione futura tra Chrysler

e Renault, che ha legami finanziari diretti con Nissan. Allo stesso tempo, Chrysler sta costruendo relazioni con Chery automobile per espandere la sua capacità produttiva in Cina. Recentemente Ford ha venduto Jaguar e Land Rover a Tata motors, che spingerà ulteriormente lo sviluppo e la crescita dell'industria automobilistica indiana. In effetti tutti i maggiori produttori di auto stanno cercando di portare produzioni in Cina, India, Russia e in altri mercati emergenti. Così diventa sempre più difficile parlare di Chrysler, Ford, Gm come di fabbriche americane; di Renault, Daimler, Bmw e Volkswagen come di aziende europee e di Toyota, Honda e Nissan come di giapponesi. Perciò anche per i sindacati, non è più significativo ed efficace parlare, per Gm o per Ford, di sindacati americani.

L'incessante procedere di vendite e profitti da parte dei grandi produttori di auto ha creato nuovi mo-

delli di occupazione nel mondo. L'uso di appalti, esternalizzazioni e lavoro precario ha minato la forza sindacale nel settore dell'auto. La Fism e i suoi affiliati devono assolutamente muoversi per il libero esercizio delle libertà sindacali e dei diritti sul lavoro e alla contrattazione collettiva. Dobbiamo chiedere alle imprese di adottare la scelta della neutralità (non interferenza nella sindacalizzazione). Sforzi più grandi sono da farsi bilateralmente e coordinati dalla Fism. I sindacati qui rappresentati condividono un certo numero di principi e obiettivi: dobbiamo essere uniti e agire insieme per far valere in ogni parte del mondo il diritto a formare un sindacato libero da interferenze e restrizioni delle aziende. Dobbiamo coordinare con maggiore aggressività le nostre iniziative di solidarietà affinché le aziende rispettino i diritti fondamentali dei lavoratori indipendentemente da dove vivono e lavorano. Adesso è il momento!

## Costruire una nuova solidarietà

di **Gianni Rinaldini**, segretario generale Fiom

**L**a precarietà è una caratteristica strutturale della globalizzazione, nelle diverse forme che assume il contratto: a tempo determinato, interinale, a progetto. Il più diffuso nel nostro paese è quello a tempo determinato, in Fiat invece quello interinale.

La caratteristica della globalizzazione in rapporto al lavoro è quella della divisione tra i lavoratori nello stesso paese o in paesi diversi operata continuamente dalle imprese attraverso il ricatto sul posto di lavoro, la permanente incertezza sul presente e sul futuro. Il ricatto serve a far accettare condizioni

### LE LAVORATRICI E I LAVORATORI PRECARI (dati inchiesta Fiom sulle condizioni di vita e di lavoro dei metalmeccanici in Italia)\*

	Precari/e	Stabili
Lavora nella stessa azienda da 2 e più anni	40,8%	-
La probabilità per una donna con meno di 35 anni di avere un contratto di lavoro precario	1 su 5	-
Ha un contratto che dura meno di 6 mesi	54,5%	-
Ha già avuto 3 o più contratti con la stessa azienda	24,0%	-
Percentuale di precari con più di 35 anni	38,0%	-
Ha un salario inferiore a 1.000 euro al mese	36,2%	12,0%
Percepisce il premio di risultato	59,6%	80,5%
Integra il proprio reddito con turni e straordinari	70,4%	60,0%
Non sa se esiste l'Rls in azienda	19,7%	9,0%
Non ha fatto nessun giorno di assenza per malattia nell'ultimo anno (lavoratori con meno di 35 anni)	42,5%	22,5%

\* I precari intervistati sono il 9,4% del totale, pari a circa 10.000 lavoratrici e lavoratori.