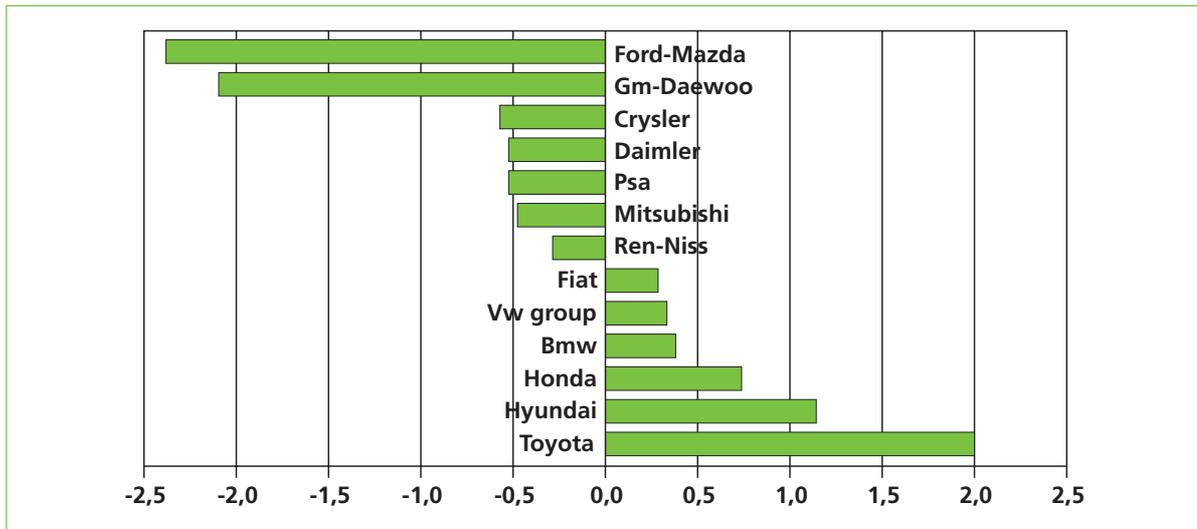


CAMBIAMENTO NELLE QUOTE DI MERCATO MONDIALE 2002-2007
 (un punto percentuale è uguale circa a 600.000 unità)


l'etanolo. Come costruire e come riciclare è uno dei temi centrali per adattare l'industria ai cambiamenti sociali.

L'aumento del prezzo del petrolio, come quello delle emissioni di CO2 sono fattori determinanti per l'industria dell'auto e negli Stati Uniti la caduta di produzione delle macchine di grossa cilindrata ne è un sintomo evidente. Ma gli Stati Uniti persistono nella non firma del Protocollo di Kyoto. È stato criticato (Brasile, Belgio) il sindacato tedesco per le

pressioni fatte sul governo per derogare le norme europee sulle emissioni sostenute fermamente dalla Fem; da un delegato della Ig metall è stata espressa la necessità della produzione e circolazione di maggiori e migliori mezzi pubblici. Protezione dell'ambiente e garanzia di sicurezza sul posto di lavoro, per essere coniugati con mobilità e libertà di movimento, richiedono comunque forti investimenti innovativi nel settore: e su questo tutti si sono trovati d'accordo.

Solidarietà e sostenibilità

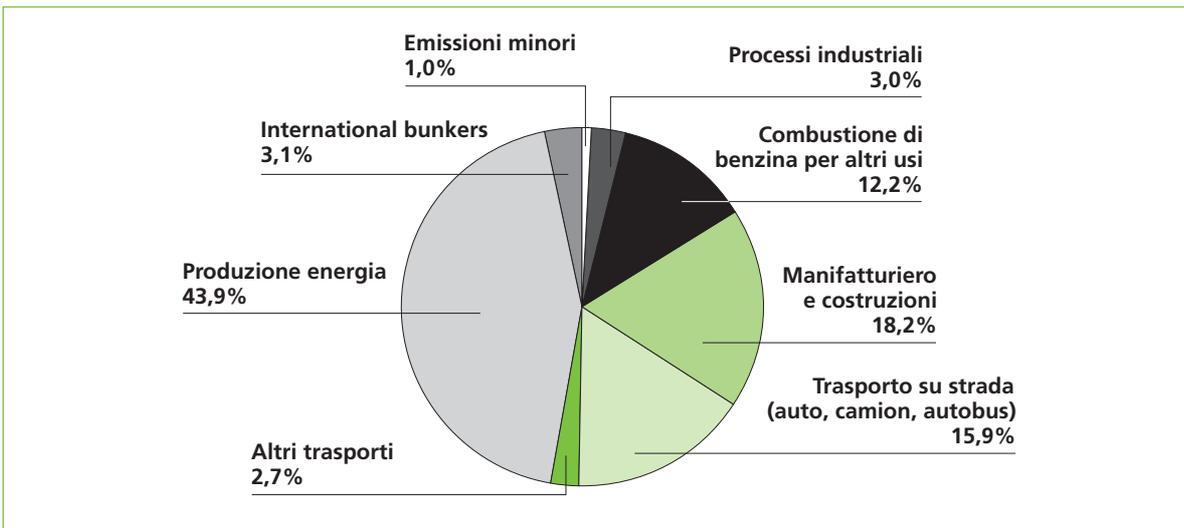
di **Marcello Malentacchi**, segretario generale Fism

Inizio con qualche elemento relativo al Programma di azione della Fism e alle attività del Consiglio mondiale, dall'ultimo tenutosi a Detroit nel 2004. La Fism e i suoi affiliati devono dare risposte coordinate a livello nazionale, regionale e globale, perché le conseguenze della ristrutturazione sono oggi, più che mai, estese nel mondo. Recentemente alcune aziende nordamericane hanno annunciato di voler ridurre la produzione e chiudere fabbriche: è solo l'ultimo episodio di una fase che alcuni analisti hanno definito «una tempesta perfetta». Era difficile prevedere i drammatici avvenimenti che sono culminati in chiusure di fabbriche e bancarotte che hanno colpito migliaia di metalmeccanici, in particolare in Nord America e

in Europa occidentale, ma la forza dei sindacati metalmeccanici nel rispondere e difendere fino all'ultimo gli interessi dei lavoratori e delle loro famiglie ha avuto un peso; tuttavia le continue sfide della ristrutturazione chiedono di più per garantire risultati equi e socialmente accettabili.

Gli sviluppi dell'industria presentano nuove sfide, come l'attuale integrazione dei settori degli autoveicoli nelle aree emergenti – Brasile, Cina, India, Russia e paesi dell'Europa centrale – che hanno un ruolo in continua evoluzione, a livello regionale e globale. E nello stesso tempo cresce il ruolo delle multinazionali nell'orientare la globalizzazione, con nuovi mercati e nuove localizzazioni di produzione.

EMISSIONI DI CO2 CAUSATE DAGLI UOMINI



Più di due decenni di fondamentalismo del mercato e di politiche liberiste di deregolamentazione e privatizzazioni hanno aumentato il divario tra ricchi e poveri, prodotto lavoro precario e maggior insicurezza per i lavoratori. Le regole del commercio internazionale, spinte dalle multinazionali, sono promosse dall'Omc e da una quantità di accordi bilaterali e regionali di libero commercio. Le politiche liberiste sono promosse dall'Fmi e dalla Banca mondiale, a spese degli interessi dei lavoratori e dei cittadini, a tutto vantaggio delle imprese.

Le tre aree della ristrutturazione su cui discutere e intensificare la nostra iniziativa sono:

- le politiche sul mercato del lavoro delle imprese automobilistiche che aumentano a dismisura il lavoro precario;
- il tentativo delle multinazionali di mettere lavoratori e comunità in competizione tra loro per investimenti e produzione. La ricerca globale di costi più bassi e profitti più alti esercita forte pressione su potere d'acquisto, condizioni di lavoro e tutele sociali;
- la questione dell'ambiente, l'energia, l'uso degli autoveicoli e i posti di lavoro nel settore. Lavoratori e sindacati nel mondo sono molto interessati alle politiche per il controllo dell'ossido di carbonio e altre emissioni dei veicoli che contribuiscono ai cambiamenti climatici e all'inquinamento atmosferico.

L'attuale programma di azione della Fism impegna a costruire e sviluppare strutture globali per far fronte a sfide globali; strategie nei confronti delle multinazionali; solidarietà e organizzazione; una dimensione sociale della globalizzazione.

Le imprese giganti del settore non sono leali verso nessun paese, e non competono soltanto, ma cooperano l'una con l'altra. Walter Reuther nel

SETTORI METALMECCANICI CON MAGGIORE PRESENZA DI LAVORO PRECARIO

Elettrico ed elettronico	58%
Automobilistico	49%
Siderurgia	40%
Produzioni meccaniche	33%
Navalmecanica	29%
Aerospazio	11%

1956, al III Consiglio mondiale dell'auto a Parigi diceva: «Negli imperi economici di queste grandi imprese internazionali, la collaborazione tra direzioni nazionali si impone come un fatto ovvio. Ma perfino tra le varie *corporations*, che dovrebbero competere l'una con l'altra, c'è un'ampia collaborazione, specialmente nella ricerca di una linea comune contro le richieste dei lavoratori».

I produttori di motoveicoli sono tra i più globali per obiettivi, organizzazione e scopi. C'è una ricerca mondiale di vendite e profitti su cui si basano i piani delle imprese nel campo degli investimenti, della produzione, dell'approvvigionamento e delle relazioni industriali con i lavoratori.

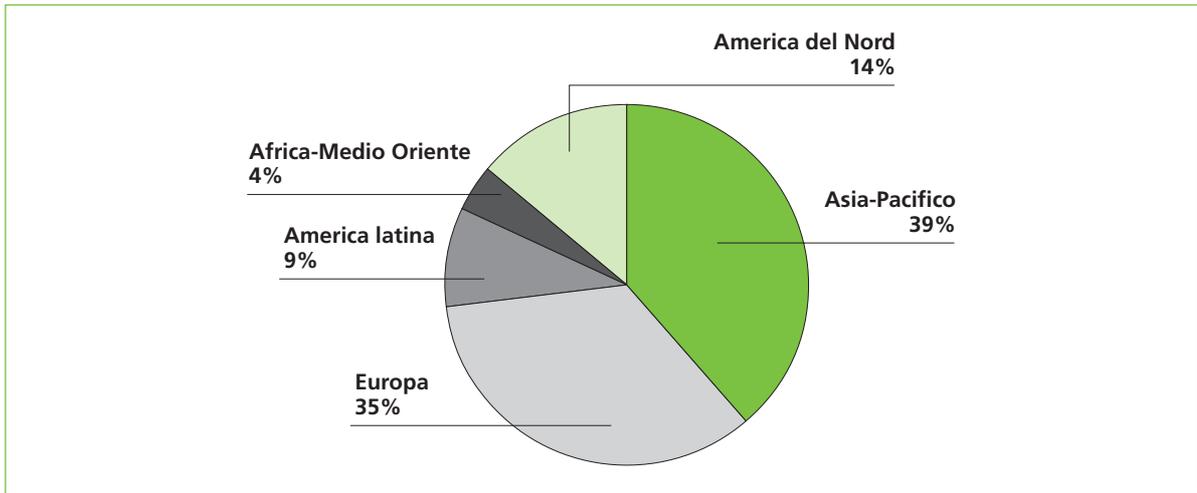
I sindacati metalmeccanici devono assolutamente impegnarsi nella sindacalizzazione e creazione di sindacati forti per affermare la contrattazione collettiva e scioperare per difendere i propri diritti.

Le radici della solidarietà cominciano a casa propria, e i metalmeccanici hanno ottenuto risultati in questo senso, dall'ultimo Consiglio mondiale.

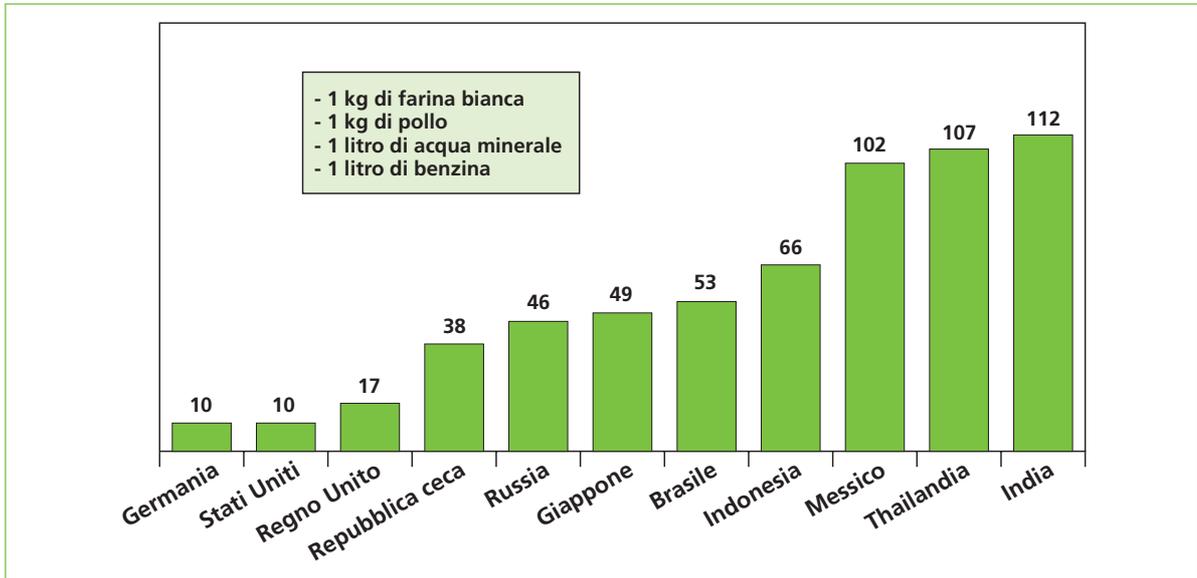
Tre esempi:

- il sindacato coreano Kmwu ha formato un sindacato nazionale dei metalmeccanici con un lavoro di unificazione di anni. È un risultato sostanziale per sostenere la sfida del lavoro precario, delle esternalizzazioni, dell'organizzazione in tutta l'industria;

INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA – Percentuale occupazione per aree geografiche



TEMPO DI LAVORO RICHIESTO PER UN OPERAIO DEL SETTORE AUTO PER ACQUISTARE UN «PANIERE» DI... (in minuti lavorati)



- in una delle situazioni più difficili, i sindacati americani hanno lavorato insieme e anche oltre i confini nazionali per tutelare i lavoratori della Delphi e difendere i loro accordi collettivi dagli abusi dell'azienda;
- in Brasile i sindacati stanno costruendo insieme il percorso per il contratto collettivo nazionale, e allo stesso tempo hanno aperto un confronto con le associazioni imprenditoriali e con il governo perché contribuiscano allo sviluppo dell'industria dell'auto in modo giusto e sostenibile.

Solidarietà internazionale ai lavoratori nella difesa dei loro diritti: sottolineo il caso recente in Turchia, nella fabbrica Bosal (componentistica), dove sei lavoratori licenziati sono stati riassunti dopo settimane di trattative di Birlisik, con solidarietà attiva espressa dalla Fem e dai sindacati europei.

Molti sono i casi irrisolti su cui continuare: il caso di un fornitore di Ford in Thailandia, o il caso To-

yota nelle Filippine, e ci sono ancora proteste contro il governo coreano per le violazioni di diritti fondamentali di lavoratori e sindacati. Molto importante è il caso della Dacia in Romania, di proprietà Renault, dove dopo tre settimane di sciopero hanno ottenuto un aumento salariale del 28% e migliori condizioni. Lavoratori, Consiglio di fabbrica e sindacati della Renault hanno sostenuto con forza questa lotta.

Si è da poco cominciato a lavorare anche in gruppi più ristretti dei Consigli mondiali, a livello aziendale e con reti. I gruppi di azione hanno l'obiettivo di favorire la solidarietà e l'azione oltre le frontiere, facilitare lo scambio di informazioni per la costruzione di strategie comuni: un gruppo si è fatto alla Gm, un altro sta iniziando alla Ford e alla Toyota.

Le reti (*networks*) sono integrate nel lavoro del settore auto, sia che si tratti di Consigli di fabbrica che

di gruppi di azione, di riunioni regionali o settoriali. Questo lavoro va ulteriormente sviluppato per renderlo più efficace nella difesa dei diritti, della contrattazione collettiva, contro i processi di ristrutturazione, e per fare tutto questo è necessario il forte sostegno dei sindacati della casa madre e di quelli nelle fabbriche più importanti.

Altri tre importanti accordi quadro sono stati firmati nel settore auto – Renault, Bmw, Psa – oltre agli esistenti DaimlerChrysler, Volkswagen, Leoni, Bosch. Questi accordi forniscono strumenti per i diritti dei lavoratori e i sindacati, e vanno usati anche nella catena dei fornitori. Si continua a cercare di realizzare accordi anche in multinazionali non basate in Europa, che sono finora le uniche senza questo tipo di accordi. Ma questi accordi hanno una limitata efficacia nei confronti delle ristrutturazioni. Basti dire che poco dopo la firma di uno di questi accordi con la Peugeot, l'azienda ha annunciato la chiusura di uno stabilimento in Gran Bretagna, contraria alle promesse fatte in azienda ai lavoratori.

Sulle ristrutturazioni bisogna sempre che le aziende informino, consultino e contrattino con i sindacati e i rappresentanti dei lavoratori sulla natura e l'impatto di eventuali cambiamenti, affrontando anche la discussione su possibili alternative alla prospettata ristrutturazione. La tutela dei lavoratori deve avvenire attraverso accordi collettivi e leggi, sistemi sociali, compresi sistemi pubblici per pensioni, sicurezza sociale, salute, istruzione e altri servizi a copertura universale. I governi hanno una responsabilità sull'applicazione e il rispetto di diritti sindacali e diritti umani: è inaccettabile l'indebolimento delle tutele del lavoro e ambientali per attirare capitali! E se qualche cambiamento è inevitabile, i governi hanno la responsabilità di garantire che ci siano benefici per tutta la società e non l'arricchimento di pochi a spese di tanti.

Le politiche industriali devono rafforzare la capacità del settore auto di mantenere e produrre occupazione: è un settore strategico che può portare beneficio a tutta l'economia. In molti paesi, inclusi Australia e Sudafrica, sono in corso negoziati tra sindacati, imprenditori e governi per politiche industriali che servano al settore. Gli scienziati hanno concluso che le attività umane contribuiscono a innalzare i livelli dell'effetto serra per la combustione di carburanti fossili. Questi gas contribuiscono al riscaldamento globale minacciando seriamente sostenibilità dello sviluppo e ambiente. Inoltre, l'aumento del prezzo dell'energia colpisce l'industria e il potere d'acquisto dei lavora-



tori. Il risparmio di carburante e le tecnologie alternative sono vitali per il futuro dell'industria e dell'ambiente, quindi sono necessarie politiche industriali, ambientali e sociali per lo sviluppo sostenibile e l'occupazione nel settore.

Le politiche industriali sono direttamente collegate alla questione del commercio internazionale e alle politiche di investimento: la Fism è impegnata nel coordinamento di attività su questi temi, data la loro rilevanza. I metalmeccanici sono impegnati a tutti i livelli nella lotta per un'efficace e reale applicazione, negli accordi bilaterali e multilaterali, dei diritti umani e del lavoro.

Inoltre, la Fism sostiene la costituzione di sindacati e l'organizzazione dei lavoratori in paesi che ricevono investimenti esteri diretti da multinazionali dell'auto, come India e Russia, e anche in Messico, con gli accordi quadro internazionali, collegati alle diverse aziende di componenti.

La lotta contro il lavoro precario è una delle nostre priorità, come ha detto il Comitato centrale di novembre 2007. I nostri obiettivi sono chiari:

- fermare l'estensione del lavoro precario;
- dove c'è lavoro precario le condizioni di lavoro e salariali devono essere uguali per tutti, la copertura della sicurezza sociale pienamente garantita;
- i lavoratori devono essere assunti direttamente, rifiutando pratiche di occupazione indiretta;
- acquisire la garanzia del posto di lavoro e la piena tutela nel campo di salute e sicurezza.

Il 7 ottobre la Fism è impegnata nella Giornata globale d'azione contro il lavoro precario. Dal 30 settembre chiediamo che ci siano iniziative diffuse in preparazione della giornata che vedrà insieme anche la Fem e le confederazioni e le federazioni a livello internazionale.

L'espansione globale dell'industria avanza a un ritmo mai visto prima, ma avanzano anche le disuguaglianze: a queste siamo impegnati a opporci, nei paesi di nuovo sviluppo come in quelli tradizionalmente sedi di fabbriche d'auto.