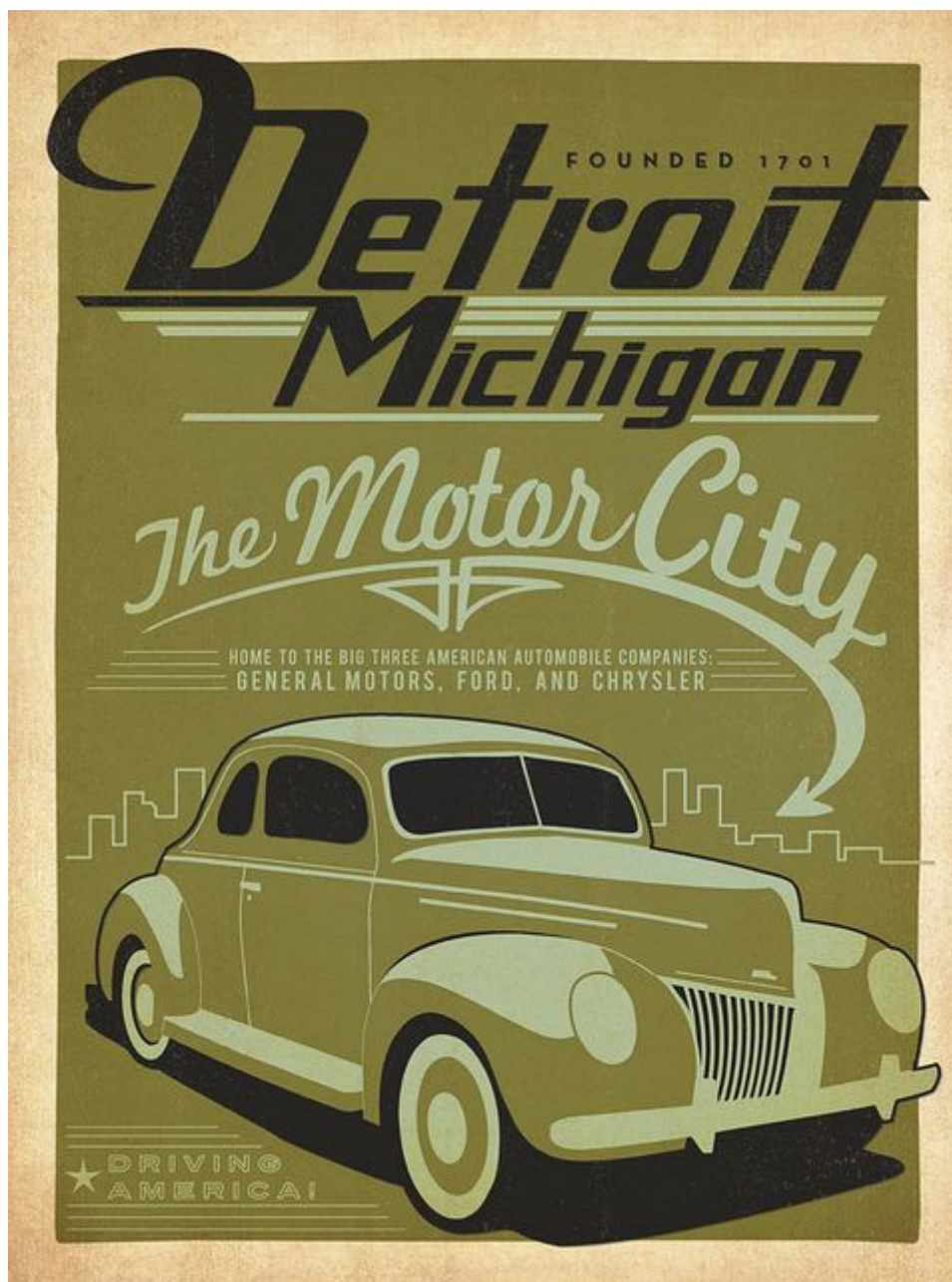


## Usa: contratti dell'auto “a porte chiuse”

Stefano Maruca



Con la ratifica dell'accordo Ford si è conclusa la fase della rinegoziazione dei contratti delle tre grandi case automobilistiche di Detroit.

Lo Uaw si era avvicinata alla stagione 2015 dei rinnovi contrattuali con le “ Big Three” (Gm, Ford, Chrysler/Fca) con grandi aspettative e aveva fatto dichiarazioni roboanti e aggressive. Con le case automobilistiche di Detroit che tornavano a fare profitti, il sindacato aveva promesso ai lavoratori grandi risultati dai nuovi contratti. A una convention in marzo, il presidente di Uaw, Dennis Williams, aveva detto solennemente “è il nostro momento”.

Nonostante i contratti conclusi nelle scorse settimane prevedano significativi aumenti salariali e quote di profit-sharing, dopo quasi un decennio di nessun aumento e arretramenti normativi,

questa tornata contrattuale si è rivelata più difficile del previsto per il sindacato, che ha dovuto far fronte a un dissenso inaspettatamente ampio. Nel caso di Fca il primo tentativo di accordo è stato addirittura respinto dal voto degli iscritti (che hanno poi approvato col 77% l'accordo bis) mentre quelli di Gm e Ford sono stati approvati di stretta misura con percentuali fra 51% e 56 % articolate fra le diverse categorie di lavoratori.

Leggendo commenti e analisi sui media specializzati e sbirciando anche il passaparola nei social network, la critica generale che molti lavoratori hanno rivolto alla leadership del sindacato è quella di non essere riusciti a recuperare abbastanza rispetto alle dolorose concessioni che avevano dovuto fare alle aziende dell'auto quando queste erano in crisi.

La questione più rilevante che anche sul piano simbolico ha coagulato il dissenso soprattutto fra i giovani ma non solo, è la richiesta della eliminazione del doppio regime retributivo per cui agli assunti dopo il 2007 si applicava una paga oraria inferiore di oltre il 40% rispetto a quella degli altri lavoratori.

Questo problema era particolarmente sentito in Fca dove i lavoratori giovani erano arrivati a essere circa il 45% dei dipendenti a paga oraria, sfiorando abbondantemente il limite del 20% previsto dagli accordi del 2008. Alla Ford e alla Gm il limite del 20% era invece sostanzialmente rispettato, ma era comunque forte la richiesta di superare una disparità di trattamento di cui non si riconosceva la legittimità.

La difesa dell'occupazione negli stabilimenti americani e il contenimento dell'utilizzo del lavoro temporaneo era un secondo punto molto sentito dalla base di Uaw insieme a quello dei costi e delle prestazioni dei fondi sanitari e dei fondi pensioni che in termini economici rappresentano una parte assai rilevante dei costi contrattuali.

La difficoltà registrata nel voto è anche il segno del sentiero stretto che il sindacato si è trovato a percorrere nel confrontarsi col mercato globale dell'auto, dovendo cercare di aumentare i salari senza perdere posti di lavoro e allo stesso tempo senza rendere le case automobilistiche di Detroit non competitive rispetto ai concorrenti stranieri come Toyota e Nissan.

Per qualche osservatore soprattutto di parte datoriale, il problema è che la Uaw avrebbe fatto meglio a ridimensionare le aspettative dei lavoratori. Mentre le critiche espresse dall'interno del sindacato sottolineano il fatto di non avere recuperato abbastanza rispetto a quello che si era perduto in precedenza.

Abbiamo già visto come i lavoratori di Fca abbiano respinto il primo accordo, e costretto le parti a riprendere le trattative e a migliorarlo prima di ratificarlo. Alla Gm i lavoratori della linea di montaggio avevano approvato di misura il contratto mentre i lavoratori specializzati lo avevano inizialmente bocciato e solo dopo un ulteriore negoziato la Uaw ha dichiarato ratificato il contratto. Alla Ford i lavoratori hanno approvato il loro contratto di stretta misura dopo undici ore di pressione e sollecitazioni alla approvazione da parte del sindacato.

Se guardiamo ai risultati economici, i contratti prevedono aumenti salariali per tutti i lavoratori, i primi aumenti degli ultimi dieci anni per molti di loro. Eliminano il doppio regime salariale (alla Fca solo in otto anni, in 4 per Gm e Ford) definendo un percorso per gli assunti dopo il 2007 che li porterà a guadagnare i \$ 29 l'ora come i veterani. Questo significherà giungere a complessivamente a 60.300 \$ l'anno, assai di più del reddito medio pari a \$ 53.650, senza contare la quota di profit sharing (partecipazione agli utili) e altri bonus a vario titolo che incasseranno i lavoratori dell'auto. Alla Ford per esempio verranno erogati bonus per 10.250 \$ entro la fine dell'anno.

Ciononostante è evidente anche la parte del compromesso che non piace ai lavoratori e i quadri sindacali critici verso la conclusione contrattuale. Il doppio regime salariale verrà superato solo gradualmente, per molti come alla Fca addirittura in 8 anni quindi alla fine del prossimo contratto, e rimarranno lavoratori che continueranno ad avere un livello salariale più basso

Sul piano degli investimenti le tre imprese hanno preso impegni per 23 miliardi di dollari nei

quattro anni, ma avranno la possibilità di spostare alcune produzioni in paesi a costi minori come il Messico. E mentre i contratti prevedono di pagare somme di partecipazione agli utili, essi non garantiscono più l'adeguamento annuale all'aumento del costo della vita di cui i lavoratori beneficiavano in precedenza (o viene mantenuto ma in misura ridotta).

Il presidente di Uaw Dennis Williams ha in più occasioni affermato che il sindacato deve aiutare le imprese a restare competitive e fare profitti. Questo messaggio è almeno in parte diretto alle imprese straniere che Uaw vorrebbe sindacalizzare per garantire la sua rappresentatività nonché la sopravvivenza economica. Lo Uaw ha attualmente 403.000 iscritti, solo una frazione dei 1,5 milioni che aveva nel 1979.

In generale i produttori stranieri hanno salari orari comparabili con quelli Uaw, ma offrono benefit meno vantaggiosi. Guardando agli esiti di questa tornata contrattuale, Toyota e Honda Us hanno un costo del lavoro mediamente inferiore di 8-9 \$ l'ora rispetto a Gm e Ford (più o meno come Fca).

Secondo una stima di Steve Brown (direttore alla Fitch ratings) i nuovi contratti avranno un costo fra i 400 e i 500 milioni di dollari l'anno per i prossimi 4 anni. Un costo che egli considera gestibile specialmente se le previsioni di vendite di auto in Usa si manterranno elevate.

Ford ha guadagnato 6,6 miliardi di dollari in Nord America quest'anno, mentre Gm 8,3 miliardi e Fca 5,4 miliardi, secondo Brown con qualche taglio ai costi qua e là si dovrebbe facilmente compensare la crescita del costo del lavoro.

Un'analisi interessante sull'impatto dei contratti sui costi e i bilanci delle case automobilistiche americane lo ha fatta il Center for Automotive Research, secondo cui il costo del lavoro per veicolo di General Motors potrebbe addirittura diminuire leggermente tenendo conto della proposta di contratto di quattro anni con il sindacato Uaw, che pure richiede aumenti generalizzati.

L'accordo, riconosce aumenti ai lavoratori veterani che arriveranno a una paga al di sopra di \$ 29 l'ora, e ottiene la stessa retribuzione per i livelli d'ingresso nell'arco temporale di otto anni. Anche con tali aumenti, il costo del lavoro di Gm dovrebbe cambiare di poco, Ford vedrà invece un piccolo aumento e Fiat Chrysler Automobiles avrà il salto più grande.

La chiave per controllare i costi risiede nel ricorso al più economico lavoro temporaneo, a una parte della produzione realizzata in Messico e all'andata in pensione dei lavoratori più anziani e meglio pagati entro i prossimi quattro anni. Questi fattori compenseranno alcune delle cose che le case automobilistiche di Detroit hanno concordato con l'Uaw, ha detto Kristin Dziczek, direttore del Center's Industry and Labor Group: "Il contratto non è così costoso come la gente pensa, perché si possono utilizzare lavoratori temporanei e alcune persone andranno in pensione. Tra quattro anni la forza lavoro sarà un'altra rispetto a oggi".

Il costo del lavoro per veicolo a Gm scenderà a \$ 2.350 nel 2019 da \$ 2.374 nel 2014, mentre quello di Ford salirà di quasi \$ 200 a veicolo fino a \$ 2.401 e il salto di Fca a \$ 2.500 da 1.771 \$. Secondo Dziczek il costo del lavoro orario aumenterà da 57 a 60 \$ alla Ford, da 55 a 60 alla Gm e da 47 a 56 dollari in FCA.

Tornando agli umori della base sindacale, il capo di una grande sezione locale di Uaw alla Ford di Dearborn dichiara di comprendere la frustrazione dei lavoratori quando vedono questi enormi profitti delle loro imprese. Li invita però a considerare che se il lavoro negli Stati Uniti diventa troppo costoso, le imprese sposteranno la produzione altrove.

Insomma il ricatto occupazionale non ha confini, la pressione sul sindacato perché accetti condizioni peggiori o meno positive sotto la minaccia della delocalizzazione rimane una costante nel mercato globale dell'auto, anche quando come nel caso delle Big Three di Detroit si rinnovano i contratti a costi che in Italia non disprezzeremmo.