

■ OBAMA, ADDIO?

La triste storia dell'automobile e di Detroit

Bruno Cartosio

La grande recessione iniziata nel 2008 ha messo in evidenza, tra le altre cose, lo stato di crisi dell'industria automobilistica statunitense. Si tratta di una crisi che ha avuto – e in parte continua ad avere – gravi ricadute sociali e un enorme peso simbolico. Lo stato federale, il Canada e il sindacato del settore, la United Auto Workers Union (UAW), sono tutti intervenuti per “salvare” la General Motors e la Chrysler e le migliaia di aziende che producono parti per i loro veicoli, il cosiddetto “indotto”. Non si poteva fare a meno di salvare i posti di lavoro di almeno tre milioni di persone, ha detto il candidato e poi presidente Obama. Ma non erano in ballo *soltanto* i lavoratori e le loro famiglie. La chiusura – dopo la bancarotta – di due di quelle che una volta erano le “Tre Grandi” avrebbe voluto dire sancire la chiusura simbolica del “secolo americano”.¹

Se è vero che il Novecento è stato il secolo dell'automobile, non c'è dubbio che gli Stati Uniti ne siano stati il centro reale e simbolico. A sua volta, il centro vitale, progettuale e produttivo, dell'industria dell'auto negli Stati Uniti è sempre stato a Detroit. Per questo il discorso lo si può prendere da un capo – la crisi dell'auto è la crisi di Detroit – oppure dall'altro – la crisi di Detroit è la crisi dell'auto – ma il suo filo rimane sempre lo stesso: l'una e l'altra rimandano a una crisi più grande, che la recessione ha reso drammatica per milioni di persone. Negli ultimi due anni i lavoratori statunitensi hanno dovuto lottare per sopravvivere. Non così le grandi banche e gli altri maggiori responsabili della crisi e neppure le aziende, che hanno rapidamente ritrovato la solvibilità economica grazie agli aiuti di stato. Anzi, dopo avere toccato il fondo della crisi nell'ultimo trimestre del 2008, hanno continuato ad accumulare profitti sempre più cospicui per tutto il 2009 e per i primi nove mesi del 2010 (e nel trimestre luglio-settembre 2010 i profitti sono stati i più alti degli ultimi sessant'anni, secondo il ministero del Commercio).² Negli Stati Uniti, dunque, la ripresa economica procede con un passo relativamente rapido; ma non è tale da riportare al lavoro i tanti che l'avevano perso. A novembre 2010 il tasso di disoccupazione risale al 9,8 per cento (dal 9,5 dell'estate) e il numero dei disoccupati e sottoccupati rimaneva stabile intorno 26,6 milioni.³ La recessione non è stata e non è uguale, né ha la stessa

1. Henry Luce, *The American Century*, “Life”, 7 febbraio 1941.

2. Catherine Rampell, *Corporate Profits Were the Highest on Record Last Quarter*, “New York Times”, 23 novembre 2010.

3. Heidi Shierholz, *Job Growth*

Improves, but Pace Leaves Full Employment 20 Years away, Economic Policy Institute, 5 novembre 2010; Bureau of Labor Statistics, *Employment Situation, November 2010*, sul sito: bls.gov/news.release/pdf/empisit.pdf.



Bruno Cartosio

durata per tutti. E le sue ricadute rimangono profondamente diverse a seconda dei settori e delle aree geografiche.

Il passato remoto

Le fabbriche automobilistiche di Detroit erano state il centro motore dell'industria degli armamenti negli anni della seconda guerra mondiale – quando lo sconfinato stabilimento Ford di River Rouge a Dearborn, ai margini della città, era arrivato a più di 110.000 addetti – e restarono le grandi protagoniste della ripresa dei consumi dopo la riconversione postbellica. Nel 1946, gli Stati Uniti produssero 3,1 milioni di auto, l'80 per cento della produzione mondiale. Sul mercato interno erano ancora presenti produttori di un certo nome – come Hudson, Nash, Packard o Studebaker – ma già allora la posizione delle Tre Grandi era dominante: la quota della GM era del 38 per cento; quella della Ford del 22; quella della Chrysler del 26.⁴ All'inizio degli anni Cinquanta divenne proverbiale un'affermazione attribuita al presidente della General Motors, Charles Erwin Wilson. Quando Eisenhower lo scelse come ministro della Difesa, nel 1953, Wilson fu sottoposto all'abituale audizione di fronte alla Commissione senatoriale per le forze armate e uno dei commissari gli domandò se, da ministro, sarebbe stato capace di prendere una decisione che andasse contro gli interessi della GM. Wilson rispose di sì, ma aggiunse che non riteneva che una simile situazione potesse darsi, dal momento che, disse, “per anni ho pensato che quello che era buono per il paese era buono per la GM e viceversa”. La sua risposta era talmente emblematica della prossimità, se non coincidenza degli interessi di politica e grande capitale, che fu adattata a indicare addirittura il prevalere della *corporation* sullo stato: “Quello che è buono per la GM è buono per gli Stati Uniti”. I rischi impliciti in tale prevalenza erano talmente reali che il presidente Eisenhower, alla fine del suo secondo mandato, si sentì in dovere di mettere in guardia gli statunitensi nei confronti del “complesso militare-industriale”.

Qualche anno dopo l'apologia filo-aziendale di Wilson, la rivista “US News and World Report” pubblicava un vero e proprio peana dei trionfi nazionali, al cui centro troneggiava l'automobile: “Nel breve periodo di dieci anni è stata rifatta la faccia dell'America. Vaste aree suburbane sono sorte per rispondere alla pressione di milioni di americani che lasciano le città. Nastri di superautostrade sono stati deposti attraverso tutto il paese. [...] Un'auto ha fatto il suo ingresso in ogni garage e due in molti. [...] Con la crescita degli insediamenti suburbani, molte famiglie hanno scoperto di avere bisogno di due auto per il trasporto di tutti i membri della famiglia a scuola, ai centri commerciali, al lavoro. Il traffico è aumentato enormemente, con un incremento netto di 25 milioni di nuove auto sulle strade. Sono state costruite grandi arterie di scorrimento. [...] Allo stesso

4. La quota massima del mercato mondiale (82 per cento) fu raggiunta nel 1947; si veda: Christopher J. Singleton, *Auto Ind-*

stry Jobs in the 1980's: A Decade of Transition, “Monthly Labor Review”, febbraio 1992, pp. 18-19.



OBAMA, ADDIO?

tempo, le grandi città hanno varato enormi piani di ricostruzione che comprendono le *expressways* per fornire nuovi percorsi ai pendolari, ai compratori, alle merci. [...] Grandi tangenziali sono state iniziate da molte città per accelerare i servizi e aiutare le industrie pesanti a evitare i centri cittadini".⁵

Lasciamo perdere la spaventosa miopia e l'arroganza implicite nell'esaltazione di quel modello di sviluppo. A quel punto, la GM produceva 4 milioni di veicoli all'anno e l'intero sistema di vita statunitense era letteralmente imperniato sull'automobile. Cinema, televisione, radio, pubblicità e una pubblicistica sciovinisticamente compiaciuta della primazia mondiale degli Stati Uniti tenevano i cittadini immersi nell'apparato simbolico che sosteneva il sistema dei consumi. Tuttavia, al margine delle agiografie, stava emergendo che l'immagine dell'auto come progresso senza fine confliggeva con l'altra immagine forte del progresso tecnico-scientifico, l'automazione. Nel 1956, "Time" apriva con un aneddoto significativo un suo articolo sull'automazione. Un dirigente aziendale stava accompagnando Walter Reuther, il presidente della UAW, nella visita a un reparto automatizzato nello stabilimento della Ford di Cleveland. Indicando ammirato una delle grandi macchine automatiche, il dirigente "provocò" Reuther: "E nessuna di queste macchine è iscritta alla UAW", ricevendone la risposta: "E nessuna di loro compera automobili Ford, però".⁶ Meno manodopera e meno conflitti sindacali, ma anche minori redditi e minore capacità d'acquisto dei lavoratori. Aveva ragione Reuther. Infatti, nei decenni che sono stati definiti "l'età d'oro del capitalismo americano", dall'immediato secondo dopoguerra fino agli anni Settanta, l'occupazione nel settore automobilistico diminuì progressivamente, in proporzione diretta prima con l'introduzione dell'automazione nei processi produttivi, e poi con le delocalizzazioni e "miniaturizzazioni" degli stabilimenti. Quello che rimane del "Rouge" oggi occupa circa 6000 dipendenti; i ruderi delle grandi fabbriche – di quelle che non sono state abbattute – che punteggiavano il paesaggio metropolitano sono visibili a chi si avventura nella terra desolata di Detroit. È facile collegare a tutto ciò l'altra immediata ricaduta sociale, la perdita di popolazione di Detroit: quasi 200.000 residenti in meno nel decennio 1950-60 e altri 150.000 nel successivo. Ciò nonostante, per tutti quegli anni Detroit rimase la "capitale dell'auto" e il Michigan lo stato in cui si concentrava la maggior parte della produzione nazionale di autoveicoli.

In un libro di trentacinque anni fa, Dan Georgakas e Marvin Surkin aprivano il loro racconto della Detroit operaia e afroamericana con parole che oggi suonano più che improbabili: "Detroit è la quinta città degli Stati Uniti, il maggiore centro industriale dell'interno del paese, la sede dei quartieri generali dell'industria automobilistica, che direttamente o indirettamente impiega un americano su sei".⁷ Erano i primi anni Settanta. Le fabbriche di automobili erano ancora "for-

5. *Ten Amazing Years: 1947-1957*, "US News and World Report", novembre 1957, pp. 42-6.

6. *Automation*, "Time", 19 marzo 1956, p. 98.

7. Dan Georgakas e Marvin Surkin, *Detroit: I Do Mind Dying: A Study in Urban Revolution*, St. Martin's Press, New York 1975, p. 1.



Bruno Cartosio

diste" non solo a Detroit ma in tutto il mondo; la struttura organizzativa della GM rimaneva il modello di riferimento universale. L'industria automobilistica statunitense era ancora la prima del mondo; la General Motors, la Ford e la Chrysler erano ancora le Tre Grandi e la GM era la maggiore azienda, per fatturato, e il maggior datore di lavoro mondiale. In tutto il globo l'America dell'immaginazione aveva al centro l'automobile e tutto ciò che l'auto consentiva e simboleggiava: mobilità, comodità, turismo, benessere.

Tuttavia, proprio allora Detroit era alla soglia della sua prima crisi. Il taglio alle forniture di petrolio deciso dall'OPEC come ritorsione verso chi aveva sostenuto Israele nella guerra del Kippur contribuì a intaccare il predominio interno delle Tre Grandi. Le auto straniere e in particolare le giapponesi, più piccole, leggere, efficienti e meno costose, raddoppiarono quasi istantaneamente la loro quota di mercato negli Stati Uniti. Nel 1969 essa era già arrivata all'11,7 per cento – dallo 0,8 del 1955 – ma nell'autunno 1979 avrebbe raggiunto il 22,5 per cento.⁸ Alla fine del decennio arrivò una nuova stretta petrolifera, che incentivò ulteriormente il passaggio alle auto più economiche. La Chrysler finì per la prima volta sull'orlo della bancarotta e la discussione sul suo salvataggio fece epoca.⁹ Nell'arco degli anni Ottanta, la quota delle "estere" sarebbe salita al 40 per cento: il 33 per cento del mercato alle case giapponesi; il 5 per cento alle europee; il 2 per cento alle coreane.¹⁰ E fu nel corso di quegli anni che le case giapponesi cominciarono a impiantare le loro fabbriche negli Stati Uniti e a stringere accordi di coproduzione con le Tre Grandi. Era una novità dirompente. Mentre le case statunitensi esportavano da sempre la loro presenza negli altri paesi, fino a quel momento solo la Volkswagen aveva installato un suo impianto produttivo oltreoceano. Nel caso di Honda, e poi di Toyota e Nissan, il "trapianto" fu una risposta sia alla domanda crescente, sia all'adozione da parte degli Stati Uniti nel 1981 di quote nelle importazioni di auto. Queste ultime erano state imposte al Giappone, anche se formalmente concordate tra i due governi, ed era chiara la loro finalità protezionistica a favore delle aziende nazionali.

Furono gli anni del risentimento antinipponico, in cui la UAW impediva alla auto giapponese di "farsi vedere" nei parcheggi delle fabbriche. L'ostilità sindacale non era dovuta soltanto alla minaccia che le case giapponesi portavano ai posti di lavoro, quanto anche al loro rigido antisindacalismo, sostenuto dai governi degli stati in cui impiantavano i loro stabilimenti. Nell'opinione pubblica in generale, il risentimento appariva legato – pur mentre gli statunitensi comperavano sempre più auto giapponesi – alla dimensione simbolica

8. *New Auto Sales Fell about 2.8% in September*, "Wall Street Journal", 4 ottobre 1979; *The Leaner, Lighter Automobiles of 1980*, "US News and World Report", 8 ottobre 1979.

9. Si vedano: Reginald Stuart, *Bailout: America's Billion Dollar Gamble on the "New"*

Chrysler Corporation, and books, South Bend, IN 1980; Bruno Cartosio, *Stato, capitale e lotte operaie negli anni Settanta* (1980), ora in Id., *L'autunno degli Stati Uniti*, Shake Edizioni, Milano 1998, pp. 57-62.

10. Singleton, *Auto Industry Jobs in the 1980's*, cit., p. 19.



dell'attacco al simbolo più orgogliosamente rappresentativo della civiltà statunitense.

Il passato prossimo

Il "sogno americano" e l'*American way of life* erano stati intaccati, ma la retorica del nazionalismo reaganiano prima e il ritorno di anni buoni negli anni Novanta clintoniani – con il duplice sostegno della dissoluzione dell'URSS e della prima Guerra del Golfo, che prometteva una nuova abbondanza di petrolio – fecero il miracolo di far dimenticare i problemi. Ronald Reagan riuscì a far credere che erano stati slogan velleitari come il suo "rifare l'America grande" a riportare il paese fuori dalla recessione del 1981-82. E le Tre Grandi dai piedi ormai d'argilla cercarono di recuperare mercato e profitti puntando su nuovi modelli grandi, costosi e spaventosamente inefficienti in fatto di consumi. La conseguenza di queste scelte fu che al primo serio rialzo del prezzo dei carburanti accoppiato a una recessione economica severa, le vendite crollarono. Già all'inizio del nuovo secolo la breve recessione del 2000-2001 aveva lanciato chiari segnali d'avvertimento, che però furono ignorati dai vertici aziendali. Forse anche perché la seconda Guerra del Golfo – l'invasione dell'Iraq avvenuta nel marzo 2003, ma che si sapeva in preparazione da subito dopo gli attentati dell'11 settembre 2001 – prometteva quell'accesso al petrolio iracheno che non era stato garantito dalla guerra del 1991. Sia l'amministrazione Bush, sia le Tre Grandi sbagliarono i loro conti: la guerra si rivelò lunga ed economicamente, militarmente e politicamente disastrosa. Gli Stati Uniti di George W. Bush e dei neoconservatori si avviarono verso una crisi economica con pochi precedenti. A partire dal 2008 la nuova recessione, la più grave degli ultimi settant'anni, portò GM e Chrysler alla bancarotta.

Può apparire paradossale che il vecchio slogan, "quello che va bene per la General Motors va bene per gli Stati Uniti", tornasse di attualità nello stesso momento in cui la GM arrivava al fallimento. Tuttavia, nel 2008, a ridirlo con le dita incrociate era chi cercava di spiegare che il salvataggio della GM dalla bancarotta coincideva con il più ampio tentativo di salvare *gli Stati Uniti*. Come è noto, uno dei più convinti assertori di questa dubitabile verità è stato il neopresidente Barack Obama. L'ammissione del fallimento di un'intera politica aziendale e l'ipotesi di amministrazione controllata furono il primo passo. La dichiarazione di bancarotta, l'intervento finanziario diretto del governo, il ridimensionamento dell'azienda e il suo risanamento sono stati in estrema sintesi i compiti che la crisi ha infine imposto a Obama di assumere su di sé. E tanto nel caso della GM come in quello della Chrysler, però, sono stati determinanti il contributo del governo canadese e soprattutto la disponibilità ad accettare il coinvolgimento finanziario diretto da parte di una UAW creditrice per 20 miliardi di dollari nei confronti della GM e per 10 miliardi della Chrysler.

I dirigenti delle aziende non avrebbero meritato nessun salvagente. La loro irresponsabilità – di questo e non di altro sono frutto i SUV, gli Hummer, i grandi *van* e *pickup* di cui hanno riempito le strade nell'ultima ventina d'anni e da cui



Bruno Cartosio

hanno tratto i maggiori profitti¹¹ – fa tutt'uno con la loro miopia nel rapportarsi all'evoluzione della domanda interna e nell'indirizzarla. Nel caso della GM, nel celebrare il centenario della sua nascita, il presidente Rick Wagoner disse nell'ottobre 2008: "Siamo un'azienda preparata a essere la prima per i prossimi cent'anni". Otto mesi dopo, la giornalista che riportava le sue parole commentava che "invece di essere la prima, la GM sarà in fila con tante altre aziende sulla strada verso il tribunale fallimentare".¹² Eppure il declino era in atto da tempo, fisiologico fino a un certo punto, ma preoccupante a partire dagli anni Novanta e disastroso poi.¹³ La quota del mercato interno della GM – che nel 1954 aveva toccato l'apice del 54 per cento – era del 45 per cento nel 1980; del 36 per cento nel 1990, dopo i primi sbarchi giapponesi, e del 29 per cento dieci anni dopo. Nel 2008, all'inizio della recessione era al 22 per cento e l'anno successivo era scesa ancora al 19 per cento. Il valore delle azioni, pari a 70 dollari nel 2000, era progressivamente sceso a 9,38 dollari a metà 2008 e a 75 centesimi nel giugno 2009.¹⁴ Quando hanno cominciato ad accorgersi di dover rifare i loro conti, dopo avere cercato di risolvere i problemi soltanto espellendo dipendenti e chiudendo impianti (nel Nord sindacalizzato per spostarli nel Sud senza sindacati o in Messico), era troppo tardi.

Nel caso della General Motors, il regista ed ex giornalista Michael Moore aveva anticipato il futuro in *Roger and Me* nel 1989, mostrando i danni già allora provocati dal cinismo e dall'indifferenza della GM per il destino dei suoi lavoratori di Flint, la città operaia a nord di Detroit in cui la GM aveva alcuni dei suoi stabilimenti storici. A Roger Smith, il presidente GM che Moore insegue nel film nel vano tentativo di intervistarli, interessava soltanto trovare altrove più alti profitti e costo del lavoro più basso. Quelli erano gli anni del neoliberismo e dell'offensiva antioperaia e antisindacale dell'amministrazione Reagan. La strada verso la bancarotta fu imboccata allora, sbagliando le politiche produttive e commerciali, le strategie economiche e finanziarie. In questi ultimi anni, infine, nel cinismo, nell'incapacità e irresponsabilità che caratterizzano il microcosmo GM sono riflesse come in uno specchio le tare che, più in grande, hanno contraddistinto l'amministrazione Bush.

11. I governi sono stati complici, esentando tali veicoli dai controlli sui consumi e imponendo una tassa del 25 per cento sulle importazioni di analoghi veicoli stranieri; Steve Schifferes, *The Decline of Detroit*, BBC News, 19 febbraio 2007, sul sito: <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/business/6346299.stm>; David Leonhardt, *Big Vehicles Stagger Under the Weight of \$4 Gas*, "New York Times", 4 giugno 2008.

12. Rick Wagoner, allora presidente della GM, cit. in Micheline Maynard, *After Many Stumbles, Fall of an American Giant*, "New York Times", 1° giugno 2009.

13. Nel 1973, Emma Rothschild (*Paradise Lost: The Decline of the Auto-Industrial Age*;

tr. it. *L'automobile: fine di un'era*, Feltrinelli, Milano 1974) aveva pronosticato un "tramonto della dominazione dell'automobile" che poi non c'è stato, ma non c'è dubbio che da allora produzione e mercato dell'auto abbiano perso la stabilità e centralità che avevano avuto e il modello di civiltà basato sull'auto sia stato messo in discussione.

14. Maynard, *After Many Stumbles*, cit.; Nick Bunkley e Bill Vlasic, *More Cuts Expected at General Motors*, "New York Times", 15 giugno 2008; *GM February 17 Plan – Viability Determination*, 30 marzo 2009, sul sito: http://www.whitehouse.gov/assets/documents/GM_viability_assessment_FINAL.



OBAMA, ADDIO?

È toccato a Obama cercare di salvare il salvabile, socializzando le perdite di una GM che ha fallito su tutti i terreni, incluso quello dei profitti su cui aveva puntato con i modelli ad alto prezzo di vendita. Il problema è che nella stessa fila che ha fatto tappa prima al tribunale fallimentare e poi alla Casa Bianca in cerca di aiuti per miliardi di dollari, c'erano anche i vertici di Chrysler, grandi banche, società per la gestione dei mutui, assicurazioni. Strani questuanti, tutti. Tre dei quali – i presidenti di GM, Ford e Chrysler – hanno fatto il pellegrinaggio da Detroit a Washington nel loro lussuoso jet aziendale. Per giustificare la propria decisione di stanziare 82 miliardi di dollari per salvare il settore – le ex Tre grandi e le 4000 aziende fornitrici¹⁵ – Obama ha detto e ripetuto che quella scelta voleva dire salvare il posto di lavoro di almeno tre milioni di addetti e che tale obiettivo giustificava i sacrifici. Ma ha anche affermato che “la sua amministrazione si impegna a far sì che venga attuata una dura ma necessaria ristrutturazione industriale che porti ad aziende automobilistiche più forti e vitali”.¹⁶ Non tutti erano d'accordo sull'intervento federale, sostenuto invece dagli economisti liberal e keynesiani. Anche se in un contesto economico-finanziario diverso e più grave rispetto al passato, si sono riudite spesso le stesse parole con cui i superliberisti reaganiani avevano cercato di impedire il salvataggio della Chrysler nel 1979.¹⁷ Ma se si guarda alla situazione sociale di Detroit, di Flint e del Michigan non si può non comprendere la scelta di Obama.

Non è solo questo, tuttavia. Attraverso la Ford, che si è tenuta con la testa fuori dalle sabbie mobili, la Chrysler, salvata dal governo, dal sindacato e dalla Fiat, e la GM, che governo, Canada e sindacato hanno riportato a galla, Obama e la UAW hanno cercato dunque di salvare la faccia, la storia e il futuro. Non perché *l'auto* sia il futuro; su questo i dubbi di molti sono giustificati, soprattutto se essa rimane quella che è stata finora. Ma perché nella storia di un paese i simboli contano, a volte molto, e perché se Toyota, Honda e le altre giapponesi e coreane si sostituiscono alle “americane” occupando le quote di mercato lasciate libere da queste, il settore sarà occupato da aziende largamente non sindacalizzate e dislocate lontano dalle aree dell'industrializzazione più antica. Con un ulteriore disastro sociale che nella *Rust Belt* – la fascia geografica delle fabbriche arrugginite che va dalla Pennsylvania all'Ohio, all'Indiana, al Michigan, all'Illinois – si innesterebbe su quelli già prodotti dalla deindustrializzazione e delocalizzazione dei decenni precedenti.

Il presente

Fermiamoci sul sindacato e sulla “capitale dell'auto”. La domanda preliminare è: perché la UAW ha scelto di svenare i suoi iscritti e i suoi pensionati per salvare le

15. La Ford non era in crisi, ma partecipò alle trattative con la Casa Bianca perché nel fallimento delle altre due Grandi e dell'indotto avrebbe subito anch'essa un danno ritenuto irreparabile.

16. Si veda: *Obama Administration New Path to Viability for GM & Chrysler*, sul

sito: http://www.whitehouse.gov/assets/documents/Fact_Sheet_GM_Chrysler_FIN.pdf.

17. A titolo di esempio: *Saving Detroit*, “The Economist”, 15 novembre 2008; Mitt Romney, *Let Detroit Go Bankrupt*, “New York Times”, 19 novembre 2009.



Bruno Cartosio

aziende “di casa”, assumendo su di sé il carico di rinunce senza precedenti e di responsabilità sociali e finanziarie fino a ieri condivise con le aziende? La risposta, in estrema sintesi, è che non aveva alternative. Il sindacato dell’automobile è debole e costretto a essere, più o meno volentieri, consenziente, in una fase storica in cui sono deboli tutti i sindacati industriali del settore privato e, infine, perché i luoghi geografici in cui i sindacati industriali sono nati e sono stati presenti per gran parte del Novecento sono stati investiti dalla deindustrializzazione, o meglio: *prima* dalla ristrutturazione tecnologica e dall’automazione; *poi* dalla delocalizzazione degli stabilimenti, e *sempre*, negli ultimi cinquant’anni, da una progressiva, continua perdita di posti di lavoro. Quest’ultima accentuata ora drammaticamente dalla recessione. L’andamento della popolazione nella città di Detroit dà un’idea, anche se puramente quantitativa, dell’immediata ricaduta sociale di tutto questo. La capitale dell’auto aveva 1.850.000 abitanti nel 1950; ne aveva 1.510.000 nel 1970 e 1.200.000 dieci anni dopo, quando chiusure e delocalizzazioni erano la strategia dominante. Nel 1990, dopo i primi sbarchi delle giapponesi negli stati del Sud, gli abitanti erano scesi a 1.020.000. Infine, erano 950.000 nel 2000 e 820.000 nel 2009.

Il legame della città con l’industria dell’auto è diretto. All’inizio degli anni Settanta, nonostante i lasciti ancora visibili della rivolta urbana del 1967, le fabbriche automobilistiche nell’area metropolitana erano più di trenta, e a loro si aggiungeva l’indotto. Le fabbriche e i quartieri operai erano ancora un grande cuore pulsante di vita. Quindici anni più tardi, dopo che la deindustrializzazione aveva investito la città e la popolazione era scesa alla soglia del milione, vennero fatti i primi tentativi di “salvare Detroit”.¹⁸ Oggi in quella stessa area metropolitana le fabbriche sono meno di cinque (una decina se si allarga lo sguardo sull’intera regione circostante) e hanno dimensioni assai ridotte rispetto a quelle antiche.

I turisti vengono invitati o portati a fare il giro dei ruderi degli enormi stabilimenti vuoti, diroccati, con i vetri rotti; molti sono stati abbattuti o frazionati e su Internet si trovano gli indirizzi e le foto di com’erano e come sono. Interi quartieri sono stati rasi al suolo. Altri, abbandonati dalla quasi totalità dei residenti, sono infestati dai topi e vengono devastati dagli incendi ricorrenti. In queste zone si chiudono scuole e uffici e chi rimane perde una parte dei servizi, i cui costi l’amministrazione cittadina non riesce più a sostenere: trasporti pubblici (peraltro da sempre deficitari nella città dell’auto), raccolta dei rifiuti, vigilanza urbana, vigili del fuoco. La vegetazione che cresce spontanea nei tanti isolati abbandonati ha creato quella che viene chiamata “prateria urbana”, una sorta di savana in cui, da una parte, tornano gli animali selvatici e, dall’altra, si sperimenta lo *urban farming*, l’agricoltura urbana. E vengono studiati nuovi progetti per il salvataggio della città, inevitabilmente costretta a ridimensionare le sue ambizioni e perfino, forse, la sua estensione

18. Ne avevo scritto in *Detroit, Michigan: la città fantasma*, “Casabella”, gennaio-febbraio 1992, pp. 586-87; ora in: *L’autunno degli Stati Uniti*, cit., pp. 165-73.



OBAMA, ADDIO?

territoriale.¹⁹ Viene salutata la nuova “miscela” etnica e culturale che sta rivitalizzando sezioni del tessuto urbano: messicani, gay, artisti e giovani bianchi, che vengono o tornano in città attratti dalle oltre 100.000 case vuote e dai prezzi infimi degli immobili.²⁰ Ma la realtà si oppone alle speranze. A livello nazionale, la disoccupazione reale – quella che conta disoccupati, sottoccupati e scoraggiati, e che non permette di uscire dalla povertà – è intorno al 20 per cento, ma nei vecchi centri industriali è circa due volte più alta. A Detroit era intorno al 45 per cento a metà settembre del 2009; nella vicina Flint, dove sono 6000 i lavoratori nelle fabbriche GM che una volta ne occupavano 100.000, la disoccupazione reale era al 40 per cento nell’aprile 2010.

Tornando alla UAW: in una simile situazione sociale, è chiaro che anche pagare le quote sindacali diventa un problema. Di conseguenza, il sindacato che ha sempre avuto in Detroit la sua roccaforte, oggi ha 355.000 iscritti tra i lavoratori attivi, non localmente, ma a livello nazionale. Nel 1979 ne aveva ancora oltre un milione e mezzo, quasi cinque volte di più. Peso sociale e potere contrattuale della UAW hanno subito una contrazione terribile; ma, dicevo, sono deboli i sindacati industriali nel loro complesso. Nel 2009 la densità sindacale dell’intero settore industriale privato era del 7,2 per cento; e nel settore manifatturiero – che storicamente è stato la culla del sindacalismo, negli Stati Uniti come dovunque – era del 10,9 per cento. Nel suo complesso, la percentuale dei lavoratori oggi iscritti a un sindacato a livello nazionale è al 12,3 per cento, grazie agli alti livelli di sindacalizzazione nel settore pubblico. I dati sono del Bureau of Labor Statistics, pubblicati il 22 gennaio 2010

Non è il caso di entrare qui nel merito della politica sindacale statunitense, che da più di cinquant’anni è stata notoriamente molto moderata e rivendicativa solo sul piano economico, con poche eccezioni. Dico solo, in primo luogo, che la moderazione politica non ha salvato i sindacati industriali dagli attacchi di governi e imprenditori e da un declino drammatico; in secondo luogo, che nel contesto della scena sindacale dal dopoguerra in poi la UAW è stato uno dei sindacati più progressisti e spesso più combattivi e che quindi le considerazioni che seguono riguardano un’organizzazione tradizionalmente meno arrendevole rispetto alle altre.

In questi ultimi anni la UAW ha contribuito in modo molto consistente – con “enormi concessioni”, come ha ammesso il suo nuovo presidente Bob King – a

19. Daniel Okrent e Steven Gray, *The Future of Detroit: How to Shrink a City*, “Time”, 11 novembre 2010; Steve Neavling e Cecil Angel, *Detroiters question city's priorities as vacant houses sit* e Robin Erb, *Rats! Metro Detroit has more this year*, “Detroit Free Press”, 27 settembre 2010; Andrea Malan, *Una rivoluzione verde per Detroit*, “Il Sole 24 Ore”, 9 dicembre 2009.

20. Okrent e Gray, *The Future of Detroit*, cit.; *The Art of Abandonment*, “The

Economist”, 19 dicembre 2009; *Detroit's Agony*, “Jack Essenberg Essays and Interviews”, 10 settembre 2010 (sul sito: <http://jackshow.blogs.com/jack/2010/09/essay-detroits-agony-91010.html>); Melena Ryzik, *Wringing Art Out of the Rubble in Detroit*, “New York Times”, 3 agosto 2010. Negli anni Cinquanta, Detroit aveva i redditi medi e il tasso di proprietà delle case più alti di tutte le altre grandi città statunitensi; Schifferes, *The Decline of Detroit*, cit.

Bruno Cartosio

cercare di salvare Ford, GM e Chrysler da una possibile bancarotta già prima della recessione attuale. Lo ha fatto nei contratti del 2007, accettando pesanti riduzioni salariali e assumendo su di sé impegni finanziari e gestionali in materia di assistenza malattia che erano destinati a entrare in vigore, come poi è successo, all'inizio del 2010. Di questi dirò più sotto. In seguito, nel 2009, nel pieno della crisi economica, la UAW è di nuovo intervenuta, contribuendo concretamente a tirare fuori dal fallimento GM e Chrysler, sottoscrivendo il 17,5 per cento del capitale azionario della GM e il 55 per cento di quello della Chrysler.

Nel caso della nuova Chrysler-Fiat nata dal salvataggio, il sindacato è addirittura il maggiore azionista e quindi è presente nel nuovo consiglio di amministrazione, ma con un solo voto (su 9). Non solo non conta niente, ma, per esempio, ha dovuto anche sottoscrivere un impegno di non scioperare per tutti i cinque anni fino al 2014.²¹ In altre parole: ha avuto un ruolo decisivo nel salvataggio dell'azienda, ruolo che è la conseguenza della durissima costrizione sociale che lo circonda, e oltre a non contare nulla si trova con una sorta di cappio al collo. I suoi dirigenti sono talmente consapevoli della situazione paradossale in cui si trovano che – con vendite e profitti nuovamente in crescita e una leggera ripresa dell'occupazione nel settore – il nuovo presidente King vuole far uscire la UAW dal consiglio di amministrazione e rinegoziare nel 2011 sia il contratto del 2007, sia gli accordi del 2009.²²

La Ford era stata la prima delle "Tre di Detroit", come sono chiamate ora, a entrare in crisi, ed è stata anche la prima a uscirne, a evitare il fallimento grazie a una pesante ristrutturazione. Il ruolo della UAW è stato decisivo anche in quel caso.²³ Nel contratto del 2007 aveva accettato la riduzione dei salari e dei *benefits*, cioè delle provvidenze extrasalariali che si aggiungono al salario; in particolare, poi, ha accettato che i nuovi assunti avessero un trattamento salariale ridotto della metà rispetto ai vecchi dipendenti. Il contratto firmato con la Ford è stato poi firmato anche con GM e Chrysler.²⁴ In più, però, il sindacato ha assunto l'impegno di coprire per intero, a partire dal 2010, le assicurazioni (infortuni e malattia) che prima erano garantite dalle aziende in compartecipazione con il sindacato. A loro volta, pur di sgravarsi di quegli oneri, le aziende si sono impegnate a versare al sindacato somme considerevoli di denaro in un'unica rata o in più rate, perché poi è mancata loro la liquidità. Gli impegni prevedevano che la UAW mettesse in piedi una sua società, la Voluntary Employee Beneficiary Association (VEBA), destinata a ricevere i versamenti delle aziende (33 milioni di dollari la

21. Delle trattative e dell'aggressività esercitata sulla UAW da Sergio Marchionne ha scritto Steven Rattner in un libro (*Overhaul*, Houghton Mifflin Harcourt, Boston 2010) di cui dà conto Francesco Garibaldo, *L'ira di Sergio su Chrysler*, "Il manifesto", 26 novembre 2010.

22. Nick Bunkley, *U.A.W. Wants to Share in Big 3's Gains After Years of Pain*, "New York Times", 13 maggio 2010.

23. Le vicende del settore auto, dal *crash* alla *flickering hope*, sono l'oggetto di una serie di 8 "speciali" pubblicati dalla "Detroit Free Press" tra il 13 e il 20 dicembre 2009.

24. Dianne Feeley e Tiffany Ten Eyck, *UAW-General Motors Proposed Contract at a Glance*, "Labor Notes", 4 ottobre 2007; Sam Gindin, *Viewpoint: One-Sided Class War: The UAW-GM Contract 2007 Negotiations*, Ivi, 29 ottobre 2007.

OBAMA, ADDIO?

GM, 15 la Ford e 9 la Chrysler) con cui organizzare autonomamente il sistema assistenziale per i dipendenti, i loro familiari e i pensionati. La UAW investe nella VEBA una parte del suo fondo pensionistico e, se le aziende pagano il dovuto, le stime condivise assicurano che il funzionamento del sistema dovrebbe essere garantito per almeno 80 anni. Ma se le aziende non pagano o pagassero in azioni che perdono di valore, come voleva fare la GM, oppure facessero fallimento nonostante tutto, i lavoratori e i pensionati rimarrebbero senza niente in mano: anche questa è una delle ragioni per cui il sindacato ha fatto di tutto, nel 2009, per impedire la chiusura di GM e Chrysler.

C'è un'altra cosa. Negli ultimi accordi extracontrattuali, firmati e approvati a maggioranza dai lavoratori Ford, GM e Chrysler nel marzo 2009, è stato fatto un ulteriore passo avanti verso il basso: grazie alle riduzioni salariali, alla cancellazione della scala mobile, a riduzioni sugli straordinari e sui giorni di ferie pagate, il costo orario del lavoro per l'azienda – costo "tutto compreso": salario, benefici marginali e costi aggiuntivi per l'azienda – è stato ridotto a 55 dollari, e si è avvicinato a quello della Toyota o della Honda (49/51 dollari).²⁵ Per le "americane" quello era l'obiettivo da raggiungere. Lo diceva chiaramente il corrispondente de "Il Sole 24 ore" del 28 aprile 2009: "L'obiettivo è di portare salari e *benefits* vicini a quelli dei lavoratori non sindacalizzati negli impianti statunitensi dei concorrenti internazionali, a cominciare dalle case giapponesi".

Quell'obiettivo non è più lontano. Le paghe nella fabbrica sindacalizzata sono quasi come quelle degli operai delle fabbriche in cui il sindacato non ha mai messo piede. Ma il cedimento non è avvenuto soltanto sul terreno della paga oraria, e quindi del salario, ma anche dei diritti dei lavoratori e della loro forza contrattuale. Nel caso di Detroit, sindacato e lavoratori non hanno avuto altra scelta che quella di firmare i contratti e gli accordi-capestro. Tuttavia, l'ammissione di Bob King – "Quando ti trovi al 7 per cento nel settore privato, non ti avvicini neppure ad avere il potere contrattuale necessario per rendere ai lavoratori la giustizia che meritano"²⁶ – non vale solo per la UAW: la "restituzione" delle conquiste passate non ha caratterizzato soltanto il settore dell'auto. È stata ed è conseguenza diretta della strategia di distruzione dei sindacati che, nonostante la loro moderazione politica, è stata perseguita con accanimento da imprenditori e governi dagli anni Ottanta in poi.²⁷

Si tratta di una strategia a due facce, intrinseca al modello economico-sociale che ha governato gli Stati Uniti negli ultimi decenni. Un modello che ha avuto successo e, proprio per quello, ha prodotto disastri. Da una parte, perché la ricer-

25. Nick Bunkley, *U.A.W. Deal With Ford Cuts Hourly Rate to \$55*, "New York Times", 12 marzo 2009.

26. Brent Snively, *How Bob King wants to build a new UAW*, "Detroit Free Press", 23 settembre 2010.

27. Si veda: Louis Uchitelle, *Unions Yield on Two-Tier Wage Scale to Preserve Jobs*, "New York Times", 19 novembre 2010. Della

prassi di licenziare gli attivisti sindacali o i lavoratori che cercano di introdurre il sindacato nei luoghi di lavoro avevo scritto in *L'autunno degli Stati Uniti*, cit., pp. 111-34; per il presente, si veda: John Schmitt e Ben Zipperer, *Dropping the Ax: Illegal Firings During Union Elections Campaigns, 1951-2007*, Center for Economic and Policy Research, Marzo 2009.



Bruno Cartosio

ca speculativa del profitto a tutti i costi da parte di dirigenti, azionisti e società finanziarie, senza riguardi per la popolazione che lavora, ha impoverito e indebitato i cittadini (l'indebitamento delle famiglie era pari al 132 per cento dei redditi prima della recessione attuale) e infine ha fatto crollare i consumi e la qualità della vita. Dall'altra parte, perché ha comportato lo smantellamento progressivo del sistema produttivo e delle concentrazioni industriali del paese – non solo le città di Detroit e Flint, ma di Youngstown, Pittsburgh, Buffalo, Cleveland, Akron, Camden e cento altre – nell'illusione che i profitti commerciali, quelli derivanti dalle partecipazioni produttive all'estero e le astratte ricchezze costituite dall'aumento dei valori delle azioni in Borsa potessero sostituire la ricchezza generata da un sistema produttivo efficiente e ridistribuita attraverso l'occupazione, il lavoro e i salari. Il risultato verificabile, già prima della crisi attuale, è che le spequazioni sociali si sono approfondite perché i profitti sono stati sempre più destinati soltanto a pochi; inoltre, una parte di quelli legati all'andamento della Borsa si sono rivelati illusori, in particolare per i sindacati che avevano investito sul mercato azionario i loro fondi pensione. Questo, purtroppo, è l'intreccio che ha assunto nel corso degli anni la *fabula* triste di Detroit.

