

LA BATTAGLIA NELL'AUTOMOTIVE  
RIACCENDE LE LOTTE SINDACALI  
NEGLI STATI UNITI  
(Prospettiva Marxista – novembre 2023)

L'analisi di una particolare lotta economica della nostra classe deve essere sempre inquadrata nel contesto sociale, economico e politico in cui questa nasce, si sviluppa e muta. L'interesse che poniamo nell'analizzare la lotta di alcuni comparti del proletariato statunitense ci deve aiutare a comprendere a che livello è lo scontro tra il proletariato e i gruppi borghesi, quali sono le cause che hanno portato la nostra classe ad innalzare lo scontro nei confronti della classe padronale. Il sistema economico e sociale statunitense è diverso rispetto al contesto europeo o nella fattispecie italiano, l'industria statunitense è fundamentalmente differente da quella europea o italiana per grado di concentrazione di capitali, per produttività e sviluppo sul mercato mondiale. Se vi è in Italia una scelta politica di mantenere i salari mediamente bassi, negli Usa non è detto che il salario sia quell'elemento da contenere per lo sviluppo delle imprese. La lotta ingaggiata dal proletariato americano per innalzare i salari e migliorare le condizioni lavorative avviene dopo diciotto anni in cui non si registravano scioperi di una certa portata. La situazione economica interna ed internazionale ha sicuramente inciso nel tessuto sociale, l'aumento dell'inflazione ha intaccato i salari anche negli Stati Uniti, l'aumento dei profitti delle grandi compagnie è avvenuta a scapito dei salari, inoltre le dispute imperialistiche a livello mondiale hanno accentuato contraddizioni che inevitabilmente hanno scombussolato ulteriormente la condizione lavorativa del proletariato. Negli ultimi anni negli Usa si sono registrate nuove lotte in settori dove la sindacalizzazione era assente, soprattutto nel settore dove operano le cosiddette Big Tech. Nuove realtà lavorative come Amazon, Apple, Starbucks e Google si sono trovati alle prese con processi di sindacalizzazione e scioperi da parte dei lavoratori. Realtà lavorative dove diventa difficile fare attività sindacale, perché ad ogni tentativo di sindacalizzazione la risposta è il licenziamento. La fine del 2022, ma soprattutto il 2023, segnano l'inizio di nuove lotte sindacali che si erano nel tempo assopite, aspetto interessante che va tenuto in considerazione.

### **L'andamento degli scioperi negli Usa dal 1990 ad oggi**

Secondo la piattaforma web di Bloomberg Law, gli scioperi negli Stati Uniti nel 2023 sarebbero in aumento rispetto agli anni precedenti: «Secondo un'analisi del database di Bloomberg Law sulle interruzioni del lavoro, quest'anno gli scioperi hanno bloccato più di 467.000 lavoratori sindacalizzati. Il totale dell'anno è già il doppio di quello del 2022, quattro volte superiore a quello del 2021 e otto volte superiore a quello del 2020»<sup>1</sup>. Quello che emerge da questa ripresa della conflittualità sarebbe la dimensione degli scioperi, quest'anno la media degli scioperi è la terza più alta degli ultimi trent'anni secondo i dati di Bloomberg Law: «Lo sciopero medio del 2023 (dei 263 effettuati quest'anno) ha coinvolto 1.791 lavoratori. In confronto, il totale di 317 scioperi del 2022 - una raffica di iniziative dominate da oltre 100 scioperi di baristi in piccole sedi di Starbucks - ha riguardato una media di soli 698 lavoratori, leggermente inferiore alla media complessiva di 877 dal 1990». Nel 2023 la lotta dei lavoratori nei confronti delle classi padronali si è concentrata molto nel settore cinematografico, dove lo sciopero degli sceneggiatori ha tenuto in stallo Hollywood per ben 146 giorni, caratterizzandosi come uno degli scioperi più lunghi nella storia della capitale del cinema. A quasi cinque mesi dall'inizio dello sciopero si è arrivati ad un accordo, sulle condizioni del nuovo contratto triennale di categoria, tra sceneggiatori e produttori: «Abbiamo raggiunto un accordo provvisorio con l'Alleanza che riunisce gli Studios tradizionali e piattaforme di streaming (Amptp). È stato possibile grazie alla tenace solidarietà degli iscritti e allo straordinario supporto degli altri sindacati dello spettacolo»<sup>2</sup>. Questo è stato il commento inviato ai propri iscritti della Writers Guild of America (Wga). La vertenza, poi,

che ha portato gli oltre 300 mila lavoratori del colosso della logistica Ups sull'orlo dello sciopero ad agosto di quest'anno, si è risolta con un aumento della retribuzione annuale dagli attuali 145 mila dollari a 170 mila dollari inclusi i benefit. Mentre da settembre va avanti lo sciopero dei lavoratori delle automobili guidati dal sindacato UAW (United Auto Workers). Dal 2005 fino al 2018 il trend degli scioperi è sempre andato in calando, gli anni '90 hanno visto una continuità di scioperi in diversi settori mentre i primi dieci anni del nuovo secolo sono stati quelli con meno scioperi in assoluto degli ultimi trent'anni. Negli anni novanta annoveriamo due importanti scioperi: nel 1991 lo sciopero dei ferrovieri e nel 1997 lo sciopero dei lavoratori dell'UPS. Nel 2018 furono gli insegnanti delle scuole pubbliche a far risalire i conflitti, prima che la pandemia arrestasse nuovamente gli scioperi. La diminuzione degli scioperi e dei lavoratori iscritti al sindacato coincide con la discesa dei lavoratori occupati nel settore manifatturiero: «Nell'agosto 2022 c'erano circa 12,9 milioni di posti di lavoro nel settore manifatturiero negli Stati Uniti, in calo di 4,7 milioni rispetto all'agosto 1990. Le proiezioni prevedono che l'occupazione manifatturiera nazionale diminuirà leggermente nel prossimo decennio»<sup>3</sup>. L'attuale sciopero dei lavoratori delle case automobilistiche segue le altre lotte dei lavoratori statunitensi, confermando il 2023 come un anno particolarmente vivace in merito alla lotta di classe. Gli scioperi dell'UAW hanno subito acquisito un carattere particolare, non solo per la eco raggiunta a livello internazionale ma anche per quello che rappresenta il settore automobilistico nella contesa tra le grandi industrie e il suo mutamento in corso.

### **La lotta del sindacato UAW nel settore automobilistico**

Come abbiamo scritto precedentemente nel 2023 si sono riaccesi gli scioperi della classe operaia negli Stati Uniti d'America. In particolare è la lotta dei sindacati nel settore automobilistico che ha segnato, nella seconda parte dell'anno, l'andamento degli scioperi. Lo sciopero è stato annunciato dagli United Auto Workers (UAW), sindacato industriale più importante negli Usa, attivo in diversi settori industriali e non solo, contro le cosiddette "Big three": Ford, General Motors e Stellantis. La contesa riguarda la richiesta da parte del sindacato di aumentare i salari del 40% per il prossimo contratto quadriennale, mentre le grandi case automobilistiche non vogliono andare oltre il 20%. Come viene riportato da diversi media è la prima volta che il sindacato UAW proclama contemporaneamente lo sciopero in tutte e tre le società: «Se la mossa sembra in apparenza di lieve entità (si tratta infatti di soli tre stabilimenti del Midwest industriale), in realtà è un'azione senza precedenti. Si tratta infatti della prima volta in 90 anni di lotta sindacale nel settore automobilistico che lo sciopero scatta contemporaneamente contro tutte le grandi case di Detroit»<sup>4</sup>. Lo sciopero è iniziato il 15 settembre, la tattica sindacale messa in atto dalla UAW è stata quella del "Stand up Strike", come annunciano gli stessi dirigenti del sindacato, lo sciopero non è generale negli stabilimenti delle tre grandi multinazionali ma si svolge a livello locale. Vengono, quindi, selezionati alcuni stabilimenti locali in cui viene indetto lo sciopero. Anche se è stato comunque intimato dall'UAW uno sciopero totale se i negoziati dovessero incrinarsi ulteriormente. Per quanto riguarda le ragioni dello sciopero, la UAW ha denunciato la perdita di potere di acquisto dei lavoratori a fronte dell'aumento dell'inflazione e gli aumenti dei profitti da parte delle case automobilistiche. Il contratto di lavoro è scaduto il 14 settembre, e riguarda 150 mila lavoratori del settore automobilistico iscritti alla UAW. La situazione dei lavoratori è di fatto andata peggiorando dal punto di vista economico rispetto agli anni passati: «Lo stipendio di ingresso è oggi di 18 dollari l'ora, un dollaro e mezzo in meno rispetto al 2007, ossia prima che le principali case automobilistiche del paese fossero salvate con soldi pubblici. Eppure i bilanci dei tre big dell'automotive si sono chiusi con utili significativi: quasi 17 miliardi per Stellantis, 23 miliardi per Ford e 10 miliardi per GM. Ed è proprio alla luce del buon andamento dei bilanci che il sindacato ha avanzato la richiesta di un aumento salariale di oltre il 40% in quattro anni, un periodo di ferie aggiuntivo, il ripristino delle pensioni a prestazioni di welfare aziendale che erano state eliminate per i nuovi assunti e una settimana lavorativa di 32 ore»<sup>5</sup>. La battaglia sindacale messa in atto dall'UAW ha degli

aspetti interessanti che vanno analizzati, consapevoli che la mobilitazione avviene all'interno del primo imperialismo mondiale. Questo lo rende assolutamente interessante per la nostra analisi. Come si legge dal sito ufficiale dell'UAW, per permettere lo sciopero è stata messa in atto la cosiddetta assistenza allo sciopero (UAW Strike Assistance, quelle che in Italia chiameremmo casse di resistenza). L'assistenza settimanale in caso di sciopero ammonta a 500 dollari a settimana. L'indennità di assistenza allo sciopero è disponibile dopo il primo giorno di sciopero, per ricevere l'indennità il lavoratore deve essere iscritto al sindacato, partecipare ai picchetti e promuovere lo sciopero attraverso il volantinaggio. Secondo il *New York Times*: «L'ampliamento dello sciopero aumenta anche il costo finanziario per il sindacato. Sta pagando ai lavoratori in sciopero 500 dollari a settimana dal suo fondo di sciopero di 825 milioni di dollari»<sup>6</sup>. Alcuni analisti affermano che il fondo per lo sciopero sosterebbe uno sciopero completo per un massimo di 11 settimane. Questo tipo di sostegno alla lotta indubbiamente permette di rendere la mobilitazione più duratura. La mobilitazione dell'UAW è stata portata avanti a tappe nei diversi stabilimenti, gli scioperi sono proseguiti per tutto il mese di settembre e ottobre, la lotta prosegue e fino ad oggi ha visto la partecipazione di 45 mila lavoratori distribuiti in 8 stabilimenti. Il leader sindacale Shawn Fain mantiene una linea piuttosto dura nei confronti delle case automobilistiche: «Abbiamo ancora carte da giocare e loro hanno soldi da spendere. Questa è la parte più difficile dello sciopero. Proprio prima di un accordo c'è la spinta più aggressiva per l'ultimo miglio»<sup>7</sup>. Inoltre la strategia dell'UAW sembra indirizzata anche a conquistare nuovi lavoratori, oggi non sindacalizzati che operano in altre multinazionali automobilistiche quali Toyota, Honda e Tesla. La riuscita di questo sciopero potrebbe, secondo alcuni analisti e dirigenti dell'UAW, attirare lavoratori verso la sindacalizzazione. Aumentando gli iscritti aumenterebbe la forza contrattuale del sindacato, infatti le case automobilistiche di Detroit hanno imbastito una propaganda atta a scoraggiare i lavoratori ad iscriversi al sindacato. Mentre Fain ha risposto in merito cercando l'unità della classe operaia in questa lotta, rivolgendosi ai lavoratori non sindacalizzati ha affermato: «Non saremo usati in questa competizione - ha tagliato corto Fain -. I dipendenti del settore non sindacalizzati non sono il nemico, sono la nostra futura famiglia»<sup>8</sup>. In una lotta sindacale, aspra come quella nel settore metalmeccanico americano, la borghesia non accetta che la classe operaia cerchi di contrapporsi allo sfruttamento del capitale. Dopo anni in cui la lotta tradunionista era scomparsa nelle dinamiche economiche del capitalismo statunitense, è chiaro che la borghesia non era disposta ad accettare una simile minaccia da parte del sindacato, che nel frattempo si era indebolito. La risposta padronale allo sciopero non si è fatta attendere, General Motors e Stellantis hanno proceduto al licenziamento di 500 lavoratori così come la Ford ne ha licenziati 600. Nelle notizie riportate dai media americani emerge anche quelli che sono i costi che entrambi le parti stanno affrontando, una fonte molto citata è quella della società di consulenza in ambito economico e politico Anderson Economic Group LLC (AEG)<sup>9</sup>. Secondo questa società le perdite delle tre Big automobilistiche di Detroit si aggirano intorno ai 9,3 miliardi di dollari. Queste perdite si riferiscono alla quinta settimana di sciopero terminata il 19 ottobre e sarebbero così ripartite, sempre secondo le stime di AEG:

- Salari dei lavoratori OEM: 488 milioni di dollari
- Perdite OEM: 4,18 miliardi di dollari
- Salari e utili dei fornitori: 2,78 miliardi di dollari
- Rivenditori, clienti, perdite di altri settori: 1,86 miliardi di dollari

## **L'UAW in lotta ma alle prese con il lento declino degli iscritti**

L'UAW è un sindacato storico nelle relazioni industriali statunitensi, è un sindacato con 400.000 membri attivi e più di 580.000 membri in pensione negli Stati Uniti, Canada e Porto Rico. L'UAW conta 600 sindacati locali e rappresenta i lavoratori di diversi settori, comprese le multinazionali, i piccoli produttori, i governi statali e locali, college e università, ospedali e organizzazioni private senza scopo di lucro. Vent'anni fa la UAW contava più di 650 mila iscritti, il picco più alto lo raggiunse nel 1979 con 1,5 milioni di membri. Nell'ultimo

decennio, la partecipazione ai sindacati ha raggiunto il picco nel 2017 con 430.871 iscritti ma da allora continua la sua lenta discesa<sup>10</sup>. L'UAW ha da poco cambiato i vertici a causa di uno scandalo di corruzione che ha portato in prigione dodici funzionari, tra cui due ex presidenti. Shawn Fain, membro dello staff sindacale ed ex leader locale dell'UAW di Kokomo, Indiana, si è candidato alla presidenza con una lista chiamata UAW Members United. La lista era sostenuta da Unite All Workers for Democracy (UAWD). Lo slogan della lista che sosteneva Fain era: "No Corruption. No Concessions. No Tiers.". Nello specifico questa parola d'ordine nasceva per portare il sindacato fuori dalla situazione in cui era finito dopo anni di scandali sindacali e concessioni alle tre grandi case automobilistiche di Detroit, inclusa la creazione di un livello salariale inferiore per i nuovi dipendenti. La situazione aveva anche creato malumori e mortificazioni tra i membri del sindacato. Fain, 54 anni, membro di lungo corso della UAW, è nel sindacato da 29 anni, ha vinto con un margine sottilissimo dopo un prolungato conteggio dei voti e più di due settimane di discussioni su circa 1.600 schede contestate. L'elezione è stata la prima nella storia dell'UAW in cui il presidente e gli altri dirigenti del sindacato sono stati scelti tramite votazione diretta degli iscritti. In passato, la leadership veniva scelta dai delegati, un sistema in cui favori e favoritismi giocavano un ruolo pesante. Più di una dozzina di funzionari della UAW, tra cui due ex presidenti, si sono dichiarati colpevoli. La base elettorale di Fain chiede un sindacato più combattivo, lo stesso nuovo presidente dell'UAW si è impegnato a portare avanti una linea negoziale dura per l'aumento dei salari nelle trattative contrattuali con le tre case automobilistiche di Detroit. Bisogna considerare che l'UAW esce da un periodo difficile dove era a rischio la propria credibilità, l'avvio di una linea più dura ai vertici ha incontrato, in questo momento storico, una maggiore combattività della classe operaia che allo stesso tempo ha espresso un cambiamento di linea della tattica sindacale. Vedremo se la classe operaia riuscirà a condizionare i vertici sindacali oppure saranno i vertici sindacali a neutralizzare la spinta operaia. La situazione sindacale negli Stati Uniti non è mai stata vigorosa nella storia recente e il declino degli iscritti sta mettendo a dura prova i sindacati. Secondo lo U.S. Bureau of Labor Statistics il tasso di sindacalizzazione continua a scendere: «Il tasso di adesione ai sindacati è stato del 10,1% nel 2022, in calo rispetto al 10,3% del 2021. Il tasso di sindacalizzazione del 2022 (10,1%) è il più basso mai registrato. Nel 1983, il primo anno per il quale sono disponibili dati comparabili, il tasso di adesione ai sindacati era del 20,1%»<sup>11</sup>. Anche se, come si apprende dalle statistiche del U.S. Bureau of Labor Statistics, il numero degli iscritti al sindacato risulta essere aumentato: «Il numero di lavoratori salariati appartenenti ai sindacati, pari a 14,3 milioni nel 2022, è aumentato di 273.000 unità, ovvero dell'1,9%, rispetto al 2021. Tuttavia, il numero totale di lavoratori salariati è cresciuto di 5,3 milioni (soprattutto tra i lavoratori non sindacalizzati), ovvero 3,9%. Questo aumento sproporzionatamente elevato del numero totale di occupati salariati rispetto all'aumento del numero di iscritti al sindacato ha portato ad una diminuzione del tasso di adesione al sindacato». La UAW sta cercando di non indebolirsi ulteriormente di fronte al mutamento del mercato automobilistico statunitense, di fronte a questo lento declino prova, anche attraverso gli scioperi, a riprendersi la fiducia dei lavoratori. Questo dipende anche dalla riuscita degli scioperi, dal contratto di lavoro che riuscirà ad ottenere e dal lavoro sindacale che riuscirà a imbastire negli anni a venire.

### **Lotta sindacale, difficoltà proletarie e utilizzo politico borghese**

Un mutamento all'interno del quadro economico e sociale statunitense ha generato questa ventata di mobilitazione che però porta i segni di una debolezza proletaria nei confronti di una borghesia agguerrita e molto organizzata come quelle statunitense. La classe operaia americana sta subendo le contraddizioni di un sistema capitalistico internazionale che sta mutando. Anche alcune frazioni borghesi cercano di non lasciare che la classe operaia subisca eccessivamente queste contraddizioni, non è funzionale alla propria economia una classe operaia estremamente debole economicamente. Le mobilitazioni sono un nuovo primo passo che una nuova generazione di classe operaia sperimenterà sulla propria pelle. Oggi siamo di

fronte a notevoli manifestazioni sindacali, che infliggono grosse perdite nei confronti dei datori di lavoro. Bisogna inquadrare l'attuale lotta del proletariato americano nella dinamica economica, politica e sociale del mutamento del primo imperialismo mondiale. La classe operaia statunitense è attraversata da un disagio economico e sociale sempre più crescente. Oggi a lottare è ancora la classe operaia sindacalizzata, cioè quella che ha ancora un legame diretto con il sindacato. I sindacati, come succede nelle faccende all'interno dell'imperialismo di casa nostra, spesso sono subalterni a logiche politiche tra le frazioni borghesi. Infatti, lo sciopero dei lavoratori dell'auto, è entrato nella lotta politica per le presidenziali, soprattutto tra Joe Biden e Donald Trump. Entrambi hanno sostenuto la lotta dei lavoratori anche se in modalità diverse con la stessa finalità. Il presidente Biden ha partecipato direttamente a un picchetto fuori Detroit accanto ai lavoratori sindacalizzati della UAW, diventando il primo presidente in carica a presentarsi davanti ad un picchetto. Nelle presidenziali del 2020 la UAW aveva appoggiato Biden, ad oggi il sindacato non ha espresso nessuna preferenza in merito alle presidenziali. Il taglio politico portato da Biden era più nel solco socialdemocratico, accontentando anche l'ala appunto progressista del Partito democratico, dunque i suoi leader Bernie Sanders e Alexandria Ocasio-Cortez. All'interno della UAW non tutti i lavoratori hanno visto di buon occhio la visita di Biden. Donald Trump da Detroit invece ha rispolverato il suo concetto di nazionalismo economico, nel suo discorso ha attribuito i problemi dell'industria automobilistica agli accordi di commercio estero portati avanti da Biden che avrebbero favorito la Cina. Al discorso tenuto da Trump c'erano 300 persone e alcuni lavoratori in sciopero. Né il Partito Democratico né quello Repubblicano sono uniti al proprio interno nel sostenere la causa dei lavoratori in lotta. Questi avvenimenti mettono in luce la difficoltà della UAW di essere equidistante dalla lotta politica borghese, il sindacato dell'auto rimane subalterno a certe frazioni borghesi americane.

### **L'accordo con la Ford, modello per la fine degli scioperi nell'automotive**

Dopo sei settimane di sciopero la UAW e la Ford raggiungono un'intesa e firmano un'ipotesi di accordo, da sottoporre in seguito ai 57 mila iscritti al sindacato presenti in azienda. L'ipotesi di accordo prevede un aumento salariale generale del 25% nel corso di quattro anni e mezzo. Si tratta del 2% in più rispetto alla precedente offerta Ford. Mentre i salariati con un livello più alto riceveranno aumenti fino a 40 dollari l'ora, passando dagli attuali 32,32 dollari l'ora, quindi un aumento di oltre il 30%. I lavoratori riceveranno un aumento salariale immediato dell'11% dopo la ratifica. Inoltre sono inclusi adeguamenti al costo della vita e una riduzione del tempo necessario ai nuovi lavoratori per raggiungere la scala salariale massima da otto a tre anni. L'accordo include anche miglioramenti per gli attuali pensionati, e i lavoratori prossimi alla pensione. Viene anche incluso nell'accordo il diritto di sciopero per la chiusura degli stabilimenti durante il prossimo contratto, una novità assoluta per il sindacato. Per il sindacato si tratta di una conquista storica, afferma il presidente della UAW Shawn Fain: «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 pone su un nuovo percorso per sistemare le cose in Ford, nelle Big Three e in tutto il settore automobilistico»<sup>12</sup>. Secondo i media statunitensi l'accordo sarebbe arrivato dopo che la UAW aveva bloccato gli stabilimenti più redditizi della Ford e quando, nonostante gli scioperi in corso, la General Motors aveva annunciato i suoi utili: «Il fulcro delle trattative tra la United Auto Workers e la Ford arrivò l'11 ottobre, quando il sindacato colpì lo stabilimento Kentucky Truck di Louisville, secondo una fonte a conoscenza della situazione. [...] Il sindacato che ha colpito lo stabilimento più grande e redditizio della Ford ha portato a rapidi movimenti al tavolo delle trattative, con entrambe le parti che cercavano di concludere un accordo»<sup>13</sup>. Anche il presidente americano Biden ha elogiato l'accordo complimentandosi coi sindacati per aver sostenuto le richieste della cosiddetta classe media americana. Il preliminare d'accordo è diventato un modello per la risoluzione della vertenza anche verso le altre due case automobilistiche di Detroit. Con Stellantis l'intesa è arrivata tre giorni dopo dall'accordo preliminare raggiunto con Ford, mentre con la General Motors si è chiuso il 31 ottobre. Le



intese raggiunte tra la UAW con queste ultime ripercorrono le stesse condizioni siglate con la Ford. Dopo questa mobilitazione bisognerà vedere se il sindacato riuscirà ad entrare anche in quegli stabilimenti dove si producono auto elettriche, dove l'UAW non è presente, soprattutto negli stabilimenti delle Tesla. Le rivendicazioni portate avanti da parte del sindacato erano ben più alte rispetto all'ipotesi raggiunta con la Ford, si supera di poco la metà della richiesta avanzata dalla UAW, 25% di salario in più ottenuto rispetto al 40% della richiesta iniziale. I vertici sindacali hanno intimato spesso le case automobilistiche di voler arrivare ad uno scontro più duro, ma allo stesso tempo premevano per chiudere il prima possibile questa vertenza sul contratto. Il timore di un prolungamento degli scioperi poteva mettere a dura prova la resistenza sindacale.

Per la classe operaia lo sciopero è uno degli strumenti che ha a disposizione per lottare contro la classe borghese, è una scuola che per noi rivoluzionari non è solamente finalizzata alla lotta economica, ma una scuola per la formazione di quadri operai dediti alla causa rivoluzionaria. Questa lotta sindacale, all'interno del primo imperialismo mondiale, ci pone di fronte ad una riflessione sulle future lotte del proletariato mondiale, un tessuto industrializzato come quello statunitense, altamente internazionalizzato, può e deve essere un viatico per il proletariato mondiale, da utilizzare per lottare contro le borghesie e suoi interessi nazionali. La classe operaia ha il compito di portare le proprie lotte lontano dalle influenze politiche borghesi, quest'ultime invece sviliscono il ruolo del sindacato utilizzandolo per i propri interessi nelle lotte all'interno della società capitalista.

*NOTE:*

<sup>1</sup> <https://news.bloomberglaw.com/bloomberg-law-analysis/analysis-large-union-strikes-fuel-picket-line-population-surge>

<sup>2</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/inflazione-salari-nuovi-sindacati-ecco-perche-usa-e-momento-grandi-scioperi-AFS9ce7>

<sup>3</sup> <https://whatsupnewp.com/2022/10/how-manufacturing-employment-in-every-state-has-changed-over-the-last-30-years/>

<sup>4</sup> Marco Valsania, "Sciopero senza precedenti nelle fabbriche auto Usa: Ford, GM e Stellantis fermate. Biden: giusto distribuire profitti record", *Il Sole 24 Ore* (edizione online), 15 settembre 2023.

<sup>5</sup> Mauro Dal Corno, «Lavoratori Usa dell'auto verso un maxi sciopero per il contratto. "Più tempo per la vita, meno per il lavoro"», *il Fatto Quotidiano* (edizione online), 20 agosto 2023.

<sup>6</sup> Neal E. Boudette, "U.A.W. Expands Strikes at Ford and G.M.", *New York Times*, 29 settembre 2023.

<sup>7</sup> Matteo Meneghello, "Auto, salgono a 40mila gli operai in sciopero negli Usa", *Il Sole 24 Ore*, 23 ottobre 2023.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> Anderson Economic Group, LLC, <https://www.detroitchamber.com/strike-induced-auto-industry-losses-exceed-9-3-billion/#:~:text=Anderson%20Economic%20Group%2C%20LLC%2C%20a,losses%20for%20the%20auto%20industry>

OEM: sta per Original Equipment Manufacturer, in questo caso si riferisce a Ford, GM e Stellantis.

<sup>10</sup> <https://eu.usatoday.com/story/money/2023/09/15/uaw-membership-numbers-through-years/70865885007/>

<sup>11</sup> <https://www.bls.gov/opub/ted/2023/union-membership-rate-fell-by-0-2-percentage-point-to-10-1-percent-in-2022.htm>

<sup>12</sup> Jeanne Whalen e Lauren Kaori Gurley, "UAW and Ford reach tentative deal to end strike", *The Washington Post*, 25 ottobre 2023.

<sup>13</sup> <https://edition.cnn.com/2023/10/27/business/how-uaw-ford-struck-deal/index.html>