

## La situazione occupazionale nel settore automobilistico nello Stato del Michigan di Barbara Winkler

In un recente studio pubblicato sulla rivista *Employment Research*, due ricercatori statunitensi hanno analizzato le cause e le conseguenze per l'occupazione nello Stato del Michigan della grande crisi che ha colpito, più di altri, il settore automobilistico a livello internazionale abbattendosi, in particolare, su General Motors e la Chrysler, le due grandi icone dell'industria automobilistica americana (cfr. R.W. Eberts, G.A. Erickcek, *Where Have All the Michigan Auto Jobs Gone?*, in *Employment Research*, 2009, n. 4, anche in *Boll. Adapt*, 2009, n. 32, in [www.adapt.it](http://www.adapt.it)). Nel settembre 2009 il tasso di disoccupazione nel Michigan è salito al 15,3%, avvicinandosi al tasso storicamente più alto registrato nel lontano 1982.

L'industria automobilistica statunitense ha vissuto la sua stagione più fiorente negli anni Novanta. Nel 2000 il solo Stato del Michigan deteneva ben il 29% dei posti di lavoro nel settore a fronte di 1,2 milioni di posti disponibili in tutti gli Stati Uniti. In quegli anni, però, l'occupazione in tale industria appariva già al declino. Nel 1990 il Michigan deteneva il 32% di tutti i posti di lavoro nel settore. Il declino del tasso occupazionale nello scorso decennio, però, è stato alto rispetto a quello nazionale. Mentre nel Michigan nell'agosto 2009 è rimasto soltanto il 27% dei posti di lavoro del 2000, nel resto degli Stati Uniti il calo dell'impiego, dopo il picco occupazionale nel settore, è stato inferiore al 50%. Da dove emerge, allora, questa differenza?

Eberts e Erickcek hanno ritrovato le cause nell'incapacità di tale industria di adeguarsi al mutare di preferenze dei consumatori, negli alti costi pensionistici e di assistenza sanitari versati ai dipendenti e nella qualità stessa della forza lavoro, fatta di lavoratori più anziani e conseguentemente destinati a percepire una retribuzione maggiore. L'altro motivo individuato è, invece, rappresentato dall'apertura di stabilimenti della Toyota, Honda, Nissan in stati diversi dal Michigan, che ha portato allo spostamento dei subfornitori di questo Stato in quelli del Sud o dell'Ovest, per essere più vicini ai loro impianti di produzione.

Il settore automobilistico è stato ristrutturato attraverso vie diverse: ha ridotto il numero di dipendenti senza chiudere alcuna delle sue fabbriche nel Michigan, mentre i subfornitori hanno chiuso molti dei loro impianti e hanno ridotto il personale. Il Michigan ha perso ben 300 stabilimenti e c'è stato un ridimensionamento dei restanti. Rispetto al 2001, però, sia il tasso di licenziamenti che quello delle assunzioni è aumentato. Si può ricondurre questo fenomeno alla profondità della ristrutturazione operata nel settore. Nel 2008 la GM ha offerto *buy-outs* a tutti i suoi 74.000 dipendenti. L'obiettivo di quel provvedimento era raggiungere la riduzione degli attuali dipendenti per poi sostituirli con lavoratori a retribuzione più bassa. Un accordo con lo United Auto Workers Union, firmato alcuni mesi prima, ha reso possibile tale misura. La Ford ha anche presentato un piano di dimissioni volontarie ai suoi dipendenti. Il problema nello Stato del Michigan è che ogni posto di lavoro nel settore automobilistico ne sostiene altri sette a questo collegati nella zona. Ciò significa che la riduzione di 60.000 dipendenti nel Michigan porta ad una riduzione di posti di lavoro in Canada e negli Stati Uniti pari a 400.000 unità. La ristrutturazione delle grandi fabbriche automobilistiche ha avuto un grave impatto anche sui subfornitori. È da considerare che i subfornitori dipendono dalle grandi fabbriche di montaggio e viceversa. La diminuzione della produzione nelle fabbriche di montaggio delle "Big Three", cioè Ford, GM e Daimler-Chrysler, mette in pericolo i subfornitori diretti (*tier one manufacturers*) e i subfornitori di componenti indiretti (*tier two manufacturers*). Se questi, conseguentemente alla riduzione di

commissioni, chiudono i battenti (più di 40 subfornitori hanno notificato il fallimento nel 2008), provocano danni reciproci nel settore. Per questo la strategia di ristrutturazione sviluppata dall'amministrazione Obama prevede il sostegno finanziario ai subfornitori.

Nel futuro l'economia del Michigan non sarà sostenuta dal settore automobilistico nella stessa misura in cui era avvenuto in passato. Tuttavia, la speranza del settore risiede nella ricerca e nello sviluppo, che sono portati avanti dalle università e dagli istituti specializzati. I "Big Three" sono stati fra i più grandi attori di questa ricerca e di questo sviluppo, portando così il Michigan al secondo posto nel *ranking* di finanziamenti per la ricerca industriale.

Nel frattempo, lo Stato ha adottato diversi programmi per la riqualificazione dei lavoratori, che garantiscano l'accesso a posti di lavoro con una retribuzione media. Nel 2007 la governatrice dello Stato ha lanciato il programma *No Worker Left Behind*, che finanzia la partecipazione dei lavoratori disoccupati a corsi di formazione presso i *Community college*, le università o altri istituti accreditati e aiuta il loro ricollocamento nel mercato di lavoro. La richiesta di una formazione professionale come infermiera, ad esempio, o per l'occupazione nel nuovo e crescente settore della *green economy* è piuttosto grande, poiché è ovvio che, senza misure di riqualificazione, lo standard di vita degli ex-lavoratori del settore automobilistico non può più essere garantito.

***Barbara Winkler***

Ricercatrice Adapt – Centro Studi Marco Biagi  
Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia