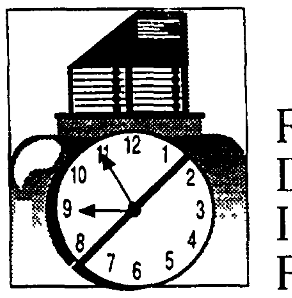
Orario ridotto



Raggiunta mercoledì notte l'intesa tra azienda e Ig Metall
Dal prossimo anno si passa da 36 a 28,8 ore settimanali
I dipendenti rinunciano al 10% delle loro retribuzioni
Per due anni niente tagli, sperando che arrivi la ripresa

Settimana cortissima alla Volkswagen

Meno orario e meno salario per salvare 30mila occupati

Rivoluzione alla Volkswagen. La scorsa notte, dopo una lunga trattativa, azienda e sindacati dei metalmeccanici hanno raggiunto un intesa che consente al primo gruppo automobilistico europeo di salvare 30mila posti di lavoro. Dal 1° gennaio e per due anni i 100mila dipendenti del gruppo lavoreranno 28,8 ore anziché 36. Salari tagliati del 10%. In attesa che riparta il mercato dell'auto.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO SOLDINI

BERLINO. Le facce sono stravolte dalla stanchezza: si discute da tredici ore e altre tredici erano passate al tavolo del negoziato alla vigilia, in una delle «maratone» contrattuali più lunghe e più complicate degli ultimi anni. Il disordine è grande dentro le sale tiepide e illuminate dell'Inter Continental, l'hotel scelto come un campo neutro dalla direzione della Volkswagen e dall'Ig Metall a Hannover. Eppure si sente che il momento è solenne quando i negoziatori, Jochen Schumm per l'azienda e Jürgen Peters per il sindacato, arrivano con la grande notizia. Non sono ancora le 5, mancano tre ore all'alba e in questa buia e freddissima notte tedesca si fa, senza retorica, un pezzo di storia di questa difficile Germania post unificata e quasi post industriale: si riempie di speranza un bicchiere di disperazione sociale, si cambia il modo d'intendere le relazioni industriali, si raggiunge un risultato e si fissa un punto di partenza.

Dunque è fatta: dal prossimo 1 gennaio in tutti e sei gli stabilimenti tedeschi della Volkswagen si lavorerà per soli quattro giorni, 28,8 ore alla settimana invece delle 36 attuali, per salvare 30mila posti di lavoro che altrimenti sarebbero andati persi. Giacché la più grande casa automobilistica di Germania e d'Europa ha 100mila dipendenti, ma almeno nei prossimi due anni [illegible] potrà dar da lavorare solo a 70mila. L'azienda risparmia su base mensile il 20% dei costi per il personale, un miliardo e 800 milioni di marchi (quasi 1800 miliardi di lire) l'anno, che è quanto voleva. Per cui si impegna a tenersi gli «esuberi» almeno fino al 1995, anno nel quale si spera il mercato mondiale dell'auto ritornerà ai suoi fasti passati. I dipendenti rinunciano al 10% su base annua delle loro retribuzioni, che è quanto il sindacato, la Ig Metall, può accettare e far accettare (così ritengono i suoi dirigenti, almeno) ai propri iscritti. La differenza tra una cifra e l'altra può sembrare ai profani incomprensibile e contraddittoria. E invece, spiegano i dirigenti della Volkswagen e quelli del sindacato, non ha nulla di miracoloso. È solo il frutto di reciproche buone volontà e di una grande, esemplare capacità di negoziare.

Non è passato neppure un mese da quando da Wolfsburg è partita la proposta ufficiale della «settimana cortissima» e l'accordo è già pronto per la firma. Ci si è mossi da una parte e dall'altra a tempo di record, insomma. Eppure non è stato per niente facile, lo dicono le quasi trenta ore del *round* finale, dopo gli appuntamenti mancati e i rinvii dei giorni precedenti, lo dicono i particolari tecnici del compromesso, complicati e ancora in parte controversi, che cominciano a venir fuori con il passare delle ore. E però la sensazione che si stia a un passaggio storico è diffusa, chiara. L'accordo è un condensato di novità. È la prima volta in Europa, forse nel mondo, che un grande gruppo industriale propone per i propri dipendenti una riduzione d'orario di grossa portata volta a una redistribuzione del lavoro (qualche precedente c'è stato in Francia, ma in aziende di dimensioni medio piccole e attive in settori non tradizionali). È la prima volta in Germania che il sindacato accetta il principio di una riduzione dei tempi di lavoro con una contemporanea, anche se non quantitativamente corrispondente, riduzione delle retribuzioni, ed è la prima volta che il confronto si sviluppa sotto gli occhi d'una opinione pubblica che, e non solo nella Repubblica federale, è chiamata a giudicare il valore di una vertenza aziendale in relazione al problema sociale più grosso, più inquietante per tutti: quello della disoccupazione crescente.

Le prime reazioni, quelle di ieri, dicono già tutto sull'importanza del «caso Volkswagen». Anche sul piano della politica l'introduzione della «settimana cortissima» è una vittoria per il sindacato, il quale pure ha ingoiato il principio delle riduzioni di salario che gli era parso sempre indigeribile, e per la sinistra, la Spd e i Verdi. È una sconfitta per l'imprenditoria tradizionale che non nasconde la propria ostilità, per i partiti conservatori e in primo luogo la Cdu, il cui responsabile per la politica industriale ieri se l'è presa tanto da parlare di «una decisione contro l'economia di mercato», e soprattutto per il governo federale, il quale, in quanto è stata concordata l'altra notte a Hannover contro tutte le indicazioni provenienti da Bonn, vede quasi il segno, la prova provata, della propria strutturale incapacità a proporre al paese medicine credibili per l'occupazione. Proprio mentre a Hannover si andava verso l'intesa, al Bundestag, di fronte agli attacchi dell'opposizione socialdemocratica, il ministro federale dell'Economia Günter Rexrodt continuava a sostenere che il governo possiede «un chiaro concetto per il superamento della disoccupazione»: che questo consisterebbe tutto quanto in «correzioni del sistema di sicurezza sociale», un «dimagrimento delle funzioni dello stato» e una riduzione delle tasse dopo le elezioni federali (suprema ipocrisia, giacché tutti sanno che dopo le elezioni le tasse saranno aumentate, non diminuite). Nel «chiaro concetto» del governo, come aveva spiegato lo stesso cancelliere Kohl, c'è posto per le consuete e tradizionali raccomandazioni alla «flessibilizzazione» del lavoro dipendente, ma non per riduzioni di orario. Anzi, le idee dei massimi responsabili di Bonn correvano, corrono ancora, in tutt'altra direzione, ed era stato proprio Kohl, qualche settimana fa, a individuare i guai dell'economia tedesca nel fatto che la gente in questo paese lavorerebbe troppo poco, cosicché la Germania starebbe diventando un «parco del tempo libero».

L'accordo ora dovrà essere sottoposto al consiglio direttivo dell'azienda, dove non ci dovrebbero essere sorprese, e alle assemblee dei lavoratori, tra i quali, assicuravano ieri i responsabili sindacali, l'atmosfera è favorevole, perché a fronte delle rinunce ci sarà, finalmente, la sicurezza di mantenere posti di lavoro che sarebbero stati in pericolo in alcuni degli stabilimenti tedeschi fino al 40%. Intanto si discute sul suo valore come «modello». Altre aziende automobilistiche, la Opel, i cui dirigenti apprezzano comunque l'intesa come «una risposta adeguata alla contingenza», la Mercedes, la Bmw, ma anche la Audi, che pure è «figlia» della Volkswagen, escludono di poter seguire la stessa strada. Alcune, attive in comparti diversi, come la aerospaziale Dasa (gruppo Daimler Benz), potrebbero invece seguire l'esempio e in qualche gruppo si starebbe già studiando come fare. Con l'idea da tutti condivisa che la «settimana cortissima» non è certo l'unica soluzione pensabile. Si vedrà. Intanto la Germania e l'Europa prendono atto del segnale che è arrivato da Hannover.

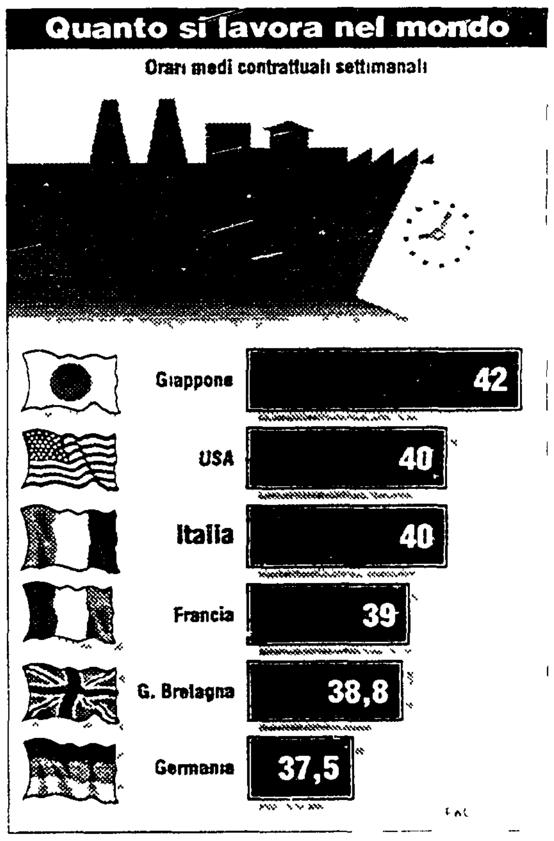
Così Wolfsburg risparmierà 1.800 miliardi

Con la riduzione dell'orario settimanale di 28,8 ore distribuite su quattro giorni la Volkswagen conta di risparmiare il 20% (su base mensile) delle spese per il personale, ovvero 1,8 miliardi di marchi (quasi 1800 miliardi di lire) l'anno per i due anni in cui dovrebbe restare in vigore la «settimana cortissima». Il risparmio consentirebbe all'azienda di soprassedere al licenziamento di 30mila dei 100mila lavoratori impiegati nei suoi 6 stabilimenti in Germania. Le riduzioni di organico che erano state già messe in cantiere avrebbero riguardato il 18% del personale dello stabilimento di Emden, il 41% di Wolfsburg, il 31% di Salzgitter, il 25% di Kassel, il 20% di Braunschweig e il 15% di Hannover.

Il dettaglio dell'accordo, tecnicamente piuttosto complesso, che è stato raggiunto l'altra notte a Hannover prevede una riduzione complessiva delle retribuzioni dei dipendenti che *su base annua* si aggirerebbe, secondo i calcoli del sindacato, intorno al 10%. Questo meno 10% sarebbe realizzato con l'eliminazione della 14ª mensilità e di una serie di gratifiche; inoltre sul salario base di ogni mese, ridotto nominalmente del 20%, sarà trasferita una parte delle una tantum annuali come le somme pagate per le ferie aggiuntive o a titolo di qualificazione professionale. In questo modo, secondo i calcoli sindacali, il salario mensile resterebbe *praticamente invariato*. Per esempio, un lavoratore del livello salariale «I» che attualmente percepisce 4.099 marchi (circa 4 milioni di lire) mensili, con la riduzione del salario del 20% corrispondente al minor tempo lavorato si ritroverà nella busta paga 3.279 marchi, che però torneranno a superare i 4.000, praticamente quanto guadagnava prima, tenuto conto di tutti i trasferimenti. Il calcolo della perdita reale del 10%, quindi, va fatto su base annuale.

In pratica i dipendenti della Volkswagen continueranno a guadagnare quel che guadagnano adesso mese per mese, ma dovranno abituarsi a non contare sugli «extra» che venivano utilizzati prima per le vacanze estive o per certi consumi straordinari. Il sacrificio sarà compensato dalla sicurezza di non perdere il posto di lavoro almeno fino alla fine del 1995. L'azienda infatti si è impegnata formalmente a non effettuare per due anni licenziamenti di lavoratori considerati «in esubero».

La gravissima crisi del mercato dell'auto costringe anche il colosso Volkswagen a scelte coraggiose come quella di proporre ai lavoratori un taglio di orari e salari. Nella foto un piazzale presso lo stabilimento di Wolfsburg affollato di auto in attesa di essere vendute



Scetticismo record nei sondaggi

Metà dei tedeschi (l'80% all'Est) teme per il posto

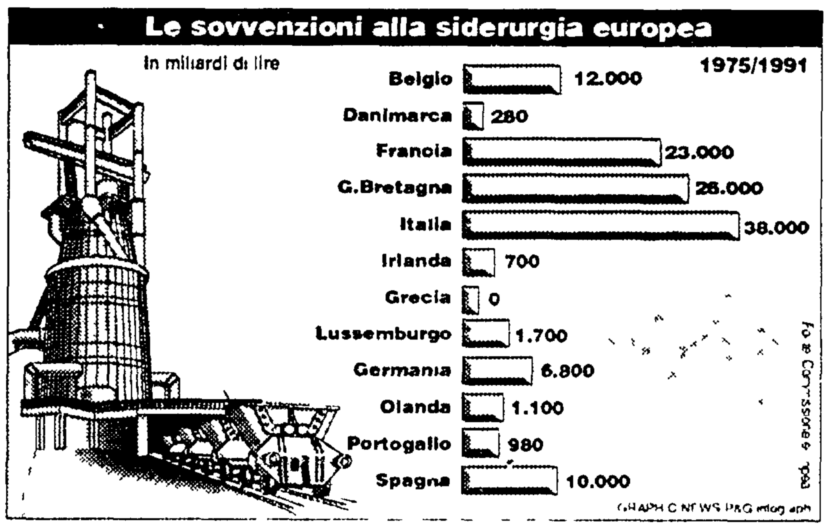
ANTONIO POLLIO SALIMBENI

ROMA. È la paura di perdere il posto di lavoro più della paura di perdere quote di salario che caratterizza lo stato d'animo dei lavoratori dipendenti tedeschi. Nella sua ultima rilevazione la Società di ricerche e sondaggi sui consumi di Norimberga ha fornito una rappresentazione allarmante dell'umore e delle previsioni dei tedeschi dell'ovest e dell'est. Il 75% [illegible] sondaggio su campione all'ovest ha messo al primo posto delle loro preoccupazioni per il futuro la perdita del posto di lavoro, all'est è l'80% a pronunciarsi nello stesso modo. Nei mesi scorsi la paura di licenziamento era sempre al primo posto, ma in percentuali più basse, attorno al 35-40% (media per tutta la Germania). Mentre il cancelliere Kohl cerca di estendere il consenso sociale richiamando l'intero paese ad uno sforzo nazionale pari al periodo della ricostruzione dopo la guerra, nella psicologia del lavoratore tedesco sembra si sia irrimediabilmente minata la convinzione di avere a che fare con uno stato sociale che farà di tutto per non lasciarlo da solo. Se la Bundesbank era riuscita finora a cementare l'immaginario collettivo dei tedeschi a difesa del supermarco nonostante gli alti prezzi pagati dalla produzione e dall'occupazione, ora questa granitica certezza non c'è più. I vertici della stessa banca centrale non sono uniti e ieri se n'è avuta una evidente dimostrazione con il vicepresidente Gaddum che annuncia: «Ci sono spazi per diminuire i tassi di interesse» e la direzione di Francoforte che precisa come non sia stata data alcuna indicazione di tempi e modi.

Il 1994 sarà a crescita zero nella Germania occidentale e del 7,5% nei cinque Länder dell'est. Disoccupazione record a 4,04 milioni dopo i 3 milioni del 1992 e i 3,4 milioni del 1993. Una volta che queste cifre sono state [illegible] dagli autorevoli Cinque saggi dell'economia federale è difficile trovare un argine al montare della paura. La Germania sta vivendo pienamente la sindrome americana: né il governo in carica né il sistema imprenditoriale sono in grado di assicurare un futuro migliore dopo anni di crescita da capogiro, di surplus commerciali e di trionfo delle produzioni ad alta tecnologia, delle automobili e della meccanica di precisione in tutta Europa. Per questo [illegible] così importante per Bonn. Per questo Kohl non vuole esaurire la propria politica europea nell'asse con la Francia paralizzata dal suo nazionalismo protezionista e si sta spostando sempre più verso i liberoscambisti anglosassoni. [illegible] marco [illegible] alle esportazioni. Non aver voluto redistribuire i costi dell'unificazione [illegible] elettorale [illegible] rivelato un errore e oggi la difesa della valuta per attirare capitali dall'estero e non solo risparmio [illegible] contraddice la necessità di ripresa della produzione e dei consumi.

Negli ultimi mesi [illegible] cambiamenti rilevanti nella politica delle imprese [illegible] riguarda le strategie sui mercati finanziari. [illegible] l'antico, il secondo le privatizzazioni. La Mercedes Benz si è rivolta a Wall Street per cercare capitali freschi. Per la Germania è una svolta, dal momento che [illegible] una parte anche minima del capitale di una società tedesca sul mercato americano significa sottostare alle regole delle autorità di Borsa che richiedono un livello di informazione e di indagini [illegible].

Sulle privatizzazioni [illegible] Stato federale e Länder [illegible] proprietari [illegible] del sistema bancario [illegible] e commerciali e casse di risparmio. [illegible]



La breve storia di una giornata di lavoro dal 1800 ai giorni nostri

L'Italia oggi fa gli straordinari secondo il regio decreto del '23

BRUNO UGOLINI

ROMA. C'era una volta Giovanni Agnelli. Non il Gianni di oggi, il padre. Correva l'anno 1932. E che cosa diceva Giovanni? Sosteneva che, essendo il sistema in crisi, bisognava ricorrere a forti riduzioni di orario. Era la sua medicina. Non se ne fece nulla naturalmente. Anzi il buon Giovanni venne solennemente sgridato un anno dopo, nientemeno che da Luigi Einaudi. Il quale spiegava che una tale ricetta avrebbe portato ad esiti disastrosi. Una polemica di grande attualità recuperata da «Il Manifesto» qualche giorno fa. Una tappa importante di una possibile storia di quanto si è detto e fatto attorno alle riduzioni di orario. Una buona fonte insospettabile per tale ricostruzione, anche in relazione alla polemica Einaudi-Agnelli, è il «Sommario del diritto del lavoro» curato da Felice Mortillaro. Ma intanto possiamo scoprire un'altra piccola chicca. Un regio decreto del 29 maggio 1937, in pieno regime fascista, prometteva la riduzione degli orari a 40 ore settimanali. Certo con la riduzione dei salari, come avviene oggi nella grande fabbrica automobilistica tedesca. Un fatto rivoluzionario tradotto in legge nel 1938. Era un tentativo di corrispondere così ad una delibera adottata nel 1935 dall'ufficio internazionale del lavoro. Ma non se ne fece nulla, rimase lettera morta. La legge del 1938 venne subito sospesa e una nuova legge il 16 luglio del 1940 la cancellò sottolineando le esigenze della «nazione in guerra».

È stata quella sugli orari una battaglia iniziata alla fine del secolo scorso. Allora una giornata di lavoro poteva durare quattordici ore. E proprio questo è il tetto massimo fissato nel 1812 dal Parlamento inglese. Trascorrono ben quarant'anni e nel 1848 la repubblica francese decreta il principio delle 12 ore quotidiane di lavoro per sei giorni alla settimana. La Francia ancora durante i giorni rivoluzionari della Comune fissa le 10 ore di lavoro giornaliero. Sono le prime essenziali tappe europee di questo faticoso cammino. Fatto sta che in Italia nell'anno 1880 gli orari di lavoro dei siderurgici (vedi tabella) andavano dalle sessanta alle ottanta ore settimanali. Nel frattempo nascevano le prime organizzazioni dei lavoratori e si diffondeva quel canto internazionalista «Se otto ore vi sembran poche provate voi a lavorar», destinato a far da sfondo sonoro alle feste del primo maggio. E basterebbe rileggere le pagine di Emile Zola o di Charles Dickens per rivivere le storie amare di quegli uomini e di quelle donne. La prima svolta c'è negli anni 20 e 30 con orari che vanno dalle 50 alle 48 ore settimanali. Il 20 febbraio del 1919 l'industria meccanica e siderurgica italiana (e il 28 maggio 1919 quella tessile) adottano il tetto massimo delle 48 ore. È una soluzione contrattuale poi sfociata nel 1923 in un regio decreto. Esso stabilisce appunto le 48 ore. È lo stesso decreto che domina gli orari di lavoro di oggi 1993. Quello che permette agli imprenditori di trovare più conveniente far fare un'ora di lavoro straordinario che assumere un nuovo operaio. Malgrado siano trascorsi settant'anni.

Una data memorabile è quella del 21 giugno 1936. È in Francia il governo popolare presieduto da Léon Blum che introduce una riduzione degli orari senza limitazioni salariali. Ma la spinta più forte viene a conclusione della grande guerra. [illegible] metalmeccanici [illegible] e il 24 giugno del 1948 l'orario viene ridotto a 44 ore per gli impiegati. [illegible] tessile [illegible] l'Olivetti e alla Fiat. Occorre aspettare la lotta degli elettromeccanici [illegible] per vedere nuove significative conquiste. [illegible] settembre [illegible] l'accordo nelle aziende a Partecipazione Statale [illegible] metalmeccanici dell'11 febbraio del 1963 e con quelli del 15 dicembre 1966 con le 42 ore [illegible] (esteso ai privati). Ma ecco il grande scontro degli anni settanta, quella che venne chiamata la battaglia delle 40 ore. Altri tempi, quando bastava una parola d'ordine unificante per portare in piazza migliaia e migliaia di lavoratori. [illegible] possibile oggi ripetere [illegible] con un mercato del lavoro [illegible]. Le 40 ore entrano in vigore comunque il primo dicembre del 1972. [illegible] Il problema [illegible] del 1993 [illegible] ancora.

Il secondo volume di
JFK
in edicola con l'Unità mercoledì 1 dicembre
I LIBRI DELL'UNITÀ