

**OLTRE LA RECESSIONE.**

Gli accordi tedeschi fanno scuola in mezza Europa ma c'è chi guarda oltre, al capitalismo anglosassone

**Bierbaum:**  
«Abbiamo scelto l'orario ridotto. E voi che fate?»

**RITANNA ARMENI**

ROMA Heinz Bierbaum è il segretario della Ig Metall di Francoforte. Il suo giudizio sull'accordo dei metalmeccanici tedeschi è meditato e certamente non trionfalistico. Mentre i sindacati italiani giudicano la recente intesa un esempio e un modello da seguire, per Bierbaum è «un compromesso accettabile». Un accordo che ha seguito il modello Volkswagen, ma non è riuscito a imitarlo completamente. Comunque, però, un passo avanti nel difficile cammino che le organizzazioni sindacali tedesche hanno intrapreso per ridurre l'orario e per difendere i posti di lavoro.

**Allora, siete soddisfatti di quello che avete raggiunto?**

Per il sindacato è stato sicuramente un successo politico. L'aumento salariale è minimo, ma il valore dell'accordo sta nel fatto che siamo riusciti a difendere tutto quello che avevamo e che il padronato voleva toglierci. Soprattutto abbiamo garantito molti posti di lavoro tramite la riduzione dell'orario.

**In Italia siamo rimasti particolarmente colpiti dall'atteggiamento degli imprenditori tedeschi, che ci sono apparsi più aperti al nuovo e soprattutto più preoccupati di quelli del nostro paese delle conseguenze sociali della disoccupazione. È vero?**

Sì, è vero. Ma non tutti gli imprenditori tedeschi sono come i manager della Volkswagen. L'accordo nell'azienda di Wolfsburg è stato per noi una fortuna. Il padronato metalmeccanico non era disponibile ad una soluzione che prevedesse la riduzione d'orario. Ci sono anche in Germania i falchi e le colombe. La Volkswagen ha una cultura del compromesso sociale, il management è disponibile nei confronti del sindacato. Ma ci sono altre imprese, come la Mercedes, che puntano esplicitamente, sui licenziamenti di massa. E non avrebbero voluto seguire il modello Volkswagen.

**Alla fine, però, hanno dovuto seguirlo...**

Questo è stato merito del sindacato e dei lavoratori. Gli scioperi «di avvertimento» sono riusciti molto bene. Il referendum per lo sciopero generale è stato un successo. Tutto questo è stato decisivo per far cambiare l'atteggiamento del padronato.

**L'accordo Volkswagen, quindi, è stato fondamentale per tutti i metalmeccanici?**

Sì, è stato molto utile, ci ha aperto la strada. Soprattutto nelle parti che riguardano la salvaguardia dei posti di lavoro e la riduzione dell'orario.

**Ma la riduzione dell'orario di lavoro è una misura di emergenza o indica una prospettiva per il sindacato e per le aziende tedesche?**

Il sindacato ha al centro della sua politica la riduzione dell'orario di lavoro. Questo per creare nuovi posti di lavoro. Oggi la situazione non è sicuramente favorevole e quindi il nostro problema è difendere l'occupazione che c'è.

**Il contratto che gli imprenditori tedeschi hanno dovuto firmare va in questa direzione?**

Non proprio. O almeno non completamente. Dipende molto da quello che avverrà a livello aziendale. Il contratto prevede accordi volontari fra management e delegati di fabbrica per gestire la riduzione d'orario, l'occupazione e la flessibilità. Quindi la questione è in gran parte aperta. E non solo per il padronato ma anche per i lavoratori che non sono tutti d'accordo su quanto abbiamo raggiunto. C'è chi preferirebbe la cassa integrazione, soprattutto quando la riduzione d'orario non prevede una compensazione salariale, pur garantendo il mantenimento del posto di lavoro.

**Consideri questa, tuttavia, una ambiguità positiva? Noi cercheremo di trasformare il contratto dei metalmeccanici a livello aziendale secondo il modello Volkswagen: riduzione d'orario, riduzione di salario ma salvezza dei posti di lavoro. Ma sappiamo che la battaglia con il padronato tedesco è ancora aperta. Le realtà aziendali tedesche sono molto difficili, gli orari sono diversi ed è complicato ridurli nello stesso modo.**

**Tu hai firmato il contratto dell'Ig Metall, ma hai anche seguito le recenti vicende italiane. Come ti giudichi?**

Io spero che quanto è avvenuto in Germania vi aiuti a superare la durezza del padronato. Sono stato recentemente nello stabilimento Alfa di Arese e anche lì ho detto che il modello Volkswagen, la riduzione dell'orario di lavoro sarebbe stata utile anche in Italia.

**Ma il problema della riduzione d'orario in Italia trova contrari non tanto i sindacati, quanto gli imprenditori che di fronte alla crisi preferiscono gli ammortizzatori sociali e come sal non hanno per niente apprezzato l'accordo Volkswagen.**

Credo comunque che questo nostro modello, anche se non perfetto, non possa non avere conseguenze positive anche sul capitalismo italiano.

**Trovi che la cultura del padronato italiano, in particolare della Fiat, sia più simile a quella della Volkswagen o a quella dei falchi tedeschi, della Mercedes, per esempio?**

Direi che il padronato italiano, a partire dalla Fiat, ha un atteggiamento sostanzialmente arrogante. Niente di simile all'atteggiamento di Volkswagen che ha una cultura diversa fondata sul consenso e sull'accordo con il sindacato.



Una linea di montaggio della Volkswagen

K. Straube AP

# La nuova sfida tedesca

## Esempio da imitare o modello in crisi?

La Germania è in corsa contro il tempo la recessione sta per finire, ma predomina l'incertezza per il benessere futuro. La sfida tedesca oggi è un esempio da imitare o da buttar via? Gli accordi dei metalmeccanici e della Volkswagen, ai quali l'Europa guarda con interesse, sono lo strumento per controllare l'inflazione ed evitare la disoccupazione di massa. Ma è un modello a essere in crisi. Lo salverà il capitalismo anglosassone?

**ANTONIO POLLIO SALIMBENI**

Dalla Casa Bianca i clintoniani sognano di importare il modello tedesco: manodopera altamente specializzata, educazione semi-permanente, sintonia tra gli interessi del sistema bancario e gli obiettivi delle imprese sotto la protezione dello stato e dei Länder. Cioè quasi tutto eccetto i livelli dei salari. Ricorda Fred Bergsten, direttore dell'Istituto per l'economia internazionale di Washington che «il contratto sociale tra le due aree economiche gli Usa hanno diminuito il costo del lavoro creando 40 milioni di posti in vent'anni in Europa: i salari sono cresciuti del 60% e sono stati creati non più di 3 milioni di posti». Allo scadere del primo anno dell'era democratica la United Airlines, seconda compagnia aeronautica americana, ripulverì i principi di democrazia economica abortiti a Wall Street e dintorni accettando l'idea di trasferire ai dipendenti la maggioranza del capitale. Ecco il paradosso: mentre il modello tedesco

retribuzione) posto di lavoro a vita tante vacanze premi generosi dall'altra parte conflitti sociali raffreddati e alti livelli di produttività. Ora l'equilibrio è molto più precario e i dubbi sull'esito molto più incerti. Il vantaggio di non perdere il posto di lavoro è compensato dalla diminuzione secca dei salari reali e della copertura dello stato sociale. L'esito non è scontato. Lo shock accelerato e masprito dall'unificazione tedesca - è arrivato quando si è scoperto che la competitività della Germania come nazione diminuiva. Il supermarco ha strozzato gli esportatori. È a questo punto che un modello di economia fondata sulla cooperazione sociale sull'intreccio banca-impresa e su una cultura imprenditoriale e finanziaria che privilegia il lungo periodo piuttosto che i risultati di breve periodo (tipica del capitalismo anglosassone) comincia a mostrare delle crepe. Forse comincia una lenta mutazione. Ci sono fatti che lo dimostrano con chiarezza. Ecco in rassegna quattro tutti avvenuti negli ultimi mesi: tutti egualmente importanti e inediti nella storia economica tedesca.

1) Brividi di orrore sono corsi a Francoforte quando inaspettatamente si è scoperto il crack della Metallgesellschaft (347 milioni di marchi di perdite corrette successivamente a 1,8 miliardi di marchi). Il sistema di convenienza di reciproca attrazione tra banche e imprese (in prima fila nella proprietà del gruppo ci sono Deutsche Bank la regina delle assicurazioni Al-

lianz Dresdner Bank Daimler-Benz) non ha funzionato. Il consiglio di sorveglianza neppure il processo di selezione dell'impresa si è imbalsamato.

2) Nella ricostruzione della ex Rdt le grandi banche rifiutano di percorrere all'est la strada battuta all'ovest nel dopoguerra ritenendo l'investimento nell'industria da ristrutturare «disincentivante». Secondo gli economisti Horst Kern e Charles F. Sabel la riunificazione rischia di significare «la fine ufficiale di ciò che a lungo è stato considerato a torto o a ragione uno dei tratti distintivi dell'economia tedesca: il capitalismo finanziario o il controllo delle imprese da parte delle banche attraverso prestiti a lungo termine o quote azionarie» (Stato e mercato dicembre 93).

3) Un recente rapporto McKinsey Global Institute rileva che gli «affari delle banche sono meno produttivi (un terzo) degli equivalenti americani. Le gerarchie delle imprese risultano molto poco flessibili di fronte alla necessità di superare la compartimentazione burocratica delle funzioni (progettazione, vendita, marketing, gestione finanziaria).

4) Lo sbarco di Daimler-Benz a Wall Street ha costretto il management ad aprire lo «scrinio di quelle informazioni sulle strategie che in Germania sono riservate. Per reperire capitali il nocciolo duro deve schiudersi e sottoporsi alle regole del breve periodo della cultura dei profitti trimestrali che tanto ha impazzire la finanza americana.

**Cofferati:**  
«Ai capitalisti italiani manca il coraggio»

ROMA Il sindacato italiano guarda con qualche ammirazione agli accordi tedeschi. Quello della Volkswagen prima e quello dei metalmeccanici poi sono un modello ed uno stimolo. Ma l'attenzione è anche puntata sul capitalismo tedesco, sulle grandi aziende, a cominciare proprio dalla Volkswagen che nella crisi sono riuscite a fare proposte di rilancio dell'occupazione a non rompere con i sindacati e a scommettere sul futuro. «Il contratto dei metalmeccanici tedeschi - dice Sergio Cofferati - recepisce lo spirito dell'accordo Volkswagen. La soluzione sul sistema degli orari indica la scommessa per superare le difficoltà. Gli elementi di solidarietà che erano presenti nell'accordo Volkswagen vengono addirittura generalizzati».

**Come mai gli imprenditori, il capitalismo tedesco, hanno scelto una strada che non è seguita da altri capitalisti, a cominciare da quello italiano?**

Gli imprenditori tedeschi hanno due problemi: e non uno a differenza di quelli italiani. Il primo è quello delle conseguenze della crisi sul sistema produttivo. Il secondo derivante dalla difficoltà della riunificazione. E questa seconda questione non dimentichiamola per il loro sistema produttivo e per la loro economia e ben più traumatica e pesante del tradizionale rapporto fra il nord e il sud in Italia. Il sistema delle imprese tedesco ha deciso che questo processo questa fase straordinaria e complicata dell'esistenza del paese doveva essere gestita cercando il consenso e non lo scontro. Senza passare sulla testa della classe operaia e sul sindacato senza puntare a sconfiggerli.

**Stai delineando una differenza fondamentale con gli industriali italiani...**

C'è una differenza decisiva fra il modo in cui la crisi è stata affrontata in Italia e in Germania. E mi sembra davvero poco valido l'argomento usato dagli industriali italiani quando dicono che i tedeschi hanno fatto una manovra sul orario perché non hanno ammortizzatori sociali. Non si tratta solo di questo. Gli imprenditori tedeschi hanno fatto una cosa in più: hanno messo a disposizione della manovra sull'orario la loro autonomia organizzativa. L'accordo Volkswagen riduce gli orari e riduce i salari ma l'azienda verifica col sindacato l'intero modello organizzativo. E non è poco.

**Dai quindi grande valore a questi accordi tedeschi?**

Hanno un grande valore. C'è il valore simbolico di chi scommette sulla ripresa senza determinare traumi, mantenendo insieme tutte le professionalità e il patrimonio umano. E si discute sul modello organizzativo. L'uso degli ammortizzatori che si fa in Italia non assume quasi mai questo doppio valore.

**Ma tutto questo non dipende anche dal ruolo che il capitalismo tedesco si è scelto nella competizione internazionale?**

C'è negli imprenditori tedeschi a cominciare dai manager della Volkswagen grande valore affidato all'immagine. E poi c'è un'idea di innovazione altrettanto consistente. C'è infine la convinzione che il capitalismo sopravvive e perpetua se stesso se supera la crisi e imbocca la via dello sviluppo. Se viene condannato alla destrutturazione del suo apparato produttivo o convive per molto tempo con fasi recessive e con la caduta della sua capacità di competere non riesce a sopravvivere a lungo.

**E i capitalisti italiani?**

Non hanno questa voglia di scommettere sul nuovo e neanche sembrano pensare a sé stessi in un assetto economico diverso.

**Perché? La crisi non esige cambiamenti anche da noi?**

In parte dipende dai caratteri strutturali del capitalismo italiano che è ancora connotato da un rapporto subalterno col sistema finanziario in cui il peso della grande impresa familiare è grande mentre le piccole imprese che sono moltissime non hanno alcuna dimensione politica. La politica viene ad essere prerogativa solo di alcune grandi industrie. E questo è un sistema distorto.

**E a questa distorsione del capitalismo italiano non ha contribuito anche il decadimento dell'impresa pubblica?**

Certamente. Con la grande impresa pubblica al collasso e con le grandi famiglie in difficoltà l'identità del nostro sistema industriale è tutta da ridisegnare. Non casualmente la finanza e la politica in questi anni hanno pesato in eccesso.

**Allora i tedeschi puntano anche rischiando sullo sviluppo. E gli imprenditori italiani su che cosa puntano?**

È difficile dirlo. Molte imprese vivono passivamente la crisi e si trovano del tutto impreparate. Le cause strutturali di questa crisi italiana sono ormai sufficientemente esplorate. Siamo di fronte ad una insufficienza di innovazione del prodotto perché la maggior parte di loro ha pensato di investire sul processo riducendo i costi ma rendendo poco appetibile il prodotto. La ripresa può favorire alcuni settori ma se non si lavora alle ragioni che hanno accentuato la crisi economica alla prossima congiuntura negativa l'arretramento rispetto agli altri paesi industriali sarà ancora più consistente. Al capitalismo italiano manca una visione di insieme, manca un'idea di nazione ed una idea forza per lo sviluppo. E non c'è neppure un'azienda come in Germania la Volkswagen che si ponga in modo trainante rispetto alle altre.

□ R A

### RAPPRESENTATIVITÀ SINDACALE: A CASSESE TREMANO LE VENE AI POLSI

Da Mercoledì la Rdb-CUB sta occupando la sede dell'Agenzia per la contrattazione nel P 1 presso Palazzo Vidoni presieduta dal Prof. Treu

Questa iniziativa segue i presidi, le manifestazioni, lo sciopero della fame attuati nelle scorse settimane per costringere il Ministro della Funzione Pubblica Casseve ad arrendersi all'evidenza e cioè al fatto che la Rdb-CUB è una Confederazione maggiormente rappresentativa. La nostra non è presunzione ma risulta inequivocabilmente dai numeri degli iscritti e dalle percentuali di voti ottenuti che superano di gran lunga la soglia richiesta dalle norme emanate dallo stesso Ministro della Funzione Pubblica. Cova già ufficialmente riconosciuta dagli stessi Casseve e Treu.

Insomma a colui che più di ogni altro si è sempre ispirato alla trasparenza e alla garanzia del diritto nella pubblica amministrazione il Ministro Casseve oggi tremano le vene ai polsi e si rifiuta di firmare l'atto di riconoscimento della maggiore rappresentatività alla Rdb-CUB nell'intero pubblico impiego.

Siamo certi che ciò oggi avviene perché le grandi Confederazioni sindacali CISL in testa si oppongono violentemente e con ogni strumento possibile di pressione a che una Organizzazione sindacale di base democratica di massa e indipendente possa sedersi alla pari al tavolo di trattativa portando contenuti e proposte ben diverse da quelle di chi ha sottoscritto gli accordi di Luglio ha accettato una vacante contrattuale di oltre 3 anni ed ora si appresta a concordare un altro anno di contratto senza aumenti salariali e a negoziare in proprio l'applicazione delle RSU nel pubblico impiego.

Nel corso di un pubblico dibattito Fausto Bertinotti e Leoluca Orlando hanno annunciato che faranno «passi formali» nei confronti di Casseve affinché venga riconosciuto alla Rdb-CUB il diritto a trattare e ad essere considerata maggiormente rappresentativa. Ci auguriamo che ciò serva anche a smuovere quanti nell'area progressista ancora non vogliono ammettere che ormai il sindacalismo di base è una realtà importante in questo paese e che il diritto va difeso sempre chiunque riguardi se si vuole costruire un paese realmente democratico e pluralista.

L'occupazione proseguirà fino al definitivo e formale riconoscimento della Rdb-CUB

Federazione delle Rappresentanze Sindacali di Base

Confederazione Unitaria di Base