

## Rapporti à la carte

# Lo stile Marchionne divide base e vertici confederali

Umori e speranze confindustriali  
Stallo sul contratto ad hoc auto

Roma. Nell'anno del suo centenario la Confindustria potrebbe essere costretta a fare i conti con le defezioni di molti iscritti. Il precedente esiste, lo ricordano in molti, anche se non volentieri. Si chiama (o meglio si chiamava, essendo scomparso nel 2005) Achille Maramotti, fondatore di Max Mara. Tra i primi a produrre abiti applicando un processo industriale, ebbe l'idea di anticipare il concetto di prêt à porter, quando la moda era ancora una attività poco più che artigianale. Ma, quasi un Marchionne degli anni Ottanta, considerava Confindustria una sorta di ente inutile, e non vi aderì mai; il contratto nazionale non voleva nemmeno sentirlo nominare, ed escogitò il "Regolamento aziendale", cui aderivano direttamente i dipendenti. I sindacati lo detestavano, la Confindustria fingeva non esistesse. Oggi il nome di Maramotti viene sussurrato a mezza voce da molti imprenditori mentre guardano con attenzione alle mosse di Sergio Marchionne, che ieri ha visto scendere sotto il 30 per cento la quota di mercato Fiat in Italia dopo i dati sulle immatricolazioni di luglio.

Spiega Carlo Callieri, ex vicepresidente di Confindustria negli anni Novanta: "Marchionne sta cercando di realizzare tutto quello che la Confindustria non è riuscita a fare negli ultimi vent'anni, a partire dalla scelta tra contratto nazionale e aziendale". Una scelta rimasta a metà, bloccata dal dualismo tra piccole e grandi imprese: le prime a favore del contratto nazionale, le seconde della contrattazione aziendale e di gruppo. Nel 1992, ricorda Callieri, "proponemmo all'allora **ministro del Lavoro** Franco Marini una soluzione, e cioè il contratto à la carte: le imprese avrebbero potuto scegliere quale dei due applicare, prevedendo nel contempo una modifica dei contratti, il nazionale come cornice di garanzie minime uguali per tutti, l'aziendale con pieni poteri su tutte le questioni organizzative, orari e turni compresi". Non se ne fece nulla, perché scoppiò la crisi economica e ci furono ben altre scelte da compiere; "ma direi che oggi, a vent'anni di distanza, la soluzione che ha in mente Marchionne è molto simile a quella che avevamo studiato Luigi Abete e io negli anni Novanta". Lo strappo di Marchionne ripropone anche un altro tema mai risolto, quello della semplificazione e omogeneizzazione merceologica dei contratti: "Si era insediata una commissione - ricorda Callieri - ma anche di quella si è persa ogni

traccia". Già, ma quale sarebbe il ruolo di Confindustria, se si realizzasse la linea Marchionne del contratto su misura?

### Le difficoltà di Federmeccanica

Il ruolo delle categorie (Federmeccanica, ma anche Federtessile, Federchimica ecc.) ne risulterebbe ridimensionato, in quanto privato del core business, cioè l'attività contrattuale, che passerebbe direttamente alle aziende. La Confindustria diventerebbe a tutti gli effetti una sorta di grande lobby, incaricata di rappresentare interessi generali. "Potremmo evitare così di pagare quote associative sempre più salate", osserva un imprenditore di medio peso. Del resto, aggiunge, "quello che una volta era uno dei punti di forza di Confindustria, la struttura incaricata della contrattazione, è già stata da tempo smantellata". Se da un lato la base confindustriale, compresi gruppi grandi e piccoli, guarda a Marchionne con invidia mista a speranza, dall'altro non mancano le critiche al vertice della confederazione, spiazzata dallo strappo del capo azienda del Lingotto, ma anche eccessivamente ottimista sugli effetti della riforma dei contratti firmata appena un anno fa con Cisl e Uil: presentata come una rivoluzione da tutti i sottoscrittori e dallo stesso governo che l'ha caldeggiata, oggi è criticata a mezza bocca dai direttori del personale di molte grandi imprese, che la ritengono poco incisiva. Anche il sindacato ha la sua parte di responsabilità. Alessandro Riello, già presidente dei Giovani industriali, racconta con amarezza di come, mesi fa, ha dovuto rinunciare a una rilevante commessa "perché il sindacato interno non ha voluto rinunciare alla festività per il Santo patrono". Un accordo stile Pomigliano, probabilmente, avrebbe evitato un simile incidente di percorso. Un accordo che ieri la Uilm ha invocato anche per Termini Imerese, mentre la Fim-Cisl ha negato la disponibilità a un contratto ad hoc dell'auto, ipotesi alla quale sta lavorando Federmeccanica cercando di seguire le indicazioni di Marchionne.

