

Intesa sindacale

Social days alla Popolare di Puglia e Basilicata

Cristina Casadei
 MILANO

Se nel triangolo Bari, Altamura e Matino parecchie decine di migliaia di azionisti sono alle prese con le loro richieste (finora poco ascoltate dal mercato) per rientrare in possesso del corrispettivo in denaro delle loro azioni, i sindacati hanno intrapreso sentieri molto pragmatici, fatti di accordi che hanno l'obiettivo di contenere l'impatto sul lavoro della crisi che negli anni passati ha colpito anche l'Italia sudorientale, dove, piccolo particolare, ha sede la più importante azienda finanziaria del Mezzogiorno, la Banca Popolare di Bari.

L'ultimo accordo è stato firmato ad Altamura da Banca Popolare di Puglia e Basilicata e Fabi, Fisac e First e arriva dopo l'accordo, partito da piattaforme separate e arrivato con accordi separati della Banca Popolare di Bari. La Popolare di Puglia e Basilicata è un istituto storico che ha cercato di mantenere il forte legame con un territorio dove conta oltre 39 mila soci, e ha avviato una decisa operazione di alleggerimento dei crediti deteriorati. Al 31/12/2016, come si legge nell'ultimo bilancio, la Banca registra crediti deteriorati netti pari a 386,1 milioni, in calo di 3 milioni rispetto ai 389,3 milioni del 2015. E tra l'altro, come ricorda Mario Gentile della Fisac Cgil, «dopo anni di difficoltà, il 2016, finalmente è stato il primo anno in cui la banca ha chiuso in utile». Ancora presto, però, per cantare vittoria: «L'azienda non si può considerare fuori dalla fase di criticità - continua Gentile - e nel piano industriale 2017-2020 ci ha infatti proposto una serie di interventi organizzativi che seguono quelli avviati con il primo importante accordo sindacale del 2013».

Ad Altamura, all'inizio di ottobre, i sindacati hanno ricevuto dalla Banca l'annuncio che ci sarebbero stati 5 milioni di risparmi sul costo del lavoro da fare e 97 esuberi. Malcontenti stiamo parlando di circa il 10% degli occupati, visto che la banca impiega 1.106 persone (1.088 in termini di full time equivalent). Il punto di arrivo della trattativa sono state 40 uscite volontarie con il fondo di solidarietà, con incentivi crescenti a seconda della permanenza sul fondo, e una serie di misure soft per ridurre il costo del lavoro. Tra queste i social days che consentono di fruire dei congedi per aspettativa non retribuita pagati al 40%, lo smaltimento delle ferie, le festività sopresse, il contingentamento del lavoro straordinario. Parallelamente è stato concordato per tutto il 2018 l'applicazione di quanto rimasto dell'integrativo, in particolare buoni pasto, previdenza e sanità integrativa, polizza kasko per i lavoratori che usano i propri mezzi per le trasferte. Rimane invece sospeso il premio aziendale con parallela rinuncia della banca a istituire sistemi incentivanti. Anche alla luce degli scenari che si delineano per il futuro, Paolo Baldassarra della Fabi, auspica che «gli obiettivi fissati dall'accordo per il prossimo anno, in merito ad uscite volontarie ed accesso incentivato alle riduzioni di orario di lavoro siano raggiunti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'analisi Fismic sulle sorti dello stabilimento Fca di Pomigliano

Il settore auto è al bivio

Occorre puntare sul segmento Premium



DI MARIA ELENA MARSICO

Direzione Est. Prossima la migrazione della produzione della Panda. L'automobile Panda non sarà più costruita dallo stabilimento di Pomigliano, ma negli anni prossimi sarà trasferita in Polonia. Per queste ragioni, si è svolto a Napoli un attivo dei rappresentanti sindacali e dei militanti Fca di Pomigliano, affinché si trovasse un punto risolutivo a quanto sta accadendo, per assicurare un futuro produttivo e occupazionale ai lavoratori dello stabilimento campano.

Uno stabilimento che alle spalle ha una lunga storia e che vede, nel 2010, uno spartiacque che lo eleva a stabilimento d'eccellenza, grazie al percorso di crescita garantito dagli accordi di quell'anno. Anovera, oggi infatti, vari riconoscimenti. Tra cui la certificazione silver nell'ambito della classificazione World Class Manufacturing che nel 2013 ha poi riconosciuto la medaglia d'oro. Nel dicembre dello stesso anno, allo stabilimento, è stato assegnato inoltre il livello Gold. E inoltre lo stabilimento campano è stato insignito da un'autorevole rivista specializzata tedesca del premio come migliore stabilimento automobilistico del mondo per efficienza, qualità e produttività. Meriti questi che vanno ascritti soprattutto alla dedizione e alla operosità delle lavoratrici e lavoratori che hanno creduto alla possibilità di mantenere e sviluppare un polo produttivo di

eccellenza nel Mezzogiorno d'Italia, smentendo tutti gli stereotipi negativi e dando fiducia alle organizzazioni sindacali partecipative che, proprio a Pomigliano, hanno sperimentato dei nuovi modelli contrattuali rompendo gli schemi fino ad allora imperanti. Nasce infatti su Pomigliano il Contratto Specifico con nuove regole negoziali che sarà il presupposto per la definizione del nuovo Ccsl che regolamenta oggi le regole democratiche e partecipative che presiedono il rapporto di lavoro in tutti i luoghi di lavoro italiani di Fca e Cnhi e che sono stati la base per i nuovi contratti di lavoro stipulati con la Uaw negli Usa, in Serbia, in Turchia, in Polonia e in ogni luogo del mondo.

Tutto ciò non era scontato che avvenisse, dato che lo stabilimento campano era il paradigma di bassa produttività, scarsissima qualità, alto assenteismo e altissima frequenza di micro conflittualità.

Una fabbrica che nasce tra i motori degli aerei e approda ai primi modelli alfa come «Delta» o Alfasud. Una storia che nasce nel 1938, che vede dapprima un centro aeronautico fondato da Alfa Romeo, che negli anni 40 raggiunge un grande splendore, essendo tra le migliori fabbriche del periodo, fino al '43 quando durante la guerra, a causa dei bombardamenti, viene chiuso. La produzione (prettamente aeronautica), ricomincia nel '52 quando lo stabilimento viene interamente ricostruito.

Nei cosiddetti «anni di piombo», avviene quella che possiamo definire la (ri)nascita dell'attuale Pomigliano, dalle ceneri di un centro industriale aeronautico. Infatti, alla fine degli anni sessanta gli stabilimenti Alfa Romeo erano due, nei pressi di Mi-

lano, fino a quando non viene presa la decisione di investire nel sud Italia per limitare le migrazioni verso le industrie al nord; così avviene il passaggio della fabbrica partenopea da centro produttivo di motori aeronautici a stabilimento automobilistico, dando alla luce il progetto «Alfasud», che operava in modo differente da «Alfanord» di Arese (Mi).

Negli anni Settanta, quindi, comincia il vero ciclo produttivo automobilistico di Pomigliano con la costruzione, inoltre, di nuovi impianti. Un decennio dopo, Finmeccanica, è costretta a vendere le quote Alfa Romeo alla Fiat per motivi finanziari: avviene la fusione tra Lancia e Alfa Romeo.

Pomigliano continua a crescere e cambiare e, gli anni Novanta vedono un piano di ristrutturazione e investimenti che regalano nuove linee di produzione, così nel 1993 viene assegnato il modello Lancia Delta.

Nel nuovo millennio si possono indicare tre date fondamentali: 2007, quando lo stabilimento diviene Fiat Group Automobilies e soprattutto viene avviato un percorso di formazione professionale a tutti i lavoratori che è stato propedeutico agli avvenimenti successivi; 2010, l'accordo; 2011, l'inizio della produzione della Panda.

Occorre soffermarsi sugli accordi del 2010 che prevedono un'intesa tra la società e i sindacati (tranne la Fiom) e che puntano al rilancio industriale. È proprio infatti in virtù di quest'accordo che dal 2011 a Pomigliano viene prodotta solo la Panda.

Cosa sta accadendo oggi? E cosa accadrà domani? I lavoratori non possono essere lasciati con un'incognita su un futuro certamente incerto e su questo tema vertevano gli interventi dei rappresen-

tanti sindacali alla riunione svoltasi il sei novembre, per andare incontro al problema che la Panda non si produrrà più e che se non verrà annunciato un nuovo modello, si andrà incontro a un buio periodo per lo stabilimento di Pomigliano. Inoltre, per la fine del 2018, la Fiat aveva previsto una piena occupazione, limitando il ricorso agli ammortizzatori sociali. Ma nella fabbrica campana, per raggiungere una piena occupazione si rischia di finire troppo a ridosso della conclusione degli ammortizzatori sociali. Infatti in questo momento a Pomigliano, nonostante i passi in avanti che sono stati fatti, si corre il rischio di non agganciare il nuovo modello più volte annunciato dallo stesso ceo Fca, Sergio Marchionne, e di non raggiungere quindi il traguardo della piena occupazione di tutti i lavoratori di Pomigliano, di Nola e dell'indotto.

Nel corso della riunione della settimana scorsa, durante gli interventi, è stata fatta una panoramica degli altri stabilimenti, nello specifico: a Mirafiori si è in attesa di un modello per saturare i mille dipendenti che sono in contratto di solidarietà; a Cassino non c'è stata l'assunzione per tutti: 550 interinali su 850 non sono stati al momento confermati; a Melfi è presente molta cassa integrazione anche a causa del modello Punto, ormai a fine produzione; per ritornare infine a Pomigliano dove non c'è la piena occupazione.

Le incertezze, però, riguardano l'intero mercato dell'automobile.

Le voci dei rappresentanti

sindacali chiedono all'unisono l'assegnazione di un nuovo modello in tempi celeri. Ribadiscono la fiducia data all'accordo del 2010. Si corre il rischio, se non si hanno certezze produttive e occupazionali nel breve periodo, di perdere la credibilità nei confronti dei lavoratori.

Il segretario generale nazionale della Fismic, **Roberto Di Maulo** afferma che «nei momenti di difficoltà bisogna incontrarsi e parlarne. Non bisogna sottovalutare quanto accaduto nel 2008, poiché in quel caso non ci sarebbe stato l'accordo del 2010 a Pomigliano. Oggi siamo più avanti del 2010, non siamo certamente alla disperazione di allora. Quando se non fosse passato il sì al referendum di giugno 2010 la fabbrica sarebbe stata destinata certamente a una morte lenta, ma sicura. Oggi non è possibile pensare di produrre in Italia vetture «mass market» di segmento A e B per via dei costi di produzione che sono troppo alti per vetture che devono andare sul mercato a prezzi inferiori ai dieci mila euro. La sfida oggi si gioca sui prodotti premium e siamo consapevoli che non è semplice, ma inevitabile. Grazie ai modelli Premium oggi abbiamo salvato il settore automobilistico nel nostro Paese a partire dallo stabilimento di Grugliasco, Mirafiori e Cassino. E anche a Pomigliano dovrà essere inserita una produzione di modelli Premium. In quale maniera si vince la sfida? Tenendo alta l'affidabilità degli stabilimenti, in termini di qualità, efficienza e produttività. In cambio di questo nuovo modo di lavorare, i lavoratori hanno in cambio una minore fatica fisica

grazie alle nuove tecnologie e alla robotica e, retribuzioni più alte perché agganciate ai miglioramenti di performance continui. Proprio per questo meritano, per tutto lo sforzo prodotto in questi anni, la necessità di anticipare il progetto per Pomigliano, per giungere in tempo all'appuntamento con le nuove sfide. Dopo avere vinto quella con la Panda, anche battendo lo scetticismo generale e i contrasti messi in campo dalla Fiom».

C'è piena consapevolezza che senza l'accordo del 2010, l'attuale stabilimento di Pomigliano sarebbe scomparso. Al contrario, è uno dei settori che ha perso meno posti di lavoro. E se la fabbrica ha superato tutti i test, perché è in ballo il futuro di tanti lavoratori? Bisogna dare loro certezze e queste possono derivare dall'introduzione di un nuovo modello da produrre.

Il leader della Fismic Confasal, nel ribadire la richiesta di avere in tempi brevi le risposte sul futuro produttivo e occupazionale dello stabilimento, che i lavoratori meritano proprio in virtù dello sforzo messo in campo in questi anni, conclude con uno slogan particolarmente efficace e suggestivo: «Grazie al sindacato partecipativo la fabbrica di Pomigliano non è morta. Grazie all'impegno dei lavoratori è diventata una fabbrica modello. Insieme, sindacato partecipativo e lavoratori, la porteremo verso il futuro».

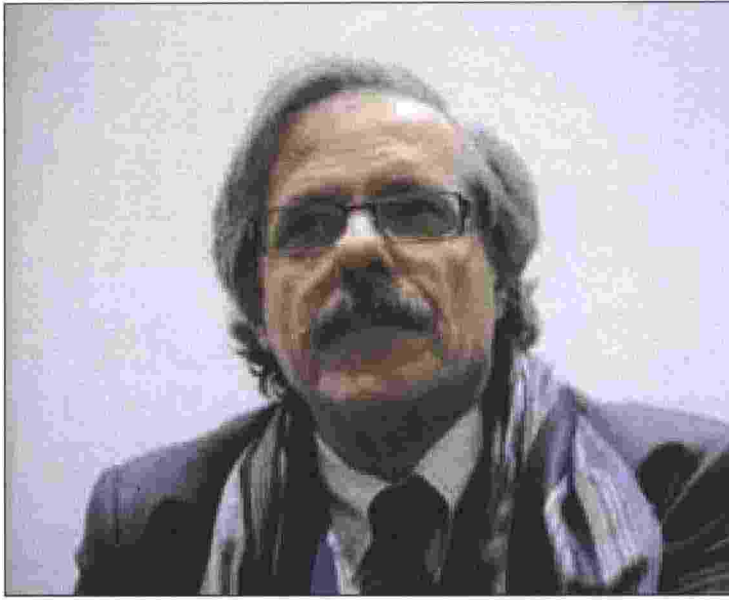
Fismic

via delle Case Rosse 23

00131 ROMA

Tel: 06/71588847 - Fax: 06/71584893

www.fismic.it



Roberto Di Mauro



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293

A RISCHIO SOPRATTUTTO RIPETENTI E ANTICIPATARI

14 mila studenti persi alle medie Linee guida contro la dispersione

DI EMANUELA MICUCCI

Alle medie abbandonano la scuola 14.258 studenti. Nel passaggio alle superiori 34.286 ragazzi escono dal sistema scolastico. I dispersi dei licei, degli istituti tecnici e professionali e dell'IeFp sono 112.240. Numeri allarmanti che nel focus sulla dispersione scolastica nell'anno scolastico 2015/16, appena pubblicato dall'Ufficio statistica e studi del Miur, nascono volti e storie di alunni che la scuola italiana ha respinto (www.miur.gov.it). Un fenomeno su cui in questi mesi è al lavoro al ministero dell'istruzione una cabina di regia guidata da **Marco Rossi Doria** per consegnare a dicembre le linee guida di indirizzo e d'azione per il contrasto e la prevenzione della dispersione. «Un piano che», spiega la ministra dell'istruzione **Valeria Fedeli**, «avrà come punto di riferimento l'articolo 3 della nostra Costituzione» per garantire pari opportunità a tutti i ragazzi, «compito principale del sistema di istruzione». Sebbene in calo dal 2013, attestandosi per il 2016 al 13,8% rispetto al 20,8% del 2006, tanto da avvicinarsi all'obiettivo europeo del 10% entro il 2020. Il fenomeno dell'abbandono scolastico inizia già alle medie e coinvolge con l'avanzare del grado di istruzione sempre più studenti.

Con forti divari tra Nord e Sud d'Italia, che vedono Sicilia, Campania, Sardegna, Puglia e Calabria sopra la media nazionale. Alle medie ha abbandonato gli studi lo 0,8% degli iscritti, percentuale pari a ben 14.258 ragazzi. La maggior parte, l'1%, lascia in I e in II media, di questi tra lo 0,37% e lo 0,40% abbandona durante l'anno, mentre lo 0,47% di dispersi in III media lascia gli studi durante l'anno. Quasi la metà dei dispersi alle medie, il 40,9%, ha oltre 16 anni. L'abbandono, infatti, è più frequente

tra chi è in ritardo con gli studi: la ripetenza può essere considerata un fattore che precede, e in certi casi preannuncia, l'abbandono.

Lascia la scuola media il 5,1% dei ripetenti, rispetto allo 0,4% degli alunni in regola. Ma anche gli anticipatori presentano una percentuale superiore ai compagni regolari: 1,1%. Gli studenti più colpiti dalla dispersione sono gli stranieri, al 3,3% contro lo 0,6% degli alunni italiani, percentuale che sale al 4,2% se sono nati all'estero. Nel passaggio dalla III media alle superiori ben 34.286 ragazzi escono dal sistema scolastico, il 6,16%. La maggioranza passa alla formazione professionale regionale (4,47%), una percentuale minima va in apprendistato (0,02%) o all'istruzione parentale (0,06%), mentre l'1,61% ha abbandonato del tutto gli studi. Alle superiori la dispersione raggiunge il 4,3%, pari a ben 112.240 studenti. Con punte del 7% nel primo anno di corso. Maglia nera il Mezzogiorno con il 4,8% di abbandono, che in Sardegna, Campania e Sicilia supera il 5%. Mentre le percentuali più basse si registrano in Umbria, con il 2,9%, Veneto e Molise con il 3,1%.

I licei sono i percorsi con meno abbandoni, il 2,1%, percentuale che raddoppia negli istituti tecnici arrivando al 4,8%. Quota questa doppiata a sua volta nei professionali, dove tocca l'8,7%. Ma è nell'istruzione e formazione professionale (IeFp) che si registrano più abbandoni, il 9,5%. Tutti dati di cui la cabina di regia ha fatto tesoro, oltre ad aver «raccolto le esperienze delle scuole, esaminato decine di buone prassi di ogni parte d'Italia e in particolare il lavoro in rete tra scuole e le altre realtà educative: centri sportivi, terzo settore, parrocchie, volontariato», sottolinea Rossi Doria. Ed aver «recepito linee di indirizzo da regioni, enti locali e proposte dalle parti sociali».

— © Riproduzione riservata —

