



Ripensare il sindacato significa trovare nuove strade e nuovi stimoli, significa anche immaginarsi un modello di economia e di società a misura del futuro.
Un'opzione inevitabile quando si tratta di ricostruire sulle macerie.
L'hanno capito bene i delegati che sfilano all'assemblea organizzativa.
 Per loro il rapporto "con la base" non è un'astrazione teorica, ne vedono giorno per giorno le potenzialità come i limiti. La vicinanza alla "prima linea" e la scelta del modello partecipativo, per il segretario della Cisl livornese Giovanni Pardini, costituiscono una strada da seguire senza esitazioni. Occorre valorizzare i quadri sul territorio e professionalizzare al massimo i delegati aziendali per cogliere i bisogni degli iscritti e monitorare le criticità sui luoghi di lavoro.

Ust Livorno. Petteni: la contrattazione deve tornare ad essere fonte di produzione e redistribuzione della ricchezza.

Giovani di nuovo al centro Ecco il futuro del sindacato

Livorno (dal nostro inviato) Disoccupazione alle stelle, chiusure a raffica, un tessuto produttivo che dalla crisi esce (quasi) a pezzi. Livorno a suo modo è un simbolo: se si vuole vedere come è cambiata l'Italia in questi anni, passare di qui è obbligatorio. Ripensare il sindacato significa trovare nuove strade, nuovi stimoli, significa anche immaginarsi un modello di economia e società a misura del futuro: inevitabile quando si tratta di ricostruire sulle macerie.

L'hanno capito bene i delegati che sfilano all'assemblea organizzativa della Cisl livornese. Per loro il rapporto "con la base" non è un'astrazione teorica, ne vedono giorno per giorno le potenzialità come i limiti. "Sinceramente non credo che vi sia un problema di linea politica nella Cisl", dice Sergio Cardellini, una vita nella Fim dentro l'acciaieria Lucchini di Piombino. A preoccuparlo è piuttosto la difficoltà del sindacato ad entrare in sintonia con i giovani. "Ho due figli e so che oggi ai giovani bisogna rivolgersi in modo diverso, c'è la necessità di coinvolgerli di più". Già, ma come? "Una strada – suggerisce Sergio – potrebbe essere quella di dare più autonomia alle categorie e ai territori".

Se Livorno è un simbolo a livello nazionale, Lucchini è il simbolo della crisi di tutto un territorio. L'arrivo del gruppo Cevital ha dato una prospettiva all'acciaieria (2.200 dipendenti senza contare l'indotto), ma l'attuazione dell'accordo di programma procede a rilento; non a caso la prossima settimana sindacati e governo torneranno a Roma per incontrare il governo. Tra i lavoratori, racconta Sergio, sono tornati ad aleggiare i timori: "Il mercato è pressoché fermo, ma il termine per valutare l'accordo con Cevital è il novembre 2016: per quella data tutti i lavoratori dovranno rientrare nella nuova società. Noi abbiamo solo un obiettivo: continuare a produrre acciaio a Piombino".

Anche per Fabio Zigarella, un trentottenne dal sorriso largo che lavora in un negozio Leroy Merlin, il punto dolente è il rapporto con i giovani: "Il sindacato ha bisogno di rinnovarsi, anche nel linguaggio, perché i giovani sentono che questo linguaggio suona troppo simile a quello della politica. E la politica è percepita come inconcludente". Alla Fisascat, di cui è delegato dal 2009, è arrivato dopo un'esperienza nella Cgil. "Mi sono accorto che la Cgil non rispecchiava i miei valori: c'è troppa chiusura verso il futuro, un atteggiamento troppo difensivo".

Franca a parlare con i giovani è abituata. Chi più di un sindacalista se non una professoressa – sindacalista? Franca inse-

gna Lettere e Storia all'Itis di Livorno, una scuola tecnica molto apprezzata, dove non si è rinunciato a "fare selezione". Venti anni di Cisl Scuola alle spalle, dice che la riforma varata dal governo è stata un pugno nello stomaco. "Non c'è stato nessun dialogo con i docenti, cioè con chi la riforma la deve applicare. Questo ha avuto un fortissimo effetto di demoralizzazione tra noi – sospira – demoralizzazione ma anche rabbia".

La vicinanza alla "prima linea", questa è la sfida, lo dice chiaramente anche il segretario della Cisl livornese Giovanni Pardini: "Per la Cisl la scelta del modello partecipativo – osserva – costituisce una strada da seguire senza esitazioni. Occorre poi valorizzare i quadri sul territorio per utilizzare al meglio i delegati aziendali coordinando meglio le risorse ed evitando sprechi. Dobbiamo professionalizzare al massimo la prima linea per cogliere i bisogni degli iscritti e monitorare le criticità sui luoghi di lavoro".

Giusto puntare sulla partecipazione, annota il segretario confederale Gigi Petteni, ma la partecipazione vive in concreto se viene accompagnata dalla contrattazione: "La sfida è questa, lo sappiamo. In Europa avanza un modello di sindacato basato sui servizi, che hanno preso il sopravvento sulla contrattazione. Noi invece vogliamo coniugare queste due vocazioni, rivitalizzando la prima e innovando la seconda". Un cammino segnato dopo la fine della concertazione: "Quella fase è finita per sempre – avverte Petteni – e anche per nostra responsabilità, inutile illudersi che la colpa è solo di Renzi che non vuole dialogare. Il nostro futuro è la contrattazione: dobbiamo far sì che questa torni ad essere una fonte di produzione e poi di redistribuzione della ricchezza".

Carlo D'Onofrio

Un bollettino di guerra sul lavoro, porto e automotive le speranze

Livorno (nostro servizio) Se ci fosse un campionato delle province che più hanno sofferto la grande crisi, Livorno non sarebbe in B, come la squadra di calcio, ma in A e magari anche in zona Champions. Lo certifica anche il riconoscimento ricevuto di "area di crisi complessa". Dal 2008 solo l'area livornese ha perso oltre 4mila posti di lavoro. Letteralmente devastato il settore della componentistica auto, che da solo ha perso oltre mille posti di lavoro, il 57% del totale precedente.

Hanno chiuso la Trw (oltre 550 dipendenti) e la ex Delphi (400 occupati) per la quale è fallito anche il progetto di riconversione De Tomaso. Dal 2011 è in liquidazione anche la Inalfa (50 addetti). Chi è sopravvissuto (Pierburg, Magna e Wass le realtà maggiori) oggi sembra rivedere la luce: da un anno e mezzo l'automotive ha ripreso a crescere e l'emorragia di posti di lavoro si è fermata. Si spera che presto si torni ad assumere, perché per i fuoriusciti in questi anni stanno per terminare anche gli ammortizzatori sociali. Per il momento fugato il timore di una dismissione del polo Eni di Stagno (un migliaio di occupati tra diretti e indiretti), stabile la situazione alla Solvay di Rosignano (600 dipendenti), Livorno vive una situazione delicata sulle municipalizzate dell'acqua (Asa, in cerca di alleanze con l'altra toscana, Gaia, per evitare colonizzazioni, leggi Acea) e dei rifiuti (Aamps, con conti in rosso, tanto che il bilancio del comune è stato stoppato dagli stessi consiglieri della maggioranza pentastellata). Da risolvere anche il ca-

so-ospedale: bocciato quello nuovo che la Regione voleva costruire in zona Montenero, c'è da decidere se farlo in un altro luogo o ammodernare quello esistente.

A Piombino da tre anni tiene banco la vicenda delle ex acciaierie Lucchini, rilevate dal gruppo algerino Cevital quando si cominciava a disperare per gli oltre 3mila lavoratori (2200 diretti, un migliaio nell'indotto). Il progetto industriale è ambizioso: prevede di tornare a produrre acciaio e realizzare una piattaforma logistica per l'agroalimentare (core business del gruppo), ma per ora ci sono gli ammortizzatori sociali. I lavori di adeguamento del porto consentiranno di realizzare un polo per la demolizione delle navi. Se tutto va a buon fine i posti di lavoro complessivi dovrebbero essere più di prima, ma c'è ancora da sciogliere il nodo dei collegamenti con l'interno.

Anche a Livorno molte speranze di rilancio sono legate al porto (che con la crisi ha visto calare la movimentazione), con un progetto da 800 milioni di euro (450 pubblici ci sono, ne vanno trovati altri 350 da investitori privati) che dovrà allungare le banchine e scavare i fondali, per accogliere le grandi portacontainer; previsti anche nuovi collegamenti viari e ferroviari per instradare le merci verso l'interno e il nord Europa. Senza dimenticare il porto turistico che accoglie le grandi navi da crociera e vive una fase di stallo in attesa della privatizzazione. Si parla di 1400 posti di lavoro possibili, ma per arrivarci i progetti devono diventare realtà.

Alberto Campaioli

