

◆ Centottantamila abitanti e un porto Operai in "autogestione" dopo la rivolta dell'89 contro Prandini

◆ Nell'80 c'era più lavoro che a Genova Poi, la crisi. Piccini: «In questi anni abbiamo solo espulso dei lavoratori»

## LA STORIA

## ORLANDO, FINMECCANICA E LA PRIMA TURBOCISTERNA

Il primo varo del cantiere Orlando è datato 29 luglio 1867. A scendere in mare è la corazzata in legno e ferro Conte Verde, per la Marina Italiana. Il cantiere ha undici scali di costruzione, di dimensioni diverse, a seconda del tipo d'imbarcazione da realizzare: due sono dedicate alla costruzione di piccole unità e sommergibili. Il 17 marzo 1883 è la data del varo della corazzata Lepanto, di oltre 15.000 tonnellate. Nel 1914 viene inaugurato lo scalo Morosini, il più grande del cantiere, rivolto verso il mare aperto. Con il fascismo e la creazione dell'Iri, il cantiere entra nell'arcipelago delle partecipazioni statali e cambia nome: diventa cantiere Oto di Livorno.

Il 21 novembre 1937 scende in mare dallo scalo Morosini l'incrociatore di circa tremila tonnellate Tashkent, costruito per la marina militare dell'Unione Sovietica: la sua velocità non prova di 45 nodi, e non è mai stata superata da altre navi dello stesso genere. Gravemente danneggiato dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, il cantiere viene poi ricostruito. Sempre sotto l'egida dell'industria di Stato, si apre l'era del cantiere Ansaldo di Livorno che il 26 giugno 1960 vara la turbocisterna Antomietta Fassio, di 51.600 tonnellate. È la nave più grande costruita a Livorno. Negli anni '70 si rafforza la vocazione del cantiere verso le riparazioni navali, nel 1975 viene realizzato il grande bacino di carenaggio che consente l'ingresso di navi che toccano le 350mila tonnellate. Negli anni '90 Fincantieri decide di dismettere lo stabilimento di Livorno: è storia di oggi.

## DAL 1995

## LA COOP DEL PORTO MUOVE I CONTAINER

La compagnia lavoratori portuali si è trasformata il 28 febbraio 1995 in una cooperativa a responsabilità limitata ereditando la funzione di gestore del patrimonio sociale e quella di fornitore di servizi. Oggi è in grado di mettere a disposizione manodopera specializzata per lo svolgimento delle operazioni portuali. La Cpl è poi diventata la holding di un gruppo societario sia nel settore portuale che in altri collegati e attualmente partecipa direttamente o indirettamente in società che operano dai settori "storici" della movimentazione delle merci alla gestione di terminal specializzati o polifunzionali. Non solo: Cpl lavora anche in ambiti nuovi quali la salvaguardia ambientale, la bonifica dei residui industriali e la decoibentazione da amianto.

La cooperativa si trova nel palazzo del Portuale, proprio nel centro di Livorno, dove ha sede anche il Lem (Livorno Euro Mediterraneo) l'istituzione che fa capo alla segreteria della Conferenza delle regioni periferiche marittime d'Europa. Il centro L.E.M è nato nel maggio 1997 come un organismo strumentale del Comune di Livorno per la gestione delle attività legate alla proiezione internazionale della città di Livorno, con particolare riferimento al bacino del Mediterraneo. La Regione Toscana, la Provincia di Livorno, l'Associazione Industriale della Provincia di Livorno e la Compagnia Portuale di Livorno hanno sottoscritto protocolli d'intesa con il Comune, impegnandosi ad assumere «un ruolo attivo e partecipe nell'attività dell'istituzione».



Il reparto progettazione del Cantiere navale Fratelli Orlando

# Livorno, il lavoro dopo la «rivoluzione»

## Nel cantiere navale tornano le assunzioni, in mare naviga l'Isola amaranto

DALL'INVIATO MAURO SARTI

LIVORNO È imponente, ed è l'ultima nata: "Isola amaranto", la nave varata nel settembre scorso dal cantiere navale di Livorno sta lì nel porto come a simboleggiare che qualcosa è cambiato. Che adesso il lavoro c'è dopo quella che molti in città, non senza un sorriso, chiamano la "rivoluzione": quando gli operai si sono impadroniti degli strumenti di lavoro, hanno cacciato il padrone e saccheggiando ancora Marx - pre-

soddisfazione in cantiere, e si vede anche dai numeri: un utile di tre miliardi nel '97 su un fatturato di 180; una previsione per il '98 di 220 miliardi; 35 miliardi di nuovi investimenti. Peccato che in città il tasso di disoccupazione si aggiri ancora attorno al 13%, una percentuale più da sud Italia che da centro industrializzato. In mensa: «Guadagno circa 2 milioni e mezzo al mese con gli straordinari - racconta Stefano che lavora in cantiere da sette anni per conto di una ditta esterna - ed il lavoro non manca anche se è faticoso. Il vero problema qui dentro è quello della qualità: con tutti i ribassi ci tocca lavorare con dei tempi veramente difficili». I lavoratori fanno quindici, diciassette ore di straordinario al mese. Parla anche Giovanni: «Qui lavorare è dura. Prima per fare una nave ci volevano due anni, ora si fa tutto in quattro mesi. Ci sarà pure un motivo?».

“  
Nel 1998  
sono state varate  
tre nuove navi  
1200 persone  
impiegate  
Nel '94 erano 600  
”

C'è? La risposta arriva da Massimo Serafini, presidente del cantiere: «In questi tre anni nel cantiere sono cambiate molte cose, a partire dai ritmi di lavoro. Siamo riusciti a rivalutare un'impresa impor-



tante lavorando sodo, eliminando dei costi che ci impedivano di essere competitivi». Questa è la ricetta di Serafini: «Certo, è cambiata l'intensità di lavoro nelle otto ore. Ma senza toccare il prodotto: la qualità delle nostre navi è all'altezza delle richieste degli armatori. Prima il ritmo di lavoro era da statali, ora invece lavoriamo nor-

malmente. Come in qualunque azienda privata». Insomma: «Snellito i costi rispetto ad una impresa pubblica, riaffrontato il mercato. Puntato sulla flessibilità». Livorno e il porto. Livorno è il porto: 180mila abitanti ed un governo di sinistra da più di cinquant'anni. Dieci anni fa volarono i lacrimogeni per le proteste

contro l'allora ministro di ferro Prandini, era il marzo dell'89. I giornali gridavano "Battaglia sulle banchine", raccontavano le cariche della polizia, davano i nomi dei feriti, spazio agli scioperi e a un corteo con trentamila manifestanti. Tempi duri per chi si batteva al porto, gente che lavorava a torso nudo in mezzo a mille peri-

coli, improvvisamente messa sotto accusa da un governo (e da un ministro) che aveva deciso di portare il vento del liberismo senza pensare che avrebbe fatto sbattere le vele. Un guerra, una guerriglia - a contare i lacrimogeni lanciati dalla Ps - in parte annunciata. Per Livorno gli anni Ottanta sono gli anni della ristrutturazione industriale e della conseguente drastica riduzione del numero degli occupati, «resa peraltro ancor più grave dalla strutturale debolezza della media e della piccola impresa locale». Secondo i dati dell'ufficio

statistico del Comune il numero dei disoccupati in città, tra il 1981 e il 1985, passa da poco più di cinquemila a novemila. «Il ruolo di esclusivista della manodopera portuale - scrive Luca Cosci, che interviene nel volume che raccoglie i cinquant'anni di storia della compagnia portuale Livorno - e la disponibilità delle aree per lo stoccaggio e la movimentazione dei contenitori hanno garantito alla Compagnia dinamica di sviluppo delle attività imprenditoriali che permettevano, in questo delicato periodo sto-

“  
Nel 1985  
i senza lavoro  
erano novemila  
Oggi il tasso  
di disoccupazione  
è del 13%  
”

rico, una politica di assunzioni in controtendenza al settore industriale ed in generale a tutti gli altri settori economici». Poi le cose cambiano: alla fine degli anni '80, primi '90, il termine con il quale più frequentemente si indicava la situazione del porto di Livorno è quello di "declino". La città che nel 1980 aveva movimentato 434.000 teus (l'unità di misura dei container) contro i 135.000 di La Spezia e i 257.000 di Genova, nel 1992 si trova attestata a 333.000 teus contro i ben 612.000 di La Spezia e i 336.000 di Genova. Dis-

astrostatistica del Comune il numero dei disoccupati in città, tra il 1981 e il 1985, passa da poco più di cinquemila a novemila. «Il ruolo di esclusivista della manodopera portuale - scrive Luca Cosci, che interviene nel volume che raccoglie i cinquant'anni di storia della compagnia portuale Livorno - e la disponibilità delle aree per lo stoccaggio e la movimentazione dei contenitori hanno garantito alla Compagnia dinamica di sviluppo delle attività imprenditoriali che permettevano, in questo delicato periodo sto-

strosi i riflessi sull'occupazione, che sono continuati fino ad oggi: «Il porto in questi anni ha solo espulso manodopera - spiega Roberto Piccini, presidente della Compagnia portuale Livorno, prima figlia dell'autogestione - nell'89 c'erano 2000 dipendenti, ora siamo in 600. Solo quest'anno, per la prima volta, siamo riusciti

ad assumere un centinaio di nuovi lavoratori. Un piccolo segnale che però è indicativo di come le cose stiano cambiando». Piccini spiega lo sviluppo di un processo molto simile a quello che sta avvenendo per il settore della grande distribuzione: «Il porto sta facendo chiudere le piccole imprese, ma contemporaneamente si affacciano sul mercato società fortemente specializzate. Noi portuali non abbiamo mai solo fatto i prestatori di manodopera, ma siamo riusciti ad incidere nelle scelte economiche, nella vita sociale e culturale cittadina e non solo. Oggi come compagnia, come holding, abbiamo il 70% dei contratti armatoriali ed un fatturato globale che si aggira attorno ai cento miliardi all'anno». Problemi? Uno soprattutto: «Dobbiamo cercare di recuperare l'identità dei lavoratori portuali, il danno più grave procurato dai decreti Prandini non è stato quello di carattere economico ma quello di espellere i lavoratori dal porto. Oggi ad esempio manca ancora una legge che regolamenti il lavoro nel porto, quando in pratica fino al 1985 qui si lavorava senza alcuna regola». Le foto storiche (senza andare tanto indietro negli anni) mostrano lavoratori indifesi contro qualunque pericolo. Pagine basse allora, condizioni estreme. Oggi le regole sono più chiare: lo stipendio di un lavoratore del porto (quattro turni al giorno, sei ore e trenta di lavoro) comprende domeniche, festività e cottimo va da due milioni e mezzo a 3 milioni e trecentomila lire al mese.

M.S.

## Dall'industria di Stato alle privatizzazioni

### Il sindaco Lamberti: «Il lavoro è un problema grave, ma vedo segnali nuovi»

LIVORNO «La disoccupazione a Livorno resta un problema grave, ma devo dire con una certa soddisfazione che vedo una significativa inversione di tendenza...». I segnali, racconta il sindaco Gianfranco Lamberti, cisono.

Pensa alla ripresa delle assunzioni nel cantiere navale Orlando, alla vicenda della vetreria Borma, alla recente intesa sulla Cmf, fabbrica di carpenteria metallica simbolo dell'economia livornese e alla nuova apertura verso 750 posti di lavoro. Momenti critici della vita di Livorno, che invece hanno preso un'altra strada. Quella della risalita.

Lamberti diventa per la prima volta consigliere comunale nel 1980 ed è nominato assessore alla sicurezza sociale. Riconfermato nel 1985, fa l'assessore all'urbanistica, edilizia privata, casa ed informazione. Eletto di nuovo nel 1990, viene nominato capo grup-

po del Pci-Pds fino alla sua prima elezione a sindaco, avvenuta nel 1992. Riconfermato sindaco al primo turno nelle elezioni del 1995, la sua ricandidatura per le amministrative della primavera prossima è oggi tema all'ordine del giorno del dibattito politico in città. E dalle colonne del Tirreno butta la sua carta: «L'ho detto senza ipocrisie: per quanto mi riguarda sono disponibile a ricandidarmi. Anzi, sarei ben lieto di potere completare il mio lavoro con un secondo mandato che in genere è ritenuto fisiologico. Ma non sono io che devo ricandidarmi, è un compito che riguarda il mio partito innanzitutto, l'Ulivo e forse non solo...».

**Sindaco Lamberti, davvero Livorno sta vincendo la disoccupazione?**

Il problema è difficile, e ci colpisce direttamente, ma sono fiducioso. I segnali positivi sono incorag-

**750 POSTI IN ARRIVO**  
Un piano per reindustrializzare la più importante fabbrica di carpenteria metallica

gianti e devo dire che molti dei successi che sono stati raggiunti derivano da quella sorta di "concertazione" che Livorno sta ormai da tempo sperimentando. Un lavoro che ha coinvolto le parti sociali e le istituzioni, dal '93-'94 stiamo lavorando ad un progetto di città più moderna, non più legata alle grandi industrie statali.

**Vuol dire che Livorno sta cambiando faccia?**

Dico, ad esempio, che il caso della Cmf è emblematico: con l'apertura di un piano di reindustrializzazione che porterà a centinaia di posti di lavoro, mentre saranno

mantenuti tutti gli impegni presi con i lavoratori. A Livorno bisogna andare verso una piccola e media impresa ad alta tecnologia. Ma non solo: stiamo anche dando più attenzione all'identità storica di questa città, ritagliandoci un nostro spazio all'interno delle tante manifestazioni culturali che si svolgono in questa regione. È stata da poco inaugurata la mostra "Aria di Parigi" nella pittura italiana del secondo ottocento a Villa Mimbelli che chiuderà i battenti il 5 aprile prossimo, un periodo storico cui la città di Livorno deve molto. Altro impegno riguarda il recupero del teatro Goldoni, che verrà riconsegnato a livornesi con l'anno nuovo, ai primi di gennaio...

**Livorno multietnica. Dalla comunità americana di Camp Derby a quella ebraica. Avete lavoratori d'anticipo sull'astoria.**

Si, siamo davvero una città di mil-

le culture. Una città dove non c'è mai stato un ghetto, e quelle che noi chiamiamo "nazioni" sono state parte integrante della vita di questa città. La vicesindaco di Livorno, Paola Jarach, è la presidente della comunità ebraica livornese.

**Problemi? La droga, la criminalità... Livorno è pur sempre un porto di mare.**

Ci sono problemi legati alla microcriminalità, in particolare dovuti alla presenza di albanesi dediti al piccolo crimine, ed altri allo spaccio di droga visto che via mare arriva di tutto. Ma quello che ha più pesato in questi anni a Livorno è stata la crisi industriale della fine degli anni '80, primi '90. Oggi le cose per fortuna sono diverse, e c'è soprattutto una grande sintonia tra le varie componenti della città. È stato messo in campo un modello operativo che funziona.

M.S.

