

## Trasporti, "Dietro la vertenza si cela un forte elemento di disgregazione sociale"

*L'adesione della popolazione alle lotte degli autoferrotranviari è un segnale che incoraggia ad andare avanti. La situazione al Copit di Pistoia e la questione salariale, gli altri punti toccati nel forum con dirigenti e delegati pistoiesi.*

Tra le tante "sofferenze" di questo tribolato periodo, particolare visibilità l'ha ottenuta quella del trasporto pubblico. Si è detto e scritto molto sulle manifestazioni e scioperi che hanno caratterizzato la vertenza, ma poco si è approfondito sulle cause e le prospettive. Cerchiamo perciò di offrire un contributo di chiarezza attraverso un "forum", cui partecipano: Marzio Mezzani, segretario Filt e delegato Lazzi, Giacomo Nesti, delegato Copit, Iglu Zannerini, coordinatore delegati Copit e Simone Biccocchi, segretario generale della Filt/Cgil di Pistoia. La questione generale parte da un contratto scaduto da due anni e quattro mesi. Attacca Biccocchi: "La vicenda - ha investito il contesto politico e sociale, ed ha messo in risalto il pericolo che deriva dalle scelte del Governo sul piano dei trasporti pubblici, come su altri settori strategici. La gente ci ha appoggiato, perché ha capito che la posta in gioco va al di là delle rivendicazioni di una singola categoria. Pochi sanno però che il 90% delle aziende del settore sono tecnicamente fallite. Nonostante tale grave anomalia da due anni non c'è un tavolo di confronto. Fino al primo sciopero non si sono visti segnali neppure dagli enti locali". Iglu Zannerini analizza la situazione di Milano, per spiegare il pericolo dell'impronta leghista che ha caratterizzato la vicenda: "Il rischio era quello di annullare il modello contrattuale nazionale, visto che il presidente della regione Lombardia, Formigoni ed il sindaco del capoluogo lombardo, Albertini, si preparavano ad offrire un contratto "ad hoc" per quella realtà. Tale operazione sarebbe stata dirompente, perché le risorse sono stabilite da un metodo sbagliato di assegnazione che premia le aziende meno produttive. Si assegna infatti una quota definita dai chilometri effettuati, che è un falso indicatore, perché non tiene conto della tipologia dei percorsi". Giacomo Nesti - rincara: "Il modello di sviluppo del setto-

re, immaginato dal centro-destra, prevede l'affidamento del servizio senza clausola sociale, mentre serve una riforma con regole condivise, altrimenti il settore va a morire". La "partita" è dunque complessa, con il problema salariale in evidenza e con situazioni strutturali molto preoccupanti. L'accordo sottoscritto è insoddisfacente sul piano salariale (81 euro d'aumento invece di 106; 970 euro d'arretrati, anziché 2000), ma salvaguarda il principio della contrattazione nazionale. In ogni caso la Cgil, da sola, perché Cisl e Uil non sono state d'accordo, ha proposto



Nesti, Biccocchi, Zannerini, Mezzani

un percorso democratico attraverso un referendum tra i lavoratori". La consultazione, svoltasi su tutto il territorio nazionale, ha avuto una maggioranza di sì e quindi l'accordo ha ottenuto l'avallò. "A Pistoia - rileva Mezzani - c'è stato un risultato in controtendenza, con il 33% di sì e 59% di no e a Montecatini il divario è stato persino più ampio, con il 15% andato ai sì. Probabilmente sull'esito del voto hanno pesato le esperienze del passato. Dobbiamo riflettere sul dato della Toscana e della Liguria, perché si è trattato di un'esperienza lacerante con una significativa fetta nel non voto. E voglio andare più in là: dal dopoguerra ad oggi la non si sono fatti passi avanti significativi, anzi spesso ci sono stati degli arretramenti. I governi che si sono succeduti hanno fatto ben poco in termini di politica dei trasporti". Occorre, in ogni caso guardare avanti e Biccocchi tiene a ribadirlo:

"Bisogna sviluppare la discussione con le autonomie locali, per individuare risorse e regole. L'idea di

rastrellarle con un'accisa sulla benzina (1,7 centesimi per litro), come accaduto con l'ultimo rinnovo contrattuale è una soluzione senza futuro. Dobbiamo superare le difficoltà di discussione con Copit e chiudere la contrattazione di secondo livello, perché grazie all'impegno dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali, l'azienda è sana ed ha chiuso il bilancio in pareggio". Iglu Mezzani, figura storica della categoria, apre il discorso verso le prospettive: "Copit è nel CCT (Consorzio Trasporti Toscani), il gruppo che riunisce l'Atl di Livorno, il Cpt di Pisa, la Lazzi e la Clap di

bilità, un passaggio strategico essenziale. "Copit - dice Zannerini - gestisce Scuolabus in vari comuni ed i parcheggi a Pistoia. È necessario che il Comune capoluogo dia un segnale, assumendo decisioni coerenti di un contratto poliennale. Ciò consentirebbe all'azienda di investire per lo sviluppo". I buoni risultati raggiunti (nell'ultimo anno ci sono stati 750 mila passeggeri in più) sia nel trasporto, che nelle attività collaterali, dimostrano l'utilità del servizio sul piano sociale, ma anche economico ed occupazionale. "Il Copit - rivela Nesti - ha oggi 340 dipendenti, anche grazie ad un incremento di assunzioni avvenuto negli ultimi anni". "Non c'è precarietà - aggiunge Zannerini - si è investito per l'officina e la nuova direzione, non sul parco dei veicoli. Bisogna prestare attenzione a questi aspetti anche perché la tipologia del pubblico è cambiata". Detto della situazione pistoiese, il discorso scivola di nuovo sul contratto di lavoro, anche perché quello appena firmato è già in scadenza. "Dobbiamo recuperare - dice Zannerini - ciò che si è perso in questa tornata. Nel nuovo contratto deve essere inserita anche la differenza patita stavolta, con risorse vere e non un'accisa". Conclusione, sul piano generale di Biccocchi: "La partita in gioco è molto importante, perché i trasporti sono un elemento strategico, al pari della sanità e della scuola. Non a caso questi settori sono nell'occhio del ciclone".

Stefano Baccelli

### Adozione a distanza della CGIL Pistoiese

## Un cuore si scioglie... e libera un bimbo in Brasile

La CGIL di Pistoia ha rinnovato l'adesione anche per l'anno 2004 al progetto con l'adozione di Antonio Cesar (nella foto) un bimbo di 7 anni di Salvador Bahia che frequenta la prima elementare.

Il progetto "Un cuore si scioglie... e libera un bimbo" si rivolge ai bambini di strada delle Favelas di Salvador Bahia ed ha come obiettivo quello di migliorarne le condizioni di vita. In Brasile sono 9000 i bambini (fra cui 180 portatori di handicap) ospitati nei 150 centri di accoglienza dislocati nella Bahia. Grazie all'adozione a distanza, dispongono ogni giorno di un sano vitto, di assistenza sanitaria e hanno la possibilità di accedere all'istruzione scolastica. Operano 104 piccole scuole di alfabetizzazione, 10 case-famiglia per ragazzine strappate alla prostituzione, un presidio sanitario nella Favela di Mata e Scura, e scuole di avviamento al lavoro per i ragazzi più grandi.



## Centro Commerciale Naturale? Ben venga!...

...ma i diritti dei lavoratori non possono aspettare.

*Le proposte della Filcams CGIL, l'ostruzionismo della Fisascat Cisl*

"Ben vengano le iniziative volte a riqualificare il commercio nei centri storici delle città", afferma Fabio Capponi, Segretario Generale della Filcams CGIL Prov.le. "I progetti per la costituzione di centri commerciali naturali presentati da alcuni Comuni (Pistoia, Quarrata, Montecatini e San Marcello) di concerto con le associazioni datoriali rappresentano un importante strumento per rivitalizzare e modernizzare il comparto del commercio tradizionale e dei negozi di vicinato. "Dall'altra - prosegue Capponi - l'espansione delle medie e grandi strutture commerciali poste alla periferia dei centri abitati, insieme ad una politica dei prezzi oramai fuori controllo, rischiano di allontanare i consumatori dal cuore delle città". "Per questo motivo è necessario porre dei correttivi". "Nei progetti presentati però, non abbiamo riscontrato alcun accenno alla qualità del lavoro, che invece riteniamo debba essere uno degli elementi centrali insieme agli interventi strutturali ed incentivanti che sono stati ad oggi previsti per rilanciare il comparto". "Non è più tollerabile - stigmatizza il Segretario della FILCAMS CGIL - che in particolare nei negozi del centro delle città siano sempre più numerosi i lavoratori assunti con forme di associazione in partecipazione o collaborazioni coordinate e continuative, eludendo in questo modo le norme che regolano i rapporti di lavoro e determinando in quei lavoratori pesanti elementi di precarietà ed incertezza econo-



Fabio Capponi

mica". "Parlare di ammodernamento del commercio nelle città - continua Capponi - non può non significare affrontare questioni come orari, tempi delle città, ed in particolare gli aspetti legati alla qualità del lavoro, alla riqualificazione ed aggiornamento professionale di chi lavora nei negozi". "Ed è anche su questa falsa riga - conclude la nota del sindacato - che richiederemo nei prossimi giorni a Concommercio e Conferserenti per l'ennesima volta di essere convocati per la definizione di un integrativo economico provinciale per gli addetti del commercio, secondo gli impegni assunti con il patto sovracomunale siglato nel febbraio dello scorso anno". Il 26 febbraio del 2002 infatti è stato sottoscritto l'Accordo d'area in materia di orari di vendita nel commercio al dettaglio tra i comuni di Pistoia, Quarrata, Agliana, Montale, Serravalle, associazione economiche e sindacati per disciplinare sui territori interessati le modalità ed i termini di apertura dei negozi nei giorni festivi. Il patto individua elementi di omogeneità su tutta la piana pistoiese in termini di aperture commerciali ed è stato siglato dopo un lungo e travagliato negoziato al quale hanno partecipato tutte le categorie, compresa la FISASCAT-CISL che poi ha rifiutato di sottoscrivere subordinando la firma, alla definizione di un accordo sulla parte economica. Sta di fatto che nelle settimane successive alla firma del patto e dietro iniziativa della Filcams agli incontri convocati dalle controparti datoriali per discutere della parte economica, nessuno si è presentato. Questa forma di ostruzionismo passivo da parte della Fisascat Cisl ha di conseguenza determinato l'impossibilità di definire alcunché in termini di integrativo provinciale. L'integrativo avrebbe infatti dovuto abbracciare l'intera provincia, quindi anche la piana della Valdinievole dove il Patto che disciplinava la materia degli orari è scaduto da oltre un anno ed è stato rinnovato dai comuni della piana unilateralmente senza l'accordo con il sindacato.

