

La radicalità e la combattività dei 2 giorni di sciopero rappresentano la vera conquista della lotta alla CTT

Le due giornate di sciopero nella CTT di Pisa e provincia, alla seconda delle quali s'è aggiunto lo sciopero nel livornese, sono servite agli autoferrotranvieri per mettere in campo un'espressione di unità e determinazione che non erano affatto scontate, anche in considerazione del fatto che la legge che disciplina gli scioperi nel trasporto pubblico è stata concepita per sanzionare con multe pesantissime i lavoratori e così permettere alla aziende di fargli ingoiare di tutto di più.

La radicalità e la combattività delle due giornate rappresentano la vera conquista di questa lotta, che gli autisti del servizio pubblico non hanno condotto a testa bassa, come da più parti si vuole far credere, ma con la consapevolezza che la decisione spietata e irresponsabile della CTT (contro le loro condizioni di lavoro e salariali e contro lo stesso servizio pubblico e, quindi, contro il diritto della cittadinanza al trasporto collettivo) non si può battere coi giochini che da mesi e mesi hanno caratterizzato la prassi dei sindacati ufficiali, ma col conflitto vero e, se necessario, a oltranza, fuori dagli schemi imposti da una legge-capestro.

Il risultato immediato della lotta consiste nel fatto: 1) che la CTT ha dovuto fare marcia indietro rispetto alla disdetta unilaterale degli accordi integrativi, che aveva aggravato di brutto la prestazione lavorativa e taglieggiato, già da ottobre, di 250-300 euro la busta paga; 2) che, a partire dal 9 dicembre, riprenderà il balletto degli incontri tra sindacati ufficiali e azienda (un "déjà vu", che dura dai primi mesi del 2013) per arrivare, entro il 31 gennaio, a un accordo, dentro il quale la CTT (si può esserne certi) intende infilare pretese inaccettabili per i lavoratori; 3) che, in mancanza di accordo, i "top-managers" (!!!) del trasporto riprenderanno, entro i 30 giorni successivi, la strada della disdetta unilaterale.

Punto e a capo. Non solo per l'azienda, ma anche per i lavoratori, che dovranno pensare a riprendere la strada degli scioperi, a cui sarà bene che comincino a organizzarsi già da ora, valorizzando in pieno la loro **assemblea settimanale autonoma entrata in scena da parecchie settimane**.

È questo lo strumento fondamentale per darsi una indipendenza di decisioni sugli obiettivi, sulle forme di lotta e sul coinvolgimento solidale della cittadinanza, sottraendosi in questo modo al giogo oppressivo delle centrali sindacali, che anche venerdì sera, all'uscita dall'incontro di trattativa in Prefettura (da dove avevano cacciato due autisti Cobas), hanno dato prova di grande capacità quanto a calpestare la democrazia, al punto di non mettere in discussione l'accordo raggiunto tra gli autoferrotranvieri presenti, ma di affidarne la presentazione trionfalistica al piccolo demagogo di turno.

A dare un'idea della fase finale della seconda giornata di sciopero, questo racconta un autista: **“La Cgil non si smentisce mai. In questi due giorni l'avevo rivalutata, mi sembrava cambiata e interessata (stranamente, non è proprio da lei!) al bene dei lavoratori. Venerdì, nella sala del personale extra-urbano verso le 17,30 eravamo rimasti d'accordo che i sindacalisti sarebbero andati dal Prefetto alle 18 a prendere una bozza d'accordo e tornati per valutarla tutti insieme e votarla. Ci hanno invitato tutti a rimanere lì ad aspettare. Invece hanno firmato senza consultarci. Oltretutto, quando in piazza della Prefettura ci è stato detto che alzasse la mano chi voleva fermare la lotta e far ripartire i bus, il risultato è stato che in 3 hanno alzato la mano. Quindi la maggioranza voleva continuare la lotta, quindi i lavoratori sono stati traditi e beffati per l'ennesima volta”**.

Ci vuole del "fegato", allora, da parte del "capoccino" aziendale della Cgil, a sparare su volantini e a mezzo stampa di essere stato ligio alla "volontà espressa da tutti i lavoratori"; o le sue prodezze da grande condottiero "alla guida della testa del corteo di autobus" (o quanti secoli era che non ci saliva più sopra!); o i suoi fasci di menzogne contro il sindacato Cobas; o i suoi incitamenti a emarginarci (come, col linciaggio?), perché creeremmo, stando ai suoi fantasmi, "divisione e malcontento tra i lavoratori"!!!

Non gli dev'essere piaciuto punto che in CTT lo sciopero Cobas del 18 ottobre sia riuscito al 100%!

Sappia in ogni caso, il "capoccino", che i Cobas daranno il loro contributo per la ripresa della lotta.

(DIETRO, UN'INFORMAZIONE SULLA LOTTA ALL'ATAF)

ATAF: PADRONE DIVERSO, MA STESSA LOTTA

Bisogna risalire alla privatizzazione dell'azienda per inquadrare correttamente gli scioperi fiorentini a oltranza di giovedì e venerdì.

Contro la privatizzazione, un bel po' di mesi fa, ci sono stati scioperi ripetuti e partecipati dal 100% degli autoferrotranvieri, rappresentati dalla RSU, un organismo sindacale eletto direttamente dai lavoratori. Questi scioperi non ebbero, però, la forza di impedire la privatizzazione perseguita con fanatismo antioperaio dall'amministrazione comunale diretta dal sindaco Renzi (*un campione della teoria economica che da decenni sta buttando a mare ogni tipo di servizio pubblico*) e contrastata all'acqua di rose dai sindacati ufficiali.

A Pisa, i sindacati ufficiali, Cgil in testa, si sono sempre opposti all'elezione della RSU, preferendo mantenere il monopolio delle prerogative sindacali nelle proprie mani e in quelle dei loro fiduciari interni all'azienda, per poter controllare in modo totalitario i lavoratori; creando sacche di clientelismo, per dare un contentino a questo e a quello; dividendo così gli autoferrotranvieri in "buoni" (quelli disposti a pensare solo a se stessi) e in "cattivi" (quelli convinti che la vera tutela dei propri diritti e dei propri bisogni può essere soltanto un'azione collettiva di liberazione dal dominio della Società).

Dopo quegli scioperi, i sindacati ufficiali di Firenze pensarono bene di far dimettere i propri delegati dalla RSU per farla decadere e impedire di essere soggetto sindacale al Cobas (*mai ammesso alla trattativa come sindacato, ma lì presente, invece, coi suoi membri di RSU*).

Il Cobas e un altro sindacato, il Sul, reagirono immediatamente, indicando le elezioni per il rinnovo della RSU, a cui partecipò circa il 70% degli autoferrotranvieri e che dette come risultato l'assegnazione al Cobas di 12 posti nell'organismo unitario (*col rafforzamento della sua posizione di primo sindacato, che deteneva anche prima*) e di 3 al Sul.

È stato quest'organismo, e solo quest'organismo, che ha proclamato lo sciopero di giovedì 5, col blocco dei depositi fin dalle 4 del mattino e trasformato a oltranza sia in quel giorno che nel giorno successivo. Stavolta la lotta riguardava: 1) la disdetta degli accordi integrativi con tutte le conseguenze che conosciamo bene anche alla CTT; 2) lo "spacchettamento" dei vari settori ATAF; 3) gli esuberi di personale; 4) l'assunzione a tempo pieno dei lavoratori part-time; 5) il pagamento del premio di risultato, che la nuova Società si è rifiutata fin dall'inizio di riconoscere.

La trattativa, aperta fin da giovedì 5, interrotta con un nulla di fatto e poi ripresa venerdì 6, ha dato luogo a un'intesa che stabilisce:

- 1)** la revoca della disdetta degli accordi integrativi, su cui riprenderà il confronto per arrivare a un accordo entro il 31 gennaio, in mancanza del quale l'azienda si è riservata di operare di nuovo una disdetta unilaterale da fare entrare in vigore dal 1° marzo. Disdetta che riguarderà solo la turnistica, mentre ne sarà assolutamente esclusa la questione economica, che l'ATAF ha dovuto accettare di lasciare inalterata, con la salvaguardia degli attuali livelli retributivi;
- 2)** lo spostamento al momento della gara regionale per quanto riguarda lo spacchettamento;
- 3)** il superamento della questione degli esuberi;
- 4)** la trasformazione dei part-time in tempi pieni;
- 5)** la corresponsione del 50% del premio di risultato.

È evidente la differenza di risultati tra quanto è uscito fuori dalla trattativa di Firenze e ciò che è emerso da quella di Pisa. Eppure, la lotta è stata la stessa e non si può certo dire che il padrone ATAF sia più generoso di quello CTT!

Allora, viene da pensare che, molto probabilmente, ciò che ha inciso nella trattativa sia stata la qualità della rappresentanza sindacale: con l'ATAF, anche se erano presenti pure i sindacati ufficiali, nella sostanza la voce in capitolo l'ha avuta la RSU, in cui i componenti Cobas sono 12 su 15; con la CTT la voce in capitolo l'hanno avuta i soliti sindacati ufficiali, che già sulle scale della Prefettura e poi al tavolo hanno cacciato due autisti aderenti al Cobas. Più chiaro di così!

CONFEDERAZIONE COBAS - PISA