

SILVANO BAMBAGIONI

SESSANT'ANNI A PRATO

nei ricordi di un protagonista

Introduzione di
Umberto Cecchi



EDIZIONI POLISTAMPA

*Ringrazio sentitamente
per l'apprezzata collaborazione:*

Giulio Andreotti, Roberto Baldi, Alberto Banci, Massimo Becattini,
Paolo Benassai, Angiolo Bianchi, Bino Bini †, Rolando Caciolli †,
Umberto Cecchi, Giuseppe De Rita, Paolo Diani, Renzo Fantappiè,
Pietro Fiordelli †, Piero Fiorelli, Eligio Francioni, Carlo Gabellini,
Franco Gravina, Gianpiero Guarducci, Alessandro Lucarini,
Umberto Mannucci, Bruno Niccoli †, Gianpiero Nigro, Giuseppe Nuti †,
Tommaso Paloscia †, Luciano Pecchioli, Giovanni Pratesi, Luciano Santini,
Simone Scatizzi, Carlo Stancari, Giorgio Vestri †, Pietro Vestri

Il fotografo Aldo Puggelli “Piteccio”

Per la parte iconografica si ringrazia altresì Cariprato
e per essa la dottoressa Marzia Casini

*un ringraziamento particolare a mia figlia Paola, per la preziosa
indispensabile collaborazione*

Foto di copertina: Archivio Ranfagni, Prato

Prima edizione: dicembre 2008
Prima ristampa: gennaio 2009

© 2008 EDIZIONI POLISTAMPA
Via Livorno, 8/32 - 50142 Firenze
Tel. 055 737871 (15 linee)
info@polistampa.com - www.polistampa.com

ISBN 978-88-596-0497-6

ai miei genitori Ada e Primo

L'“Uomo nuovo” venuto da Signa

di *Umberto Cecchi*

Se a scrivere le proprie memorie è un tranquillo signore che ha attraversato il Novecento vivendone i momenti più drammatici, e insieme più esaltanti, ricordandoli con la nostalgia di chi si sofferma, ormai anziano, a considerare i bei tempi andati, la lettura è certo gratificante. Piacevole. Perché forse in alcuni tratti può far comprendere meglio anche a noi quei medesimi tempi. Le stesse atmosfere. Ma se chi scrive ha attraversato il secolo, e lo ha fatto come protagonista, in una città tutta particolare, dove politica, sindacalismo, impresa ed economia si sono accapigliate e accordate a più riprese, dando come risultato lo sviluppo incredibile di un mondo legato a filo doppio al tessile e alla moda, e provocando flussi altissimi di immigrazione interna dal sud al nord, secondi solo a Milano e Torino, allora le cose si fanno più interessanti. E anche più complesse. Non si tratta più, infatti, solo di ricordi personali: quelle note e quelle memorie rappresentano la storia di una città, della sua gente, dei suoi maggiorenti. Politici e imprenditori. Preti e laici. Sindacalisti e finanzieri. Furbi e profittatori costantemente in agguato per prendere il posto di qualcun altro.

La città è Prato, la più grossa realtà economico-produttiva del centro Italia, sulla quale è stata scritta un po' di approssimata saggistica e di fantasiosa narrativa, senza tuttavia mai arrivare al dunque. Senza capire il segreto di questo centro, prima etrusco, poi longobardo, impegnato da sempre a pensare e a realizzare subito le cose pensate, traducendole in economia e lavoro. Una realtà profondamente diversa da quella della vicina Firenze, città romana, protagonista della storia moderna, creatrice del Rinascimento, avvezza a dibattiti e riflessioni che hanno dato vita all'assoluto in letteratura, poesia, arte visiva e architettura. E se Alberto Arbasino, negli anni Sessanta del Novecento, ha definito Prato “la periferia culturale di Firenze”, lo si deve ad una boutade carica di ironia sul degrado fiorentino. Già allora considerato irrecuperabile. Mentre a Prato, a quei giorni, c'era un fermento cul-

turale tutto nuovo e apparentemente pieno di impegno a fare cose durature. Che, ahimè, tramontò troppo presto.

Prato è – o meglio, è stata per diversi decenni – il simbolo del dire e del fare.

La mattina ci si alzava con l'idea di fondare un'impresa, e la sera dopo l'impresa già esisteva. È questa la città mito – che purtroppo non è mai riuscita a farsi conoscere nel mondo nella maniera giusta per colpa di imprenditori spesso prigionieri delle loro fabbriche, e di pubblici amministratori troppo impastoiati dalla politica – descritta da Silvano Bambagioni in questo libro di memorie che vi preparate a leggere. Un libro asciutto, che si attiene ai fatti, che non cede a tentazioni di *revanche* o scade di tono neppure di fronte a delicate vicende personali che hanno avuto momenti di allucinante assurdità, e hanno reso difficile, per diversi anni, la vita di un uomo avvezzo a fare bilanci, e che alla fine, in questo libro, traccia anche il proprio. Rigorosamente semplice. Eccolo: “Arrivato a ottant'anni non ho ville al mare o in montagna, non ho barche alla fonda: ho la mia casa e una utilitaria. E ho la mia famiglia”. Tutto lì. Non è poco, ma non è neppure un solo briciolo di quello che alcuni, malevolmente, avevano insinuato.

Quello che mi ha sempre attratto, in Silvano Bambagioni, è stata la sua serenità: serenità di vita e di giudizio sugli altri e sulle cose del mondo. Serenità che oggi si è fatta ancora più marcata, e che, con l'allontanarsi dall'epoca dei fatti narrati, si stempera in giudizi da uomo fin troppo saggio.

E allora vediamo di chiarire. Se la città protagonista di questo libro di memorie è Prato, l'uomo del libro è, come si è detto, Silvano Bambagioni. Per trent'anni Proposto della Misericordia, per quasi quaranta Direttore della CAP, Cooperativa Autotrasporti di Prato, che ha dotato la città di servizi moderni di trasporto urbano ed extraurbano, per sedici anni Presidente della Cassa di Risparmio, che ha trasformato da banchetta di provincia, paciosamente dedita al piccolo risparmio, in una realtà che per quasi due decenni ha aiutato l'industria locale ad avere certezze, a diventare più solida, e a capire che il mondo non finisce con Prato ma ha confini e possibilità di affari e di lavoro molto più ampi.

I malevoli su quest'ultimo punto hanno avuto spesso da ridire, sostenendo che non era quello il ruolo della banca, ma se qualcuno ha insegnato nuove e importanti tecniche imprenditoriali che hanno allargato l'industria pratese nel mondo, dalla Cina all'Est europeo, è stata proprio la politica della Cassa, che Bambagioni aveva dotato di un

centro studi e ricerche che in città non esisteva, e forse non esiste neppure oggi.

“L’uomo nuovo” della città degli anni cinquanta è nato fuori le mura e arriva da Signa in bicicletta: è un giovane cattolico, ha una buona cultura imprenditoriale, le capacità innate di un sindacalista più adatto a costruire che a bloccare, le amicizie e i contatti di uomini che arrivano diritti dalla Resistenza e dalla scuola politica del Partito Popolare diventato Democrazia Cristiana. A Prato c’è un’azienda di trasporti urbani, la CAP, sopravvissuta a stento al dopoguerra, che il giovane Bambagioni recupera e ripropone alla città e della quale viene chiamato a fare il Direttore. E da quel momento in poi è tutta una *escalation*, fino a farne la più importante cooperativa di trasporti del centro Italia, esempio per tutte le altre del genere, che però piano piano sono costrette a cederle il passo.

Il giovane Direttore ascolta tutti, risponde a tutti, lotta insieme a tutti i soci della cooperativa per mantenere il ritmo imposto dai tempi e dal forte sviluppo economico locale, accompagnato da una robusta immigrazione. Nel frattempo, gli affidano l’Arciconfraternita della Misericordia che guiderà per decenni, facendone un punto di riferimento nazionale per tutte le associazioni di volontariato italiane. Un modello di efficienza, organizzazione, servizi e mezzi di soccorso. La gente comincia a pensare che il Direttore della CAP e Proposto della Misericordia abbia tutte le carte in regola per essere considerato un manager di primo piano.

Ed ecco che arriva la nomina a Presidente della Cassa di Risparmio, i vecchi amministratori della quale sono in *prorogatio* da anni. Così si assiste ad un fenomeno davvero unico in una città come Prato, forte nell’economia, ma spesso trascurata dal potere politico centrale: in un uomo solo è raccolta la gestione di tre mondi totalmente diversi: quello dinamico dei trasporti, quello umano del volontariato e assistenza, e quello tecnico e a volte un po’ freddo ma potente più di ogni altro, della finanza. Cosa questa che comincia a destare il risentimento di chi sperava di avere per sé almeno una delle tre cose e si trova invece tagliato fuori. È l’invidia degli esclusi dalla gioia. Quella che sedici anni dopo la nomina di Bambagioni a Presidente della banca creerà non pochi problemi all’istituto di credito pratese, divenuto nel frattempo una grossa realtà e un punto di riferimento per la maggior parte delle Casse di Risparmio italiane.

È, quella che riassume le vicende della banca, la parte più interessante e più inquietante di questo libro di memorie. Bambagioni nello

stendere questo capitolo è stato discreto. Vero uomo di grande responsabilità. Io, che ho seguito da vicino come giornalista l'intera vicenda, al suo posto lo sarei stato meno. Avrei descritto gli avvenimenti di politica amministrativa pratese e di politica bancaria nazionale tracciandone una storia ben più esplicita. Facendo nomi e cognomi. Non trascurando affatto lo scontro forte e dannoso che ci fu tra due rami di una Democrazia Cristiana che stava correndo verso il precipizio della sua massima crisi. La sinistra del Partito e l'ala andreottiana erano entrate in forte collisione. E entro poco tempo sarebbe cominciato il linciaggio morale e politico di Andreotti mosso dalla Magistratura.

Di quella “lite in famiglia” e di tutto il resto a farne le spese fu anche la città di Prato e la sua banca. E, ovviamente, il suo Presidente.

Né avrei trascurato il comportamento della politica locale, dove gli amministratori della città, socialisti e comunisti, ma prima di tutto i socialisti, soffiavano sul fuoco del malcontento, nonostante gli sforzi enormi fatti dalla Cassa per l'economia, e puntavano alla successione che potesse vedere ai vertici dell'Istituto un socialista o un comunista. Basta andarsi a rileggere le cronache di allora per vedere come in particolare il PSI spingesse con grande impegno a destabilizzare i vertici politici e tecnici della Banca.

Fu un lungo gioco al massacro. Un gioco pesante al discredito dell'Istituto attraverso il discredito dei suoi dirigenti. Si arrivò a nominare all'improvviso – e ancor oggi non si capisce bene come e da chi – una troika di commissari straordinari che imperversarono per mesi nei meandri della banca, assottigliandone con la sola presenza la credibilità. Tre commissari che il TAR alla fine stabilì non potevano essere nominati né avere alcun ruolo, e furono allontanati senza sapere come fossero arrivati. Ma il male era fatto, le incertezze e i dubbi si erano insinuati pericolosamente tra la gente fra passaparola e titoli di giornali, e sarebbero esplosi mesi e mesi dopo, quando ormai la banca aveva cambiato gestione. Sui precedenti amministratori era intanto cominciato un incredibile linciaggio morale, prima mediatico poi popolare e intanto un nuovo Direttore aveva sistemato nell'ufficio del suo predecessore la sua camera da letto, provvedendo anche a risarcire, con rapidità fulminea, un istituto di credito nazionale del quale era stato ai vertici... Niente di anormale in tutto questo, ma è certo che tante cose messe in fila, non ultime le voci insistenti che la banca stesse fallendo, spinsero la gente, nel corso di alcune drammatiche giornate, a correre a ritirare i propri soldi. Sembrava la fila ai forni del pane descritta dal Manzoni nei “Promessi Sposi”. Sotto tiro non ci fu solo la banca, ci fu automaticamente

anche la città di Prato, che non ha mai goduto di una buona stampa, perché nessuno mai l'ha cercata e che quindi, se ha un titolo sulle pagine nazionali, ce l'ha per fatti di nera o per crisi economiche.

Una vicenda, questa, davvero tutta da rileggere che accomuna scontri di potere nella politica amministrativa cittadina, in quella nazionale interna alla DC, e nel complesso e delicato mondo del credito che stava per affrontare anch'esso, come la città e la politica, un nuovo periodo storico che non sarebbe stato assolutamente facile. In seguito a tutto ciò, oggi la banca non è più pratese, ma grazie alla gestione oculata e costruttiva di nuovi amministratori arrivati da fuori, ha pienamente recuperato con gran forza il suo ruolo di punto di riferimento cittadino. E sta allargando la sua presenza e la sua forza in Toscana.

Questa fase aspra e dolorosa della sua vita, Bambagioni ha trattato in queste pagine con grande signorilità. Ma io ricordo bene vicende che lui non cita: amici che all'improvviso si rarefanno, moltissime persone da lui aiutate che ne negavano la conoscenza, iscritti ai medesimi club che se ne erano usciti con la fatidica frase: "O io o lui!", magistrati che svicolavano. Bambagioni, con quella tempra da vecchio sindacalista avvezzo ai forti venti di tempesta, ha retto tutto questo con grande dignità, da uomo stimato e stimabile. Con tanti amici veri che gli sono sempre rimasti vicini.

Leggendo il libro ci si rende conto che lui, a tante altre cose, predilige l'incontro suo e della città con il Papa, e partendo dai lontani anni Cinquanta, dalla visita contemporanea dei due Presidenti della Repubblica, Einaudi e Gronchi – uno uscente e l'altro entrante, venuti ad inaugurare l'Archivio Datini – finisce per approdare a quella di Giovanni Paolo II. Vero trionfo di popolo, di fede, e sintomo chiaro di un mondo del lavoro e di una città che stavano lentamente ma decisamente cambiando.

In questo libro di memorie, l'autore si sofferma più volte sulla figura di un altro personaggio che meriterebbe maggiore attenzione da parte dei documentaristi e degli storici: il Vescovo Pietro Fiordelli. L'uomo dei pubblici concubini, della battaglia per la vita e di quella contro il divorzio. Spesso sottovalutato, altrettanto spesso trattato in modo superficiale e oggetto di critiche spietate, tutte cose che hanno fatto perdere di vista l'immagine vera dell'uomo e del sacerdote e che non sarebbe affatto male rileggere oggi alla luce di tante novità sul piano della vita e della famiglia.

Una cosa, poi, nel libro assume un valore particolare ed è raccontata in un capitolo a sé: è quella che ricorda la nascita della "Galleria di

Palazzo degli Alberti”. La raccolta di opere d’arte della quale la Cassa va fiera, e che deve la sua esistenza proprio alla presidenza di Silvano Bambagioni che, attento al divenire delle cose, non si lasciò sfuggire, a suo tempo, l’incalcolabile possibilità e merito di mettere assieme una raccolta di opere d’arte legate alla realtà toscana. Alcune delle quali furono restaurate ed altre recuperate da collezioni private o dall’oblio e che oggi rappresentano un patrimonio culturale non indifferente. E formano un Museo a sé stante nella realtà pur ricchissima della nostra Regione. E altro patrimonio importante, che dovrebbe essere ripreso, è quello editoriale della banca, che in una decina d’anni aveva dato vita a una rivista, a saggi, racconti e ricerche biografiche di cose, fatti e personaggi legati alla città, da D’Annunzio ad Armando Meoni, fino a Filippo Mazzei e all’attore-Arlecchino Evaristo Gherardi. Fino ad una “Storia di Prato” in più volumi, che approfondiva aspetti di Prato noti e meno noti e che si era cercato di valorizzare sul piano della conoscenza.

È chiaro che il libro di Bambagioni è incentrato sulla città, sulla sua conformazione sociale, sulla sua forte e dinamica vocazione industriale, sulla sua storia attuale, riletta nell’arco di sessant’anni di vita. Un libro interessante anche per questo: per rivedere quello che la città è stata e che ormai non è più, dopo un lungo travaglio iniziato più o meno verso il 1985 e non ancora concluso, ma che ha portato a radicali cambiamenti sia nell’economia che nel mondo del lavoro.

Oggi ci troviamo di fronte e analizziamo con grande cura e attenzione i resti di una città totalmente mutata, di una industria non ancora del tutto metamorfizzata e che non ha ancora individuato la strada sulla quale proseguire. Al tessile si è sostituita in gran parte l’incerta economia dell’immobiliarismo, soggetta a crisi sempre più profonde. Restano le fabbriche di maggior levatura creativa e capacità produttiva e di marketing, di maggior flessibilità nell’adeguarsi ai tempi nuovi.

Ma tutto il resto, la leggenda, è cronaca andata.

Il libro è anche questo: un passaggio nel tempo, da quando i telai battevano tutta la notte per tutte le notti dell’anno nel cuore della città. Quando la gente che veniva da fuori era convinta che piovesse notte e giorno e invece erano le spole dei telai che si inseguivano ininterrottamente in una corsa a fare che sembrava inarrestabile.

E invece...

Introduzione

L'anno scorso, alle esequie di un comune amico pratese, uscendo di chiesa, mi ritrovai con Umberto Mannucci e Umberto Cecchi.

Parlando del defunto, ne ricordavamo insieme alcuni aspetti dell'attività, occasioni di incontri ed episodi a lui e a noi occorsi. Ad un certo punto i miei due amici mi "presero in mezzo" e – come se si fossero messi d'accordo – mi dissero che io avrei dovuto scrivere di cose e di fatti occorsi durante la mia attività pubblica nel secolo scorso perché, dicevano, quando fossi scomparso sarebbero spariti con me anche notizie, ricordi e curiosità di avvenimenti e persone che avevano animato la vita pubblica di Prato di quegli anni.



L'autore a ottant'anni.

Facendo i debiti scongiuri, nei giorni seguenti mi capitò di ripensare a quanto mi era stato detto dai due amici, l'uno scrittore e presidente dei Bibliofili Pratesi, l'altro anch'esso scrittore e giornalista, attualmente il più famoso a Prato, secondo me.

Entrambi ritornarono ben presto sull'argomento, reiterando le loro proposte e contestando tutte le mie obiezioni. La più importante delle quali era la mia età: a quasi ottant'anni non si può diventare di punto in bianco scrittori, avendo per tutta la vita svolto tutt'altra professione, quella di amministratore e dirigente di aziende o enti, agli antipodi di un impegno letterario serio e sperimentato. Tant'è vero che questo mio lavoro non è certamente a livello dell'opera di uno scrittore; ma per fortuna numerosi sono stati gli amici che mi hanno aiutato con importanti contributi scritti, non certo secondari per comprendere meglio questa per me audace iniziativa.

Debbo ringraziare i due amici che mi hanno spinto a questa avventura, che sicuramente senza il loro insistente incoraggiamento non avrei mai affrontato: alla fine ne ho tratto personale giovamento, perché mi ha fatto scuotere di dosso la polvere del tempo e mi ha snebbiato la mente che gli anni avevano offuscato, obbligandomi a ricordare e a rileggere e ripassare decine di pubblicazioni.

Perciò a conclusione, mi pare giusto raccomandare agli amici ottantenni di fare la stessa cosa: sono certo che anche loro ne trarranno giovamento.

SESSANT'ANNI A PRATO

nei ricordi di un protagonista

Un ragazzo sul Bisenzio

Il Bisenzio, il fiume di Prato, nasce sui monti dell'Appennino, nel comune di Cantagallo, "si dichina" verso il piano, attraversando i comuni di Vernio, Vaiano, Prato, Campi Bisenzio e finisce nell'Arno a Signa.

Da ragazzo non conoscevo Prato, però conoscevo molto bene il Bisenzio, che per noi ragazzi di Signa non aveva segreti.

Tutti coetanei, appartenevamo a qualche "banda", come "I ragazzi della Via Paal": oltre alla nostra, che era la banda della stazione, c'era la banda di Castello, quella della Costa e quella di Piazza Nova. Il nostro campo di battaglia era costituito dal Bisenzio e da "i Renai", che era la cassa d'espansione del fiume per le piene, inevitabili e frequenti, nella stagione delle piogge. In quei posti, a cui si accedeva dal ponte di Navanella, si consumava la nostra infanzia tra duelli con spade di legno, partitelle di calcio, sassaiole e cacce a lucertole, ramarri e bisce acquaiole.

D'estate, durante la stagione secca, il Bisenzio "sgallava", così si chiamava il fenomeno delle acque scure e anche colorate con i pesci che passavano morenti a pancia all'aria nella corrente, e le anguille che resistevano negli anfratti delle rive, infilandosi nella melma tra l'erba e le canne: in quei giorni le anguille si catturavano facilmente, a secchiate.

Dal ponte della ferrovia si vedeva l'Arno, le cui acque erano discretamente pulite, e la foce del Bisenzio, le cui acque rilasciavano invece una striscia nera, lunga sino al Ponte, quello vecchio, in seguito distrutto dalla guerra, che distava non meno di trecento metri.

Lo stesso spettacolo era visibile per l'Ombrone, che nell'Arno lasciava anch'esso una lunga striscia colorata, come ben si vedeva dal Poggio di Castelletti.

I renaioli e gli adulti che frequentavano i due fiumi dicevano che il degrado delle acque era da ascrivere ai pratesi e alla loro attività indu-



16 febbraio 1944. Gli effetti del bombardamento su Piazza Mercatale con la distruzione della chiesa di San Bartolomeo e del grande tabernacolo della Madonna di Filippino Lippi.

striale che, senza regole, avvelenava le acque con l'immissione dei residui delle lavorazioni tessili.

Sessanta anni dopo, il ragazzo che alla foce del Bisenzio tirava sassi alle lucertole o cercava di catturare le anguille che sfuggivano all'acqua avvelenata, è ritornato sul fiume a Prato. Al Cavalciotto la deviazione dell'acqua entra nelle gore, come secoli fa, ma ora quell'acqua non manda più mulini o macchinari, né annaffia gli orti dei conventi, ma irrorà tutto il territorio e con le sue gore sotterranee trasporta acqua disinquinata dall'impianto di depurazione di Baciacavallo; alla Tignamica l'antico Ristorante ha ripreso a servire i clienti con l'antipasto di pesciolini fritti, presi dal vascone sul fiume, vivi e saltellanti; alla foce, nei Renai di Signa l'acqua pulita e pescosa si confonde con quella sorgiva di una dozzina di laghetti, disposti lungo l'alveo del fiume da San Piero a Ponti sino allo "stato libero dei Renai" di Signa, dove chi si contenta prende il sole d'estate disteso sull'erba o fa un giretto in barca. Sugli argini che da nord a sud entrano in città a Prato si circola in bicicletta e anche a piedi sulla pista ciclabile, in attesa del "Parco" che prima o poi si farà.

Tutte le volte che guardo il fiume mi commuovo a pensare che tra le sue rive furono sparse le ceneri di Armando Meoni, secondo la sua

volontà e contravvenendo alla legge che prevedeva la tumulazione nel cimitero anche per le salme cremate.

Per trent'anni le sabbie e la ghiaia, che sotto il limo dei Renai per secoli si erano accumulate, sono finite a Prato per essere impiegate nella costruzione di case e fabbriche, e l'acqua sorgiva che ora riempie quei laghi serve a dissetare il popolo del Consiag, che vi attinge nei periodi di siccità.

A ben guardare Signa è stata ed è perciò una "appendice" di Prato: chissà come hanno fatto i politici a dimenticarsene, quando hanno stabilito a Lecore e Comeana i confini della neoprovincia di Prato.

Di Prato risentii parlare durante la guerra e specialmente prima del passaggio del fronte. La mia famiglia era allora sfollata a Lastra a Signa, a casa dei nonni materni. Nel maggio del 1944, da lontano, tra i campi e gli argini dei torrenti Rimaggio e Vingone (dove correavamo appena si sentivano le sirene dell'allarme aereo) vidi uno spettacolo che non dimenticherò mai, vivessi mille anni. Da quella posizione si sentiva dapprima il rumore crescente degli aerei in alta quota che si avvicinavano, in formazioni compatte; poi, quando si trovavano sulle nostre teste, cominciarono a sganciare le bombe che si vedevano chiaramente, brillanti d'argento nel sole dell'alba, e venivano giù, cadendo diversi chilometri più a nord. Dopo alcuni silenziosi secondi apparivano colonne di fumo che si sprigionavano dal terreno e dopo altri secondi ancora si udivano i rumori distinti delle esplosioni.

La gente che assisteva allo spettacolo pregava e commiserava: "Bombardano Prato! È Mezzana! Povera gente!". In quella stessa occasione, e con la stessa angoscia, ho assistito nell'inverno e nella primavera del 1944 a tutti i bombardamenti di Prato.

Sino a quel momento la mia conoscenza di Prato non era andata al di là di questi episodi, ma in cuor mio mi ripromettevo di fare con questa città una conoscenza migliore e diretta. Il che avvenne un bel giorno del settembre 1947.

Nell'agosto avevo preso parte ad un corso d'istruzione sindacale della durata di circa dieci giorni che si era svolto alla Badia Fiesolana, attualmente sede dell'Università Europea, che aveva impegnato una trentina di giovani provenienti dall'Azione Cattolica toscana e disponibili ad un impegno di lavoro nel campo sindacale. Segretario del corso era un mio caro amico, Giorgio Giorgi, insegnanti e dirigenti delle ACLI erano padre Terzi, gesuita impegnato in campo sociale, l'ingegner Giancarlo Ledivelec, presidente regionale delle ACLI e il dottor Dino Penazzato delle ACLI romane. Verso la fine del corso arrivò Maurizio Vigiani, un operaio della Galileo di Firenze, che svolgeva le funzioni di

segretario della nostra corrente sindacale di Prato: raccontò delle difficoltà che incontrava nello svolgimento della sua attività e chiese che la direzione delle Acli gli inviasse un giovane aiutante.

I dirigenti presenti al corso mi interpellarono ed io accettai di buon grado, avendo avuto già l'occasione di conoscere Vigiani come una brava e coraggiosa persona nel corso di una manifestazione politica svoltasi a Firenze, nel 1946, ad un grande comizio di Alcide De Gasperi.

DE GASPERI E PRATO

Il 30 maggio 1946 era il giovedì dell'Ascensione e di lì a tre giorni, il 2 giugno, si sarebbe votato per il Referendum "Repubblica o Monarchia" e per eleggere l'Assemblea Costituente: erano le prime elezioni politiche generali dalla fine della guerra e della dittatura fascista. Era un evento che si sarebbe scritto nei libri di storia.

Presidente del Consiglio dei Ministri era Alcide De Gasperi, a capo di un Governo di coalizione formato dai sei partiti del Comitato di Liberazione Nazionale che dal 25 aprile 1945 governava in emergenza il nostro Paese.



Elezioni del 2 giugno 1946 per la Costituente e il Referendum: Alcide De Gasperi parla in Piazza della Signoria a Firenze.



Prato, 30 maggio 1946. L'arrivo del presidente del consiglio Alcide De Gasperi all'albergo "Stella d'Italia". A riceverlo, tra gli altri, il segretario della DC pratese Aldo Pieragnoli.

Quel 30 maggio, Alcide De Gasperi parlò in varie città della Toscana; a Firenze, lo fece in Piazza della Signoria, a fianco della Loggia dell'Orcagna, davanti a una grande folla, affascinata, come dovunque lui parlasse, dall'eloquenza forte e severa dell'oratore e dalla grandezza, chiaramente avvertita da tutti, del personaggio. Tra una vera moltitudine di persone, con un piccolo gruppo di compaesani, mi ritrovai anch'io, diciottenne, a fare la mia prima esperienza politica.



La folla in Piazza del Duomo assiste al comizio di De Gasperi a Prato.



Prato, 30 maggio 1946. De Gasperi parla alla folla riunita in Piazza del Duomo. Al suo fianco, Aldo Pieragnoli.

Anche a Prato, quel giorno avrebbe dovuto essere un evento eccezionale per la popolazione pratese, che riempiva la piazza del Duomo per ascoltarlo: invece, fu trasformato in uno spettacolo degradante.

Come racconta "L'Osservatore toscano", appena De Gasperi arrivò con l'auto davanti alla "Stella d'Italia", da dove avrebbe dovuto parlare, dal Corso sbucò una fiumana di gente, che non aveva nessuna intenzione di stare ad ascoltarlo; anzi, da sotto la finestra alla quale era affacciato, la "claque" comunista cercò di coprire la voce dell'oratore con fischi e schiamazzi continui. Nonostante le rumorose interruzioni, De Gasperi riuscì a parlare per circa mezz'ora. L'indegna gazzarra si scatenò poi con violenza all'uscita dalla "Stella d'Italia": un gruppo di energumeni si strinse addosso alla macchina del Presidente, tentò di rovesciarla, sputando verso l'interno della vettura e terrorizzando la figlia dello statista che si trovava con lui. Né il servizio d'ordine, né gli attivisti della DC riuscirono ad evitare quel vergognoso atto antidemocratico, che colpì profondamente i sentimenti di tutti cittadini onesti pratesi e non solo.

Alcide De Gasperi fu a capo di otto Governi.

Dopo il 2 giugno 1946, che risolse il problema istituzionale e che con l'Assemblea Costituente consolidò il sistema democratico tramite la



Alcide De Gasperi parla dalla finestra della “Stella d’Italia”.

Costituzione, secondo me ancora validamente apprezzabile, e dopo aver escluso dal Governo socialisti e comunisti, ottenne la grande vittoria del 18 aprile 1948, che dette il via alla ricostruzione del Paese. Il 7 giugno 1953 ottenne una ulteriore conferma per la DC, ma non riuscì a far approvare la riforma elettorale che avrebbe potuto assicurare governi stabili. In occasione di ogni elezione partecipava attivamente alla campagna elettorale, girando e parlando in tutta Italia, anche in Toscana; Prato, però, non ebbe più l’occasione e l’onore di una visita del grande statista.

Quando De Gasperi morì, il 24 agosto 1954, nella sua casa di Sella di Valsugana, con un treno speciale la salma fu trasportata fino a Roma. Lungo il percorso del treno fu una vera apoteosi. Milioni di italiani, assiepati lungo i binari e nelle stazioni attraversate dal treno, applaudevano commossi al passaggio della bara del più grande statista italiano del secolo scorso. Il treno transitò anche dalla stazione centrale di Prato, non si fermò ma rallentò, dando l’occasione a migliaia di pratesi di un applauso riconoscente e commosso; altri numerosi pratesi erano andati alla stazione di Firenze, dove il treno fece una breve sosta.

Alcide De Gasperi fu sepolto nell'atrio di San Lorenzo al Verano, in un sarcofago sul quale spicca la scritta "Al Presidente della ricostruzione".

Anni dopo, qualcuno si accorse che la vedova viveva in ristrettezze economiche: fu disposta allora la concessione di una pensione.

PRIMI PASSI NEL SINDACATO

Alla fine del corso di istruzione sindacale, in bicicletta e calzoni alla zuava (come allora usava per i giovani non ancora uomini) mi recai a Prato. Per quanto nato e vissuto a Signa, che distava solo quindici chilometri, non c'ero mai stato prima.

A quell'epoca, la strada più breve era la "strada militare barberinense", portava da Signa all'Indicatore, girava dopo un centinaio di metri nella direzione di San Piero a Ponti, e continuava, praticamente deserta per un paio di chilometri, sino all'abitato di San Martino a Campi. Era costeggiata da cumuli di pietra ai due lati, dove lavoravano strane figure umane, da tanto tempo ormai sparite e dimenticate, che, armate di appositi martelli, spezzavano le pietre una ad una, riducendole nella misura idonea per essere poi adoperate a formare il piano stradale.

Da Campi Bisenzio raggiunsi Prato e arrivai in Piazza Duomo.

Era una bella giornata di fine settembre del 1947. Nella piccola sede di fortuna delle ACLI, in una stanzetta al piano terra del Palazzo Vescovile, incontrai, oltre a Vigiani, che mi presentò, il presidente Emilio Nincheri, il ragionier Aldo Petri, nuovo segretario della DC pratese e Don Milton Nesi, Parroco di Coiano e assistente delle Acli pratesi. Quest'ultimo, un uomo assai robusto, mi affascìnò per la cordiale risolutezza e il coraggio che sapeva infondere.

Ebbi l'incarico di organizzare i gruppi di lavoratori cristiani secondo le categorie professionali d'appartenenza, di fabbrica e di luoghi di provenienza. Giravo in bicicletta per tutto il territorio pratese, radunando gli amici e parlando con tutti.

Mi resi conto ben presto che molti di loro avevano bisogno di essere incoraggiati per fronteggiare lo strapotere risoluto dei lavoratori comunisti. Devo dire che ebbi l'impressione che l'elemento femminile mostrasse più grinta di quello maschile.

Nonostante che tutti i lavoratori, indipendentemente dall'orientamento politico, appartenessero ad un'unica organizzazione sindacale, la CGIL, e cioè alla stessa Camera del Lavoro che a Prato si fondava su



Don Milton Nesi (1912-1964), maestro di vita.

tre correnti sindacali (la comunista con segretario Luigi Bonistalli, la socialista con Remo Sanesi, la cristiana con Maurizio Vigiani), il contrasto prepotente della maggioranza comunista si faceva sentire nelle principali fabbriche.

Il Patto di unità sindacale era stato firmato nel 1943 da Giuseppe Di Vittorio per la corrente comunista, Bruno Buozzi per la corrente socialista, e Achille Grandi per la corrente cristiana, ma le storiche divergenze rimanevano assai marcate ed episodi d'intolleranza si manifestavano sempre più frequenti. Per noi sindacalisti cristiani l'ordine di scuderia era il seguente: non attentare all'unità sindacale (che poteva essere una conquista sociale), per evitare di essere accusati di rompere il fronte dei lavoratori, ma comunque difendere i nostri iscritti con energia. I nostri dirigenti non si facevano illusioni: stava calando la cortina di ferro, il mondo si spaccava in due parti e alla prima occasione, politica probabilmente, si sarebbe arrivati alla scissione sindacale.

Ecco perché, attraverso l'organizzazione delle ACLI, il mondo cattolico si preparava all'evento, con un'attività di preparazione pre e parasindacale.

Il compito mio essenziale per il momento era quello di raccogliere e organizzare i nostri amici. Se la stagione lo consentiva mi muovevo con la bicicletta attraverso tutto il territorio, che era assai vasto: soltanto il Comune di Prato contava ben quaranta frazioni. Quando Vaiano divenne comune autonomo nel 1949 sottrasse circa 9.000 abitanti e distaccò numerose frazioni (La Foresta, La Tignamica, La Briglia, Schignano, Sofignano e Faltugnano), ma il lavoro che mi si chiedeva non diminuì, perché dovevo continuare ad occuparmi attivamente di quel territorio, che includeva alcune delle fabbriche più importanti della zona.

Tanto per fare un esempio, il Lanificio "La Briglia" contava circa duemila dipendenti ed era entrato in una crisi fatale per l'occupazione: si trattava di uno stabilimento enorme, posto tra il Bisenzio e la strada statale della Val di Bisenzio (la S.S. 325 nasceva dal Ponte di Signa e attraverso Prato, Vaiano, Vernio, Montepiano finiva a Sasso Marconi). Quello stabilimento era uno di quelli cresciuti per la produzione militare (stoffa per divise e coperte) e ormai condannato. Non era il solo, perché lungo la Val di Bisenzio esistevano numerosi stabilimenti di quel tipo, che avrebbero dovuto riconvertirsi radicalmente. Frattanto gli operai venivano mandati, un po' per volta, in disoccupazione (non esisteva ancora la Cassa Integrazione), con tutto il corollario di scioperi e agitazioni. Quella fu forse la crisi più grave della industria tessile pratese, scoppiò alla fine della guerra e coinvolse tutto il comparto.

A Vaiano facevo incontri tutte le sere con i nostri lavoratori ed i membri delle Commissioni interne. Durante l'incombente stagione invernale ero costretto a muovermi con l'autobus dei turni operai. Si faceva tardi, ma la cordiale disponibilità del parroco di Vaiano, don Enzo Coppini, mi metteva a disposizione una fredda cameretta nella Badia annessa alla Chiesa.

Costituii a Vaiano un gruppo numeroso, entusiasta, con l'elemento giovanile in prevalenza, che mi ha sempre gratificato dell'amicizia e della solidarietà più fraterna, tanto che il 1° maggio 1948 celebriamo la Festa del Lavoro con una gita collettiva di oltre cinquanta partecipanti sulla Calvana. Giornata di sole, con le ginestre in fiore, amicizia ed entusiasmo giovanile: è per me uno dei ricordi più belli della mia vita di sindacalista. Rispondevamo così ad una ennesima prepotenza

del segretario della Camera del Lavoro di Vaiano, Carlo Ferri, che mi aveva impedito di parlare in piazza per la corrente sindacale cristiana.

Si diceva che il Ferri fosse stato il comandante dei partigiani, rifugiati sul Monte di Iavello, dove erano avvenuti fatti di sangue. Era diventato segretario della Camera del Lavoro di Vaiano e aveva fama di "duro". Quando fu istituito il Comune di Vaiano, fu eletto sindaco e mi piace ricordarlo allorché, nei mesi precedenti alla nascita del nuovo comune, organizzò una dimostrazione sindacale un po' diversa dalle solite: uno sciopero "alla rovescia". Senza autorizzazioni, senza denari e contributi da nessuna parte, aveva formato squadre di operai disoccupati, volontari, e li aveva impegnati a costruire una strada a monte della preesistente, una variante alla Statale, di cui il paese e la Vallata avevano bisogno per deviare il traffico in transito. Ricordo bene d'aver visto gli operai, abituati ai telai e alle macchine tessili, con picconi e badili contro le rocce del poggio per creare un piano percorribile, il più largo possibile, con dislivelli accettabili. Di carattere scomodo e difficile, dopo essere stato sindaco, il Ferri finì per mettersi in contrasto con i suoi compagni dirigenti del Partito Comunista perché fu poi emarginato e non ebbe più alcun altro incarico.

Ebbi occasione di incontrarlo diversi anni dopo: non stava bene ed era piuttosto avvilito, perché era ricoverato in ospedale. Lo confortai e gli feci coraggio.

Quando morì fu seppellito nel cimitero nuovo di Vaiano, in fondo al paese, e bene fecero a ricordarlo con un piccolo monumento funebre.

Alle elezioni politiche del 18 aprile 1948 non potei votare perché non avevo ancora i 21 anni, ma mi impegnai per agevolare l'elezione dell'avvocato Guido Bisori, che don Milton Nesi mi chiese di aiutare, approfittando delle mie fresche conoscenze fatte durante gli ultimi mesi, che mi avevano visto in giro dappertutto. Il mondo cattolico pratese era impegnato a fondo per la riuscita dell'elezione di Guido Bisori, unico candidato DC a Prato, indicato sia alla Camera che al Senato: Bisori fu eletto a tutti e due e optò per il Senato.

Quelle elezioni furono un grande trionfo per la Democrazia Cristiana e per Alcide De Gasperi: il 18 aprile 1948 resta nella storia del nostro Paese una data memorabile, perché sarebbe stato prodromo di mezzo secolo di progresso. Il 20 aprile si festeggiò la vittoria nella modesta sede del Partito, in Via Cairoli. Parlò il Segretario DC Aldo Petri e anche naturalmente i due neo-eletti senatori: Guido Bisori, avvocato amministrativista, per il Collegio di Prato, e Maurizio Vigiani,



20 aprile 1948. Nella sede pratese della DC di Via Cairoli si celebra la vittoria alle elezioni politiche e l'elezione dei senatori Guido Bisori e Maurizio Vigiani. Parla il segretario Aldo Petri.

operaio alla Galileo di Firenze e segretario della Camera del Lavoro di Prato per la corrente cristiana, per il Collegio del Mugello.

Il 18 aprile 1998, cinquant'anni dopo, un giornale di Prato invitò due pensionati di lungo corso, Giorgio Vestri e Silvano Bambagioni ad un incontro a due per discutere l'avvenimento del 18 aprile 1948, che ci aveva visti schierati su due fronti contrapposti: entrambi riconoscemmo che nonostante i contrasti ideologici, in quegli anni ci si trovava d'accordo quando erano in gioco gli interessi di Prato e dei suoi cittadini. Ricordai a tale proposito alcune vicende discusse in Regione, della cui amministrazione Vestri era entrato a far parte dopo la sua esperienza di sindaco, e convenimmo che col tempo aveva sempre più preso corpo tra noi rispetto e amicizia vera, senza fraintendimenti. Giorgio, ricordando il 18 aprile, confessò che i risultati di quel voto gli fecero tanto male, ma concluse che, col senno di poi, non si peritava a riconoscere che: *"Meno male che vinceste voi: non so proprio che cosa sarebbe accaduto se invece avessimo vinto noi"*.

Giorgio Vestri fu sindaco di grande personalità e intuizione politica, emergendo tra le altre figure di pur bravi amministratori che il Partito

Comunista ebbe la buona sorte di avere tra le sue fila nei decenni successivi alla guerra. È d'uopo ricordare Roberto Giovannini, sindaco anche lui, non solo onesto, ma addirittura "micagnoso" nel controllare le spese del Comune: lo si poteva trovare nel suo studio, chino sui conti dell'amministrazione, a controllare, *una ad una*, le fatture delle spese.

Divenuto deputato, fu tra i promotori più impegnati per il riconoscimento della Provincia. E poi apparteneva di diritto a questo gruppo anche Lohengrin Landini, anche lui sindaco, di carattere cordiale ed aperto, mai fazioso; dotato di una non comune intelligenza operativa, si muoveva e si mostrava per quello che era, un manager di grande personalità. E come non ricordare Alessandro Lucarini, Bruno Niccoli, e tra le donne Liliana Rossi ed Eliana Monarca...

Tra i Socialisti ho conosciuto bene Carlo Montaini, che ha diviso la sua non comune managerialità tra il Comune e l'Ospedale; e Alfredo Moncelli, impiegato alla CAP, e contemporaneamente sindaco prima di Vernio e poi di Cantagallo, lavoratore instancabile: la mattina faceva il sindaco, e dalle 14 alle 22 lavorava alla CAP, e così per tutta la vita, senza mai perdere una giornata di lavoro.

Anni dopo, come mio vice presidente alla Cassa di Risparmio avrei conosciuto molto bene Mario Bernocchi, imprenditore d'orientamento socialista, integerrimo ed accorto amministratore.

Poco tempo prima delle memorabili elezioni del 18 aprile 1948, le Acli ebbero una nuova sede in Via Guizzelmi, sopra la Farmacia "Nera". Alle elezioni per il Sindacato della Terra, unitario presso la Camera del Lavoro, si ebbe un risultato abbastanza sorprendente. Infatti furono i contadini che votarono in maggioranza per la nostra lista: molti di loro avevano fatto parte sino al 1924 delle "Leghe Bianche" di Prato e ricordavano con affetto Marino Olmi, il loro sindacalista perseguitato dai fascisti, picchiato e per i postumi del trauma morto in giovane età.

NASCONO I SINDACATI LIBERI

Nella nuova sede vennero a collaborare due giovani, che avevo conosciuto durante la campagna elettorale, Linaro Checchi e Paolo Quadretti, che insieme a me posero le basi per la fondazione dei Liberi Sindacati, che nacquero provvisoriamente nella sede delle ACLI all'indomani del 14 luglio 1948, giorno dell'attentato a Togliatti e dello sciopero politico a carattere insurrezionale che ne seguì in tutto il Paese. Nella nuova sede



Roma, novembre 1948. Un gruppo di delegati toscani al congresso di fondazione dei sindacati liberi. Si riconoscono a destra Silvano Bambagioni e Linaro Checchi.

e con i nuovi addetti ben presto l'organizzazione dei Liberi Sindacati si rinforzò con una partecipazione di lavoratori prima doppia e poi anche tripla rispetto alla fase iniziale: in appena un anno i lavoratori iscritti salirono a circa duemila, di cui il 70% nel settore tessile.

Il Congresso locale assegnò gli incarichi, eleggendomi a Segretario dell'Unione Comunale (formata da tutte le categorie), mentre Checchi e Quadretti furono eletti rispettivamente Segretario e Vice Segretario del Sindacato tessile provinciale.

Per far fronte all'aumento degli iscritti, la CISL Nazionale ci mise a disposizione una nuova sede in Via Pomeria n. 64, dove fino al 1954 lavorai in un ufficio al piano terra, affinandomi nella conoscenza economica e produttiva di Prato, allargando e mantenendo i collegamenti con centinaia di lavoratori delle diverse categorie.

Sempre assai impegnato, trovai anche il tempo per studiare: sacrificando in quegli anni riposi e ferie, pur non frequentando neanche una

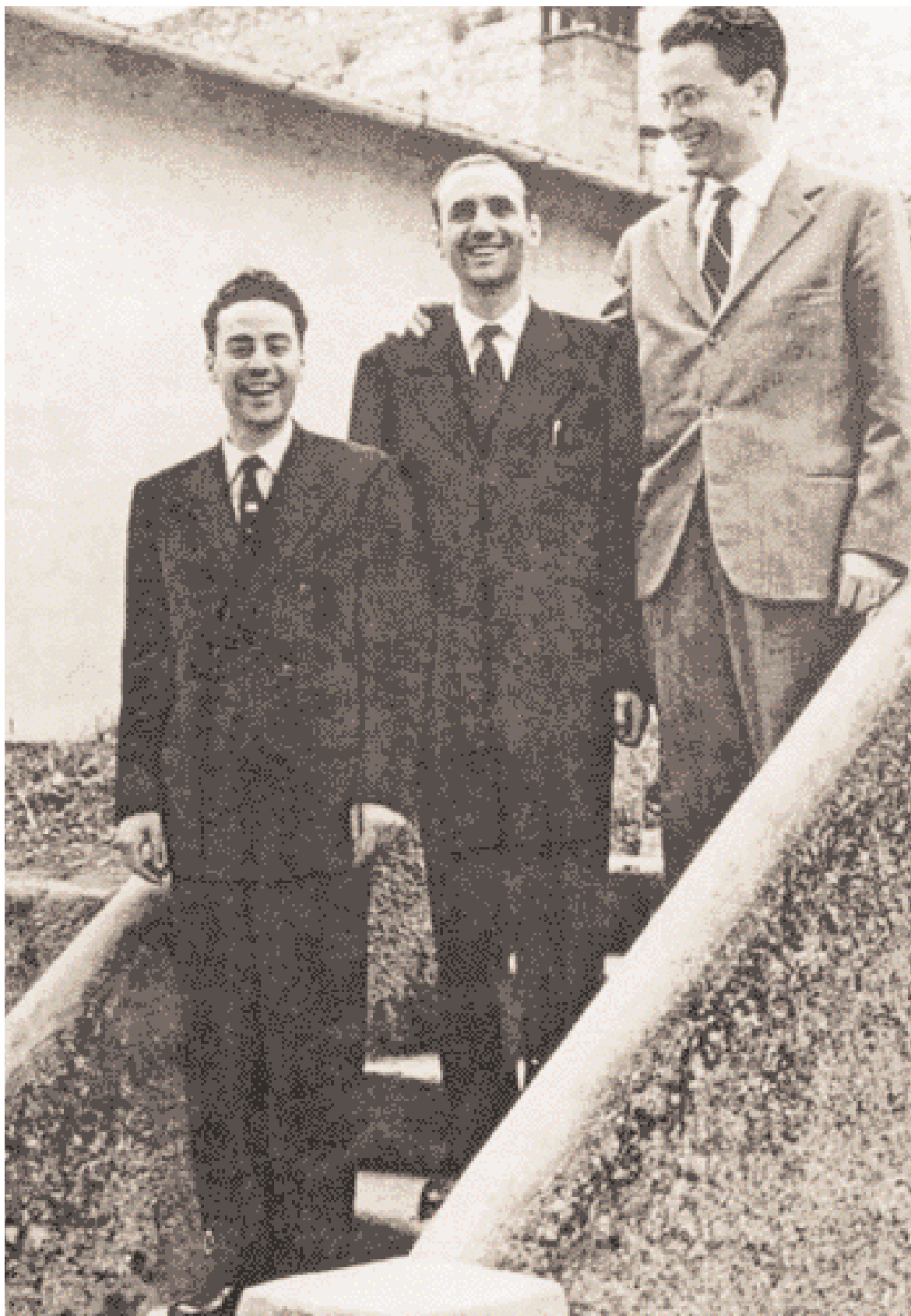


1949. In occasione della inaugurazione della sede della CISL di Via Pomeria, l'onorevole Cappugi con i dirigenti pratesi Caiazza, Bambagioni e Checchi.

lezione all'Università, sostenni esami e tesi e mi laureai nel giugno del 1954 con 90/110 alla Facoltà di Scienze Politiche a Firenze. Alla fine di quello stesso anno mi sposai e l'anno dopo, quando lasciai il Sindacato, nel quale mi ero impegnato per sette lunghi anni giovanili, ma che mi avevano anche formato il carattere, ero già diventato padre per la prima volta.

Che cosa mi ricordo di quegli anni? Dopo mezzo secolo ho ancora ben in mente il ricordo delle lotte sostenute, non soltanto nell'interesse economico dei miei associati, ma anche per la loro difesa dallo strapotere delle violenze morali e delle intimidazioni della maggioranza comunista, specialmente in occasione di scioperi politici, ai quali sistematicamente il Libero Sindacato si opponeva. Durante gli scioperi il telefono che collegava i nostri iscritti con la nostra sede era in funzione anche la notte, perché a Prato nelle fabbriche allora si lavorava anche la notte con il terzo turno.

I lavoratori pratesi, appena passata la guerra, furono i protagonisti della ricostruzione delle fabbriche: che fossero impiegati o operai, con diverse mansioni e specializzazioni, tutti si impegnarono faticosamente con le imprese edili per rimettere in piedi i loro ambienti di



1950. La nuova sede di Via Pomeria della segreteria della CISL: Bambagioni, Checchi e Quadretti.

lavoro. Siccome non tutte le disgrazie vengono per nuocere, dall'evento bellico e dalle gravi distruzioni che subirono le attività industriali, mai risarcite in qualche modo dallo Stato, nacquero una industria edile e una industria meccanotessile assai diffusa, accanto alle poche industrie meccaniche preesistenti, talune sin dal tempo di Giovan Battista Mazzoni.

Feci assai presto a stringere amicizia con tanti degli iscritti al mio Sindacato, anche se ero un sindacalista "in calzoncini corti", amicizie che si sono protratte per tutta la vita.

Mi sento di ricordarne alcuni: Renzo e Mario Bessi, Sergio Borgioli, Giuliana Carlesi, Leonia Colzi, Gianfranco Conti, Nedo Faggi, Pietro Giusti, Rolando e Renato Mannocci, Rolando Nesti, Nilo Niccoli, Dino Pizzicori, Rosa Poli, Laurenzio Roti, Mario Vignolini. Anche la fraterna amicizia con Luigi Caiazza risale a quegli anni.

Il professor Luigi Caiazza era insegnante al Liceo "Cicognini" e fu anche segretario nazionale del Sindacato CISL Insegnanti di Convitto. All'epoca frequentava la nostra sede, prezioso consigliere, impegnato coraggiosamente anche in politica.



Teatro Metastasio di Prato, 1951. L'onorevole Luigi Cappugi, segretario confederale della CISL parla ai lavoratori pratesi.



Luglio 1953. Si è iniziato il settimo governo di De Gasperi, con Amintore Fanfani ministro dell'Interno e Guido Bisori sottosegretario. Finalmente Prato ha un proprio rappresentante nel governo della Repubblica.

La figura del Professor Caiazza spiccava nel panorama politico, ben rappresentando la Democrazia Cristiana e prendendo parte a tutte le campagne elettorali di quegli anni. Bravo oratore, affascinava gli uditori e raccoglieva molti consensi, non solo in Prato, ma anche nella più vasta Circoscrizione della Camera, che comprendeva il territorio delle province di Firenze e Pistoia.

Nel 1963 fu eletto Deputato e confermato in tutte le tornate elettorali successive, alle quali prese parte. Fu anche Sottosegretario alla Pubblica Istruzione, dove ebbe modo di far valere la propria notevole competenza: come Bisori al Senato, così Caiazza alla Camera, sempre in prima fila quando si trattava di ottenere leggi a favore di Prato.

Quando, per sua volontà, concluse il proprio mandato parlamentare, rientrò nei ranghi della pubblica istruzione e fu anche Vice Preside del Liceo Cicognini.

Comunque, per tornare ai miei trascorsi sindacali del dopoguerra, mi preme qui ricordare come anche i nostri associati, soprattutto gli operai, fossero in quegli anni preoccupati per il posto di lavoro, perché le ditte erano giocoforza obbligate ad una profonda ristrutturazione:



19 settembre 1954. Al Teatro Metastasio Guido Bisori commemora Alcide De Gasperi, scomparso il mese precedente.

sparirono le poche “grandi” con mille e più operai, ad eccezione del Fabbricone, la cui produzione non ricadeva nelle “forche caudine” della ristrutturazione post-bellica.

Mi tornano a mente alcune vertenze sorte per contenere la riduzione del personale: prima tra tutte quella del Lanificio La Briglia e poi quella del Lanificio di San Martino, del Calamai sul Bisenzio, del Lanificio di Gabolana, e la vertenza degli assistenti tessili, che non condidremmo, non partecipando allo sciopero indetto dalla Camera del Lavoro. Quella vertenza si concluse in una bolla d’aria, anche perché contro gli assistenti, che erano qualificati “intermedi”, ma che rivendicavano la qualifica di impiegati, si schierarono sia gli industriali che gli operai stessi.

Il caso del Lanificio La Briglia costituiva un caso particolare: tra la fine dell’800 e i primi decenni del ’900 era considerata un modello di città-fabbrica, perché il Paese de La Briglia era nato intorno e per la fabbrica.

Quando però scoppiò la crisi post-bellica, in un paio d’anni la ditta prima ridusse la maestranze e poi dovette chiudere, dando però vita nel contempo a tante piccole aziende artigiane, alle quali venivano affittati i macchinari, primi tra tutti i telai ai tessitori, poi le filande ai filatori e così via...

Il Lanificio La Briglia anticipò un fenomeno che credo sia restato unico in Italia per la massa del macchinario e il numero di operai e lavoratori coinvolti.

L’avvocato Mario Cocco, dell’Ufficio legale dell’Unione Industriale Pratese, affermava di essere stato lui ad inventare l’accorgimento che di colpo trasformava migliaia di operai in artigiani: l’imponente fenomeno dei telai in affitto o ceduti ai tessitori dipendenti in sconto del lavoro commissionato dagli industriali stessi; telai accettati dai tessitori, già dipendenti, a condizione che il pagamento avvenisse, a rate concordate, a sconto lavoro.

Uno dei motivi scatenanti il fenomeno sembra fosse da ricercare nel fatto che i sindacati avessero respinto le richieste degli industriali di assegnare in fabbrica due telai per ciascun addetto, invece che uno.

La Camera del Lavoro e il Partito Comunista, per una visione ideologica di ispirazione marxista, condussero una lunga battaglia, opponendosi nelle fabbriche alla fuoriuscita dei tessitori: a sinistra non si voleva parlare di “artigiani”, ma di “lavoranti a domicilio”, qualifica che gli ex operai tessitori finirono per rifiutare decisamente, come dequalificante.

LA RIVOLUZIONE ARTIGIANA

Si fronteggiarono così due schieramenti: da una parte il Partito Comunista e la Camera del Lavoro, dall'altra industriali, artigiani e Sindacati Liberi, che aiutarono la nascita delle Associazioni Artigiane rappresentative.

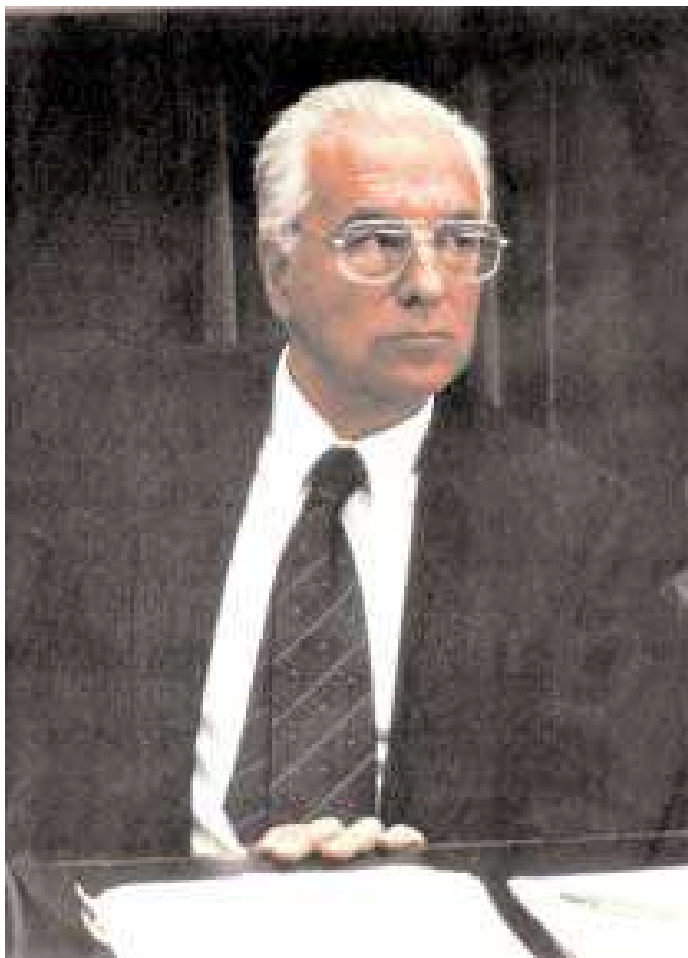
L'Associazione mandamentale degli artigiani di Via Pugliesi (era aderente a livello nazionale alla Confederazione Nazionale dell'Artigianato) a Prato si chiamava con l'indicazione dell'indirizzo della sede, Via Pugliesi appunto, per distinguerla dalla dirimpettaia Associazione Artigiana di ispirazione marxista. Praticamente quello che era successo nell'agosto del 1948, con la scissione sindacale dei lavoratori dipendenti e la divisione in due opposte organizzazioni di segno politico diverso, pochi mesi dopo avvenne anche per le organizzazioni artigiane, prendendo spunto dalla diversa interpretazione del fenomeno dei telai in affitto.

Dopo la prima ondata post-bellica, nella crisi successiva, quella che si manifestò dopo la guerra di Corea, il fenomeno dei telai affittati ai tessitori si diffuse in tutti i lanifici. Forse diecimila, certamente svariate migliaia di tessitori si trasformarono in altrettanti artigiani. Il numero esatto non si riuscì mai a sapere, perché una notevole parte di artigiani era iscritta a tutte e due le Associazioni di categoria.

Si trattò comunque di una rivoluzione sociale di enorme impatto su tutti gli aspetti della società pratese degli anni '50, favorita anche dalla entrata in vigore della legge n. 860 del 1956 che sanciva come artigiano l'inquadramento giuridico dei nuovi soggetti produttivi: tessitori che, lasciati gli stabilimenti a ciclo completo – spariti di fatto in meno di un decennio – si mettevano in proprio, costituendo tessiture per conto terzi con uno, due o tre telai, acquistati oppure avuti in affitto o a sconto di lavoro dall'azienda nella quale avevano lavorato fino a quel momento come dipendenti.

I telai che uscivano dalle fabbriche andavano a finire in ambienti di fortuna, anche stalle dismesse, garages, piccoli stanzoncini, ed erano quasi tutti telai di vecchia concezione, che battevano i classici 90 colpi al minuto, telai che arrivavano a Prato anche da aziende tessili estere che chiudevano o si trasformavano ed ebbero un solo merito: su queste macchine imparavano a lavorare anche casalinghe, ragazzi e pensionati.

Con la fuoriuscita dalle fabbriche si moltiplicò nell'area tessile pratese il numero dei telai in attività per fronteggiare la maggiore, cre-



Alberto Parenti (1928-1993),
direttore della Unione Industriale Pratese,
è il primo presidente CCIA di Prato.

scente richiesta che veniva dall'industria, finché non ci si accorse che la crisi era in agguato e bisognava correre ai ripari. Lo stesso stava avvenendo per le filature, quasi tutte di vecchia concezione, con assortimenti e filatoi vecchi di decenni ed anche per questo reparto si cominciò a mettere in atto un decentramento, e i lanifici, non più a ciclo completo per l'uscita dei reparti di tessitura, subirono l'emorragia anche delle filature.

Ben presto, chi prima chi dopo, tutti i reparti produttivi, compresi tintorie e rifiniture avrebbero subito la stessa sorte.

La componente di sinistra ed i sindacati che ne erano l'espressione abbandonarono la battaglia che portavano avanti da alcuni anni per "declassare" gli artigiani in "lavoranti a domicilio"; finalmente gli industriali più illuminati, che avevano scelto un nuovo, eccezionale direttore dell'Unione Industriali nella persona del dottor Alberto Parenti, gli



Giulio Gacci (1923-1971), fondatore dell'Associazione mandamentale dell'artigianato pratese.

artigiani della Confartigianato di Prato, con Giulio Gacci prestigioso direttore sin dalla scissione in due del movimento pratese degli artigiani, e la Cassa di Risparmio – in radicale trasformazione – furono insieme i fattori che ribaltarono la situazione, impedendo una crisi grave e irreversibile; i tecnici delle Organizzazioni Comunitarie Europee si aspettavano che ciò avvenisse, come già era accaduto al resto dell'industria tessile europea, con la sparizione delle già fiorenti industrie olandesi, francesi, tedesche ed inglesi del settore.

A Bruxelles c'era chi dava per scontato la stessa sorte anche per la superstite industria tessile italiana, per lo meno quella del principale bacino tessile, cioè Prato.

I tecnocrati avevano già dato la loro sentenza: *“si tratta di una industria matura, destinata a finire ben presto”*. Interrogati sulla sorte di Prato, rispondevano che si trattava per loro di una *“lavagna bianca”*, su cui non c'era scritto nulla o non si capiva se vi fosse scritto qualcosa.

Le sistematiche ed approfondite ricerche del CENSIS, commissionate dalla Cassa di Risparmio, riempirono la *“lavagna bianca”* e scoprirono che il distretto tessile di Prato, se opportunamente incoraggiato,

aveva una naturale vitalità. Per una decina d'anni, il CENSIS ebbe modo di estendere le ricerche su Prato, che fu esaminata e studiata sotto tutti i profili, non solo sulla produttività, ma anche come fenomeno sociale, demografico e culturale.

Recentemente il Presidente del CENSIS, Giuseppe De Rita, in una sua lettera mi diceva: *“Mi piace cogliere l'occasione per un ringraziamento molto sentito per averci fatto lavorare tanto su Prato: in quell'ambito territoriale abbiamo scoperto 'l'economia sommersa', 'il localismo' e i 'distretti', che restano le grandi storiche scoperte CENSIS. Ad Alberto Parenti e a te va il nostro costante ringraziamento”*.

A partire dagli anni '70 Prato ebbe così un sussulto di vitalità.

Con le convenzioni stipulate dalle associazioni di categoria, dalla Cassa di Risparmio e dalle ditte fornitrici di macchinario (che si impegnavano al riacquisto eventuale delle macchine), con la creazione di Consorzi di fidi – il più noto Confipra sotto la presidenza di Bruno Benelli, presidente degli Industriali conto terzi – fu praticamente rinnovato quasi tutto il macchinario dell'industria pratese. Per prime le svariate migliaia di telai, battenti 500 anziché 90 colpi al minuto, assegnati a tessitori in grado di gestirne, anziché due o tre, anche 12 a testa.

Sia pure più gradatamente lo stesso avvenne per gli altri comparti produttivi, moltiplicando così la produzione tessile del distretto.

Prato uscì dal suo guscio, per la prima volta fu presente nelle principali mostre in Italia e all'estero, si rafforzò l'esportazione specialmente nei mercati americano, tedesco, francese ed inglese, che arrivarono ad assorbire la maggior parte del prodotto, anche il 60%. Tutte le principali banche estere chiedevano alla Cassa l'apertura di conti correnti, mettendo a disposizione centinaia di miliardi di fidi, con cui si finanziavano le produzioni industriali, specialmente quelle destinate all'esportazione.

Fu così che la Cassa di Risparmio crebbe sino a svolgere oltre il 50% di tutto il complesso delle operazioni attive e passive che si svolgevano nell'area.

Breve storia della Cooperativa Autotrasporti Pratese (CAP)

LA VOCAZIONE PRATESE DELLA CAP

Fu attraverso il Sindacato Libero che la CAP riuscì a realizzare l'obiettivo costituzionale di Cooperativa di Lavoro come era stata definita con la Legge Basevi sulle Cooperative del 1947: soci di una siffatta cooperativa dovevano essere obbligatoriamente lavoratori dipendenti del ramo (autisti, bigliettai, meccanici, impiegati), stabilmente ed esclusivamente impegnati nella cooperativa.

Il Commissario Governativo, che il Ministro del Lavoro aveva nominato nel dicembre 1951 su richiesta dei Sindacati Liberi, aveva il mandato di ripristinare il carattere di cooperativa di lavoro, indicato nell'atto costitutivo e definito con la Legge del 1947, che le vicende intercorse nei primi anni di vita e le interferenze politiche del PCI avevano illegalmente ignorato e tentato di trasformare, per farne una cooperativa mista, cioè uno strumento "politico", inserendo nel corpo sociale persone che non avevano i requisiti previsti dalla legge. L'incapacità di chi gestiva queste interferenze aveva creato una situazione insostenibile, il cui aspetto più eclatante era l'impossibilità di corrispondere le retribuzioni – in ritardo da 6 a 8 mesi – e di pagare i contributi previdenziali.

Il fatto che non si pagassero le retribuzioni provocò la nomina di un Commissario governativo, che entrò in funzione il 1° gennaio 1952: la gestione commissariale del Dr. Pietro Tacconi, onesto professionista fiorentino, riuscì a risanare la Cooperativa, a riadeguare lo statuto ai dettami della legge, ad estromettere le centinaia di soci "abusivi" ed il 27 marzo 1956 ad indire una regolare Assemblea che elesse un Consiglio di Amministrazione, formato da Soci lavoratori e composto da:

- Donin Marcello - Direttore d'esercizio
- Banci Fiorello - Caposervizio
- Bambagioni Silvano - Caposervizio

- Bassi Oscar - Vice Caposervizio
- Moncelli Alfredo - Bigliettaio d'agenzia
- Marchi Ivan - Autista
- Lenzi Duilio - Autista
- e, per acclamazione, il Dr. Pietro Tacconi - Presidente del Collegio Sindacale.

Tra gli Amministratori eletti figuro anch'io, perché da un paio d'anni, lasciato il Sindacato, ero socio e dipendente della CAP e avevo partecipato col Commissario alla sistemazione concessionale e sociale della Cooperativa. Sino al 1992 risultai poi sempre eletto in tutti i Consigli d'Amministrazione, conservando sempre le funzioni di Direttore Generale.

LO SVILUPPO ECONOMICO

Attualmente la Cooperativa di Autotrasporti Pratese è l'azienda di autoservizi più importante della Toscana: ciò si rileva e si conferma da quanto l'attuale Direttore Generale ed Amministratore Delegato Dr. Alberto Banci ci racconta nel suo contributo scritto allegato, dal quale emerge chiaramente come la CAP sia l'azienda più significativa della Regione, non solo perché è diventata la "punta di diamante" di un consorzio di aziende del settore, cui fanno capo anche importanti aziende private (Lazzi, Li-nea ecc.) e aziende già pubbliche come le aziende di trasporti di Livorno, Pisa, Pistoia e Lucca. Infatti la CAP ha oggi partecipazioni finanziarie significative nelle altre aziende del Consorzio e numerosi suoi rappresentanti sia tecnici che amministrativi sono ai vertici della struttura consortile.

Si può anche sottolineare che le impostazioni amministrative e tecniche della CAP sono state adottate in larga misura anche nelle altre aziende del Consorzio.

Com'è stato che una azienda pratese, certamente in partenza la più "povera" tra le altre aziende del settore, senza capitali privati e tanto meno capitali pubblici alle spalle, abbia potuto diventare quello che è oggi, si potrà comprendere con le annotazioni che seguono e prima tra tutte con la storia del suo sviluppo economico, per effetto del quale la CAP, nel suo settore di attività, è diventata una grande azienda.

All'inizio della gestione commissariale, quando la CAP cominciò a pagare alla loro scadenza gli stipendi del personale, non poteva contare



Anni Cinquanta. Quando il capolinea della CAP era in piazza del Duomo.

su alcuna apertura di credito bancario e mettere insieme, ogni quindicina, la somma occorrente per pagare le retribuzioni correnti (quelle arretrate erano state per il momento congelate, mentre il Commissario aveva ottenuto dall'INPS la rateizzazione dei contributi arretrati) non era facile: si accantonava giorno per giorno una parte degli incassi giornalieri e due giorni prima della scadenza due impiegati si mettevano a “fare le paghe”, cioè a preparare le buste per 80 persone.

Era un sistema “arcaico”, ma l'unico possibile per una situazione di emergenza come quella. Dopo circa due anni molto duri, alla fine del 1953, il Commissario riuscì ad ottenere dalle banche una modesta apertura di credito e deliberò che alla fine della sua gestione avrebbe portato il valore della quota sociale in quel momento del valore di 1.000 lire al massimo consentito dalla legge (allora 250.000), mentre avrebbe rimborsato le quote a coloro che non potevano essere soci perché non lavoratori del ramo. Tutti i dipendenti accettarono le condizioni per mantenersi soci, tanto più che quasi tutti erano in credito verso la CAP di somme anche maggiori; coloro che non volevano accettare avrebbero potuto continuare il rapporto di lavoro come semplici dipendenti.

Dopo le prime adesioni era per fortuna scattato *l'impulso virtuoso dell'emulazione* e proprio tutti accettarono la proposta commissariale.

La “riforma delle paghe” era incominciata e con essa il risanamento finanziario.

I creditori tornarono a farsi vivi e accettarono le proposte della CAP, “in primis” i carrozzieri fornitori dei nuovi autobus, che con gradualità sostituirono i “camion con le panche” e via via gli autobus più vetusti.

Le mosse per la riforma delle paghe aziendali:

- 1) la periodicità delle retribuzioni divenne mensile, come nelle altre aziende del settore; la corresponsione dello stipendio fu all’inizio a mezzo di assegni di conto corrente, tratti sulle banche che col loro modestissimo fido (due milioni di lire) ci avevano fatto credito, consentendoci la sopravvivenza e cioè la Banca Toscana e la Cassa di Risparmio;
- 2) di seguito, questi assegni di conto corrente furono aboliti e sostituiti con l’iscrizione a credito dell’intero importo su un conto corrente personale disposto dalla Direzione e intestato a ciascun socio, gestito riservatamente. Una parte dei soci, ricevuto in busta paga il tagliando della retribuzione, passava dal cassiere per ritirare il tutto, altri ritiravano solo parte della retribuzione e sulla somma rimasta in azienda si contabilizzava subito un interesse a favore del



Via Carlo Livi, l’ingresso dell’autofficina CAP, costruita nel 1958.

- 5%: scattò ancora una volta l'*impulso virtuoso dell'emulazione*, e nei mesi successivi furono pochi e sempre meno i soci che prelevavano tutto e subito, e restarono solo quelli che ne erano necessitati;
- 3) il cassiere, figura mitica ed arcaica, era a disposizione tutti i giorni, anche il sabato, per servire chiunque avesse bisogno di prelevare o, *anche*, per incassare da chi si fosse trovato in eccesso di liquidità, magari per la retribuzione di qualche familiare;
 - 4) a ciascun socio della CAP che ne avesse avuto necessità, ma incapiente sul proprio conto, era consentito prelevare allo "scoperto" una somma graduata all'anzianità di servizio;
 - 5) per agevolare i rapporti bancari "sui generis" i soci vennero dotati di un blocco di "assegni aziendali" che avevano la facoltà di cambiare, oltre che col Cassiere, con i "recapiti abbonati", esercizi pubblici dislocati su tutta la rete e con tutte le biglietterie aziendali, anche nella CAP Express;
 - 6) fino a quando rimasero in servizio i bigliettai, questi avevano la facoltà di cambiare assegni propri e dei colleghi. I conteggi per i versamenti alla cassa di Direzione dei bigliettai e dei numerosi recapiti erano molto semplificati, perché invece di spostare o conteggiare banconote o monete, talvolta di importi notevoli (che avrebbero



Ascensione 1961. Si inaugura il garage CAP a Vernio.



1961. La befana ai figli dei soci CAP.

potuto essere smarriti o sottratti), si muovevano per lo meno in parte semplici assegni stampati su carta comunissima, che avevano valore solo per i rapporti interni alla CAP;

- 7) infine, fu creato un vero e proprio Bancomat aziendale “ante litteram” (il nostro “cassiere automatico”); frutto di un’elaborazione tecnica del Dr. Graziano Chiti, uno dei miei principali collaboratori, a cui avevo raccontato delle ricerche in corso all’IPACRI (Istituto per l’automazione delle Casse di Risparmio) di Roma, di cui per 3 anni ero stato Consigliere di Amministrazione. L’IPACRI da tempo aveva terminato le ricerche sul “cassiere automatico”, finanziate dalle sole Casse di Risparmio. La Banca d’Italia non aveva approvato la sua introduzione nelle sole Casse, pretendendo, giustamente, che fosse perfezionato per diventare comune a tutto il sistema bancario. Alla CAP lo realizzammo per conto nostro, bruciando i tempi burocratici, con un TC 800 modificato Olivetti, che fece la sua comparsa in Direzione CAP nel 1978, alcuni anni prima che nel sistema bancario. Era sistemato in una stanzina chiusa, illuminata, dove i nostri soci, in totale privacy, si ritiravano, per fare operazioni di prelievo (con tessera e PIN personali) e ottenere estratti conto del proprio conto personale.

Gli effetti positivi che la CAP riuscì a realizzare furono all'inizio la sopravvivenza economica e in seguito il suo sviluppo, nel momento in cui le altre aziende del settore entravano in crisi. L'importo degli incassi giornalieri di biglietti, abbonamenti, servizi turistici nelle nostre mani ebbero una utilità ripetuta, la Cassa aziendale aveva una disponibilità finanziaria crescente, anche perché l'abitudine di tenere alla CAP i risparmi dei soci (e delle loro famiglie), il cui importo era sempre in crescita, consentì alla CAP di fare a meno delle banche, dove non si registrò più una lira a debito. Le Banche, per la verità, venivano ad offrirci finanziamenti a condizioni favorevolissime, che la CAP molto educatamente, ringraziando, poteva rifiutare.

LA LOTTA PER LE CONCESSIONI

L'assetto concessionario della CAP si era realizzato sotto la gestione commissariale, a seguito di due storiche riunioni al Ministero dei Trasporti, nell'autunno del 1952, per dirimere il contenzioso con la Società Lazzi, e nell'estate del 1955, per dirimere il contenzioso con la VETA.

In precedenza, si era assistito ad uno scontro con la Società SITA per l'esercizio della autolinea Borgo San Lorenzo-Barberino-Prato.

I due incontri erano stati preparati in parecchie riunioni presso l'Ispettorato della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione della Toscana e furono seguiti da riunioni successive all'accordo ministeriale per la messa a punto delle intese intervenute a Roma. Il risultato fu che la CAP poté mantenere pressoché invariati – ma finalmente legalizzati – i programmi d'esercizio che aveva esercitato di fatto e precariamente sino a quel momento; le tre aziende furono costrette a prendere atto che avrebbero dovuto adattarsi a esercitare autolinee in parziale o totale sovrapposizione le une alle altre, senza interferenze perché ciascuna di loro non avrebbe potuto unilateralmente modificare i programmi di esercizio né gli orari, né le fermate né le tariffe dei biglietti e degli abbonamenti, perché sarebbero stati necessari accordi preventivi all'Ispettorato della Motorizzazione competente, accordi non facili tant'è che negli anni successivi fu ripresa la pratica delle cause amministrative e giudiziarie che era stata abbandonata dopo le intese ministeriali.

Nei due incontri al Ministero dei Trasporti e nei verbali delle intese raggiunte, la CAP aveva chiesto ed ottenuto il diritto di prela-

zione nella creazione di autolinee nell'ambito del territorio pratese: la CAP era l'unica concessionaria di autoservizi che avesse sede, officina, garages e Direzione a Prato. Il Ministero non ebbe difficoltà a statuire questa preferenza, inserendola nel testo concordato con gli atti concessionari.

Oggi è tutto cambiato, la filosofia e il diritto, ma a quei tempi c'era in atto una lotta accanita, quasi sempre con carte bollate e decisioni del Consiglio di Stato. Oggi si fanno le licitazioni su base europea e si mettono all'asta i servizi, assegnandoli a quei concessionari che si impegnano ad esercitarli con contributi minori.

A svolgere i servizi urbani di Prato potrebbero essere anche aziende straniere, che si impegnino a costi inferiori a carico dei Fondi "ad hoc".

LE AUTOLINEE URBANE

La CAP aveva scoperto la sua vocazione di azienda pratese, ci credeva e perciò continuò ad operare per unificare la totalità dei servizi che avrebbero interessato il territorio pratese, primi fra tutti gli autoservizi



1950. Autobus CAP n. 1 (Lancia 3RO). Si sostituiscono i camion con le panche sino ad allora in servizio.

urbani della città di Prato, che aveva già cominciato a realizzare negli anni precedenti con concessioni ministeriali, quando ancora la competenza non era stata demandata agli Enti locali.

Nel 1956 il Comune di Prato accettò il programma di intensificazione proposto dalla CAP per coprire l'intero territorio comunale con programmi di esercizio che, su tutte le linee, prevedevano come minimo trenta coppie di corse giornaliere (una ogni mezz'ora), corse notturne e festive e, più che altro, autobus nuovi di fabbrica che la CAP coraggiosamente acquistò con pagamenti a suo carico a lungo termine rateizzati.

Poiché negli anni precedenti la CAP aveva dimostrato una superiore affidabilità, il Comune di Prato le concesse l'esercizio di tutte le auto-linee urbane che si svolgevano nel territorio e che servivano ormai tutti gli abitati e le frazioni del Comune.

In tutti gli anni trascorsi sino ad oggi si sono visti momenti dialettici e anche contrasti, ma la caratteristica principale dei rapporti Comune di Prato/CAP è stata la collaborazione, formale quanto e quando occorresse, sempre concreta e fattiva, come in molti casi non si è riscontrato nemmeno nei rapporti tra comuni e aziende municipalizzate loro dipendenti.

LA MANCATA MUNICIPALIZZAZIONE

Un motivo di contrasto emerse nel 1965 e merita di essere brevemente ricordato per gli sbocchi successivi, che furono occasione di una iniziativa singolare, seguita da tutto il settore con un interesse fuori del comune.

Nel giugno del 1964 la CAP aveva avanzato la richiesta al Comune di essere autorizzata ad un aumento delle tariffe di 10 lire per i biglietti e di 4 lire per le corse in abbonamento, per adeguare i ricavi all'aumento dei costi di esercizio verificatisi nei tre anni precedenti a tariffe invariate; si faceva rilevare che il livello tariffario richiesto era già praticato in altre città, dove peraltro le aziende municipalizzate godevano di congrui contributi a carico dei Comuni da cui dipendevano. Nei mesi che seguirono intercorse una fitta corrispondenza, il Consiglio Comunale esaminò più volte la richiesta della CAP, dapprima sembrò accoglierla, poi (anche a seguito dei contrasti insorti tra la maggioranza del Consiglio Comunale) il Sindaco Giovannini si dimise e fu sostituito dall'On. Giorgio Vestri e il 24 giugno 1965 il Comune

scrisse alla CAP che la Giunta Comunale aveva deciso di *non accedere alla richiesta di aumento delle tariffe urbane, perché non riteneva che l'aumento dei costi d'esercizio dovesse pesare sugli utenti del servizio stesso.*

I soci della CAP furono informati il 28 luglio 1965 con una lettera circolare del loro Consiglio di Amministrazione del dettagliato svolgimento della vertenza. La lettera concludeva: *... A questo punto, non volendo rovinare la nostra cooperativa, sostenendo da soli un troppo gravoso onere per il disavanzo economico di un servizio pubblico, siamo stati obbligati ad adottare una grave e dolorosa decisione: quella della rinuncia dal prossimo 9 agosto al servizio sulle autolinee più deficitarie, cioè le numero 8, 9, 10, 12.*

Naturalmente la decisione della CAP provocò reazioni dure e contrastanti in seno al Consiglio Comunale. Qualcuno ritenne che la CAP avesse voluto mettere in atto un "ricatto" contro l'amministrazione Comunale e, dopo lunghe discussioni, la maggioranza votò un ordine del giorno per procedere alla municipalizzazione del servizio urbano a cui la CAP non si oppose, né avrebbe potuto farlo.

D'intesa con l'Amministrazione Comunale, fu costituita una Commissione che avrebbe dovuto fare tutte le valutazioni economiche e tecniche per rendere operante tale decisione, mentre nel frattempo fu deliberato di corrispondere alla Cooperativa, anziché il richiesto aumento tariffario, un contributo per ripianare il disavanzo del servizio urbano che, in dettagliati rendiconti trimestrali, la CAP avrebbe dovuto dimostrare e la Commissione controllare accuratamente. Questi rendiconti furono sempre accolti senza discussioni, perché la CAP tra i costi indicava solo quelli vivi e solo una lira simbolica per quelli a carattere amministrativo, dell'ufficio movimento, del controllo e degli ammortamenti di impianti fissi: il costo autobus/km. che la CAP presentava al Comune era di circa il 40-50% in meno rispetto a quelli in atto in tutte le aziende municipalizzate di autoservizi della Toscana.

Ciò indusse l'Amministrazione Comunale ad una seria riflessione sulla convenienza economica a rendere pubblico un servizio che andava bene e soddisfaceva la cittadinanza, alla quale poi non sarebbe stato facile spiegare un costo assai superiore a quello della CAP e a completo carico delle finanze comunali.

L'economicità della gestione CAP era da ricercarsi nella organizzazione aziendale in generale e nella produttività dei singoli in particolare; tanto per fare un esempio: un addetto al trasporto pubblico



Un'immagine del passato:
il bigliettaio con l'emettitrice dei biglietti.

locale, che comprendeva il personale di macchina, gli addetti agli uffici movimento e controllo, gli impiegati dell'amministrazione e il personale d'officina, "produceva" oltre 30.000 autobus/km. annui, mentre nelle aziende pubbliche ne produceva non più di 17.000; un socio della CAP guadagnava certamente di più ma con un rendimento quasi o anche più del doppio; l'assenteismo medio annuo alla CAP era del 2,50-3%, contro una media del 10% delle altre aziende; la grande mole dei servizi a noleggio e turistici che la CAP svolgeva riducevano l'incidenza delle spese generali e fisse ed i costi d'ammortamento nel costo autobus/km.

Questa era la situazione con cui Comune e CAP si stavano confrontando in quegli anni e che si protrasse sino al momento in cui la competenza degli autoservizi fu trasferita all'Ente Regione, cui da quel momento in poi fece capo anche la gestione dei contributi del Fondo Nazionale Autotrasporti alle Aziende Concessionarie.

Della mancata municipalizzazione della CAP di Prato, nel periodo in cui tutte le amministrazioni comunali di sinistra mettevano le mani sui servizi pubblici e specialmente sui trasporti urbani, è interessante andare a ricercarne le ragioni.

Per quanto riguarda la nostra Regione, la Toscana, negli anni '60 e '70 in tutte le città, grandi e piccole, ogni servizio era in mano pubblica, amministrato da Aziende Municipali, e l'atteggiamento delle minoranze non era in grado di contrastare tale indirizzo, se non in piccola misura.

I Sindacati, che di questo stato di cose erano stati sin dal principio i promotori, sostenevano tutte le rivendicazioni del personale, anche quelle ingiustificate, che provocavano gravose diseconomie aziendali.

La conflittualità in quelle aziende era più pesante che nelle aziende private di qualunque settore, perché gli scioperi erano più numerosi e colpivano utenti che appartenevano alle categorie più bisognose. Illuminante in proposito fu il punto di vista che manifestarono, nonostante grosse ed oggettive difficoltà, alcuni personaggi ai vertici della Amministrazione Comunale in quegli anni.

Bruno Niccoli fu uno di questi. Era Assessore alle Aziende Municipalizzate nella Giunta capeggiata dal Sindaco Giorgio Vestri, nel momento in cui il Consiglio Comunale votò una risoluzione per municipalizzare la CAP.

Bruno era rientrato a Prato dopo la permanenza di alcuni anni a Mosca, per ragioni di studio, e aveva maturato una notevole esperienza sulle incongruenti gestioni degli enti e delle aziende di Stato in un Paese che da quaranta anni languiva sotto un regime totalitario, che aveva troncato ogni volontà di intraprendenza e di libertà economica. Sulla mancata municipalizzazione della CAP Bruno Niccoli aveva scritto un articolo, su mia richiesta, per il libro sui 50 anni della CAP, raccontando le vicissitudini, le idee, la convinzione finale del grave errore che si sarebbe commesso, e come si decise, con diplomazia e buon senso, a non farne nulla nell'interesse del Comune e dell'utenza.

Mentre scrivevo queste pagine, pochi giorni fa, prima che Bruno venisse a mancare improvvisamente, lo avevo informato del desiderio di ripubblicare quell'articolo e lui ne fu ben lieto.

BRUNO NICCOLI

Nei primi anni della mia permanenza a Prato, quando Bruno Niccoli era il giovane Segretario del Partito Comunista, avevo avuto modo di conoscere su di lui il pensiero di un bravo sacerdote, Parroco a Coiano, Don Milton Nesi, che l'aveva avuto tra i suoi giovani quando era Parroco a La Querce, e che lo ricordava con affetto e nostalgia. Mi ricordo distintamente che un giorno, mentre insieme a lui scrivevamo la pagina pratese de "L'Osservatore Toscano", Don Milton si preoccupava della sorte di Bruno Niccoli, che in quegli anni era in Russia: diceva apertamente di temere per la sua sorte. "Non vorrei che laggiù anche Bruno facesse la fine di Cafiero Lucchesi".



Bruno Niccoli (1926-2007).

Negli anni dell'ascesa al potere del Partito Fascista, Cafiero Lucchesi, giovane comunista pratese, uccise in uno scontro uno "squadrista". Ad evitare le sicure ritorsioni, il Lucchesi espatriò, rifugiandosi in Russia e dopo vari anni si venne a sapere che era stato fucilato in una delle numerose "purghe" del regime stalinista.

La preoccupazione di Don Nesi era eccessiva – come mi raccontò poi lo stesso Niccoli – perché le "purghe" staliniane vere e proprie erano terminate con la morte del dittatore.

Avevo spesso l'occasione di vedere Niccoli alla CAP, quando, Direttore della Cooperativa, ricoprivo anche l'incarico di presidente della Cassa di Risparmio.

Ci scambiavamo opinioni e informazioni nel rispetto dei reciproci ruoli: Bruno era Consigliere dell'Ufficio Italiano Cambi ed era impegnato nel commercio estero, funzione quanto mai importante per Prato che esportava la maggior parte della sua produzione: rappresentava un canale praticamente unico ed esclusivo per le esportazioni in Unione Sovietica, funzione che la moglie Anna Rita svolgeva insieme a lui, egregiamente.

Prima di diventare deputato, Niccoli aveva fatto parte della Giunta Comunale, presieduta da Giorgio Vestri, altro personaggio di primo

piano, che aveva lasciato la Camera dei Deputati piuttosto traumatizantemente per sostituire il sindaco Roberto Giovannini, dimessosi per contrasti politici con altri componenti della Giunta.

In quegli incontri, Niccoli mi domandava spesso della Cassa, che in quei giorni godeva di grande successo, notorietà ed apprezzamento tra i pratesi.

Ho partecipato, da lui invitato, ad un paio di incontri-conferenze a carattere economico, che mi avevano dato l'occasione di esprimere le mie idee sull'attività bancaria in relazione alle esigenze della nostra area, alle funzioni che le Casse, espressioni localistiche, dovevano svolgere per assolvere ai propri impegni statutari con gli utili da impiegare in beneficenza e pubblica utilità.

A tale proposito, un giorno Niccoli mi chiese di fare qualcosa per aiutare il Parroco di Poggio alla Malva (piccola località dove trascorreva le sue ferie), che aveva bisogno di rifare il tetto alla chiesa, e potei accontentarlo. Quando poi andai a vedere di persona, mi tornò in mente una mia visita fatta ventanni prima con l'amico Giacomo Caiani, per parlare col Parroco di allora, Benvenuto Matteucci, noto scrittore cattolico, divenuto Arcivescovo di Pisa alcuni anni dopo.

Poggio alla Malva è il paese di origine dei partigiani Ariodante Nardi e Bogardo Buricchi, insigniti di medaglia d'oro al valor militare: avevano minato un treno merci, fermo alla stazione di Carmignano, carico di esplosivo probabilmente destinato a minare fabbriche e obiettivi strategici del pratese al momento della ritirata delle truppe tedesche. I due persero la vita nell'esplosione.

LA MANCATA MUNICIPALIZZAZIONE

contributo dell'On. *Bruno Niccoli*

Nel novembre del 1965 l'Amministrazione Comunale di Prato si trovò impegnata nella discussione sui servizi di trasporto pubblico urbano, sulle esigenze della popolazione e sulla economicità dei servizi.

Quei temi si imposero all'attenzione del Consiglio Comunale anche a seguito della richiesta, avanzata dalla CAP, di un contributo di 47 milioni per sanare il deficit di bilancio del trasporto urbano, evitando l'aumento delle tariffe.

Contrari si dichiararono i Sindacati e le forze politiche. Personalmente ho vissuto quel momento come Assessore alle Aziende Municipali.

palizzate. Ricordo uno scontro politico lungo e rovente sul tema della pubblicizzazione. La CAP offriva un servizio vitale alla popolazione, dalla quale emergeva una forte domanda di mobilità. Si viveva un periodo particolarmente significativo nella storia della Città, sia dal punto di vista economico che demografico.

Il problema dei trasporti urbani e le complesse implicazioni economiche e sociali erano all'ordine del giorno degli enti locali in tutto il Paese, così come dimostrano, scorrendo la stampa dell'epoca, i frequenti convegni nazionali sul tema in relazione alla crescente motorizzazione privata.

Il Consiglio Comunale di Prato, Sindaco l'Onorevole Giorgio Vestri, si espresse a favore della municipalizzazione del servizio, in attesa di unificare in una azienda pubblica, di dimensioni economiche rispondenti, tutta la rete dei servizi di trasporto. In prospettiva ci doveva essere un coordinamento regionale del settore.

All'Assessorato, di cui avevo la responsabilità, venne dato l'incarico di procedere nello studio della materia, cercando il confronto con realtà cittadine simili a quella di Prato. Lo scopo era di offrire al Consiglio Comunale materiale informativo e dimostrativo tale da consentire una discussione che si potesse concludere con una soluzione del problema così come si poneva a Prato: necessità di mantenere autoservizi essenziali per la popolazione con una decisione non contingente ma di lungo periodo.

Il clima politico era quello della massima intensità dello scontro tra posizioni partitiche ed ideologiche opposte e c'era da superare lo schematismo, che affiorava in ogni occasione di confronto. Inoltre, nel caso particolare, discutere della richiesta avanzata dalla CAP significava ripercorrere la storia stessa dell'Azienda, dal suo nascere al suo divenire elemento di vita della Città.

La crescita demografica, l'accresciuta scolarità, lo sviluppo economico del territorio, l'accresciuta periferia urbana ponevano ai primissimi posti il problema degli autoservizi. Ricordo gli orari di punta degli operai e degli studenti. Tutti se la prendevano con il Comune e con la CAP.

Ero convinto della linea propria del Partito Comunista Italiano favorevole alle municipalizzazioni, in particolare nei settori del pubblico servizio, laddove il privato tende ad abbandonare quando il servizio tende a diminuire, o quando si considera non compatibile, nell'entità con cui si presenta, con il capitale investito. È qui lo scontro vero tra pubblico e privato. La CAP come cooperativa di lavoro non poneva all'Amministrazione Comunale l'abbandono del servizio che aveva in concessione, ma insisteva sull'inderogabile necessità di avere, per il servizio richiesto, un bilancio in pareggio. Era un'azienda privata che svolgeva un servizio

sociale e quindi il Comune doveva provvedere a risolvere il problema: era necessaria la concessione di un contributo.

Dalle ricerche che si andavano facendo emergevano dati che non confortavano la soluzione della municipalizzazione. Infatti su scala nazionale il deficit delle aziende municipalizzate era passato dai 13,7 miliardi del 1961 ai 71,6 miliardi del luglio '63, chiudendo con 120 miliardi a fine '63. Le aziende municipalizzate avevano pianificato un aumento dell'utenza passeggeri per il 1963 pari al 200% rispetto al 1961, ma l'aumento reale dell'utenza fu del 93%.

La fine del 1965 fu per l'Amministrazione Comunale di Prato una stagione di riunioni e di incontri con Sindacati, con i lavoratori della CAP, con le forze politiche e per gli approfondimenti e i confronti conoscitivi con amministrazioni comunali dell'Emilia Romagna e della Lombardia. Ci trovammo davanti a costi altissimi, sopportati dalle aziende municipalizzate di altre città per il servizio delle autolinee urbane. Il costo chilometrico del servizio CAP risultò esser inferiore a quello praticato dalle aziende municipalizzate del servizio urbano delle altre città simili alla nostra.

C'era da prendere in considerazione un altro elemento importante: la legge vigente nel nostro paese dava facoltà alle amministrazioni comunali di procedere alla municipalizzazione – se questa fosse stata la decisione del Consiglio Comunale – del “solo” servizio pubblico urbano. Non dovevamo trascurare che l'Azienda CAP, unica realtà cittadina nel settore, aveva in concessione non solo le autolinee di trasporto urbano, ma anche quelle extraurbane e che con successo aveva ormai avviato un servizio di gran turismo nazionale ed estero. In caso di municipalizzazione approvata, quindi, due settori importanti come il servizio extraurbano e quello turistico, essendo fuori dalle competenze dell'amministrazione comunale, sarebbero rimasti privati, dando luogo ad una divisione in due, una privata e una pubblica, dei servizi che sino ad allora erano stati svolti unitariamente dalla CAP. Non è necessario riportare qui le fasi di scontro e di discussione, animatissima, che maturarono la decisione di non attuare la municipalizzazione. Il graduale modificarsi delle opinioni, il confronto serrato, lo studio dei dati, le verifiche: tutto dimostrava che sarebbe stato assurdo, dal punto di vista economico e gestionale, dividere la gestione dei servizi della CAP: avrebbe significato interrompere il flusso fra le branche di attività che la CAP si era costruita crescendo, ora diremmo che si sarebbe alterato un delicato e valido sistema di sinergie aziendali. Non aveva senso pratico la creazione di due impianti di rimessa, due officine, due consigli di amministrazione. Inoltre, occorre ricordarlo, il referente concessionario del servizio di trasporto urbano era una cooperativa di lavoratori.

Non fu quindi solo un caso fortunato se l'Amministrazione Comunale e la Direzione della CAP trovarono un punto d'incontro che consentì di mantenere integra la CAP e il servizio offerto alla cittadinanza. Da ambo le parti ci fu la capacità di accordarsi per una scelta che rispettava le esigenze dell'economia di mercato: rispondeva cioè alla domanda della Città e agli interessi dei lavoratori della CAP. Non fu facile, non fu pacifica discussione, non fu pace idilliaca: la stampa provvedeva a rendere incandescenti il clima e i problemi.

Ai politici e agli amministratori che hanno preso parte a quegli eventi cittadini resta ora la soddisfazione di essere riusciti a vedere giusto, di essere riusciti a superare le nebbie delle ideologie con una soluzione di prospettiva e di comune interesse.

LE FASCE ORARIE GRATUITE

L'Amministrazione Comunale di Prato, presieduta dall'On. Giorgio Vestri, in un primo tempo chiese alla CAP che a tutti gli studenti che usufruivano dell'autobus per andare a scuola fosse rilasciata una tessera gratis, valida per tutti i giorni di scuola, per rendere effettivo il diritto allo studio su basi paritarie per tutti; poi, volendo agevolare in qualche modo anche i lavoratori, fu ritenuto opportuno abolire le tessere e creare due fasce orarie durante le quali studenti e lavoratori potessero viaggiare gratuitamente.

Tali fasce si realizzarono in tutte le corse, che si svolgevano al mattino tra le 5.30 (entrata del turno operaio delle ore 6.00) sino alle 8.30 (entrata degli operai del turno delle 8 e degli studenti e impiegati delle ore 8.30); a mezzo del giorno l'altra fascia si sviluppava dalle ore 12.30 alle ore 14.30; a partire dal 2 ottobre 1972 le fasce orarie gratuite furono, per disposizione comunale, ampliate e ne fu istituita una terza, notturna. Fu questa una iniziativa assolutamente originale nel panorama nazionale.

Come si vide allora e si ebbe conferma quando tali agevolazioni furono abolite, oltre un terzo dei viaggiatori complessivi usufruirono del servizio urbano gratuito.

Queste particolarità del servizio della CAP di Prato vennero realizzate a seguito della deliberata "municipalizzazione" del 1965, furono "esperimenti" che dimostrarono come non fosse assolutamente conveniente per l'Amministrazione Comunale procedere su quella strada con un'azienda come la CAP, che già realizzava il massimo di socialità



Giorgio Vestri, deputato del P.C.I.,
sindaco di Prato,
assessore regionale alla Sanità.

e di convenienza possibile: l'indecisione e poi l'accantonamento di quel progetto impedirono che a Prato si commettesse, diversamente da altre città, un errore che oggi sarebbe stato ben difficile correggere.

Gli anni che videro uno sviluppo fuori del comune, che non si sarebbe potuto prevedere perché superiore a quello di tanta altra parte del Paese, furono anche per la CAP quelli compresi tra il 1965 e il 1985, un ventennio eccezionale.

Tale sviluppo fu più forte di quello, pure importante, che si era avuto dal dopoguerra in poi, e di quello che sarebbe venuto dopo. Concorsero a quel fenomeno – irripetibile – un insieme di eventi e combinazioni favorevoli in tutti i campi e senza dubbio anche nell'Amministrazione pubblica, a capo della quale vennero a trovarsi persone di livello superiore, già in precedenza citate, che avevano le capacità e la personalità necessarie in quel contesto e nelle varie occasioni che si presentavano.

Anche l'iniziativa delle fasce orarie gratuite sulle autolinee urbane di Prato, mai prima sperimentate in nessun'altra città italiana, era destinata ad essere avversata.

Il Sindaco Giorgio Vestri difese l'iniziativa con un suo scritto del 1995.

1972: LE FASCE ORARIE GRATUITE

contributo dell'On. *Giorgio Vestri*

Nell'estate del 1972 molte cose importanti e significative avvennero a Prato.

La Regione Toscana istituì il Circondario di Prato, in qualche modo anticipatore dell'autonomia provinciale.

Tutta la città sostenne i lavoratori del "Fabbricone" contro i licenziamenti decisi dall'ENI. L'orientamento del Comune a promuovere iniziative a favore dei ceti deboli e il cruccio quotidiano sui problemi del traffico promosse, insieme alla istituzione della Zona Blu ed allo spostamento del mercato nella sede attuale, anche l'iniziativa delle "fasce orarie gratuite" nel servizio urbano di trasporto.

Già allora i trasporti urbani erano, in generale, un servizio dai costi gestionali disastrosi. Prato invece per lungo tempo ha usufruito di una condizione di vantaggio: la presenza della CAP con la sua efficiente economicità consentiva operazioni altrove non pensabili per il già eccessivo gravame che il servizio procurava sul raggiungimento di difficili equilibri di bilancio. Così già nella discussione del bilancio preventivo del 1972, il Consiglio Comunale si propose di sperimentare una forma inconsueta di promozione al trasporto collettivo pubblico con la creazione di fasce orarie gratuite corrispondenti ai turni operai e agli orari scolastici.

Il programma concreto di questa iniziativa fu predisposto dalla Giunta Comunale (e, per essa, con l'impegno particolare dell'allora Assessore Romano Logli) e venne messo in discussione in varie sedi interessate alla questione. I Consigli di quartiere furono chiamati a pronunciarsi. Altrettanto fu per i Sindacati (la CGIL ne discusse nel suo congresso locale che si celebrava proprio in quei giorni). E finalmente la proposta compiuta giunse in Consiglio Comunale.

Nella seduta dell'11 luglio 1972, l'opposizione criticò il fatto che, nella fretta di deliberare prima delle ferie estive e per il tardivo arrivo di alcuni documenti sulla previsione di spesa, la documentazione di rito nel fascicolo a disposizione dei Consiglieri fosse stata predisposta fuori dai consueti tempi regolamentari. L'osservazione aveva una sua fondatezza formale, anche se in pratica il problema era conosciuto perché largamente discusso nei mesi precedenti. Comunque io che presiedevo la seduta riconobbi la fondatezza dell'osservazione e precisai che qualora anche un solo Consigliere sui cinquanta componenti l'Assemblea si fosse opposto, non avrei messo in votazione la deliberazione. Dico questo per sottolineare il grande consenso che accoglieva la proposta della

Giunta: infatti tutti, senza eccezione alcuna, furono d'accordo nell'approvare la delibera.

Essa decideva l'istituzione di tre fasce orarie gratuite nei primi cinque giorni della settimana e di due fasce al sabato (con l'esclusione di quella notturna).

Gli orari erano: dalle 5 alle 7.45 per complessive 127 corse; dalle 13.15 alle 14.45 per altre 91 corse; dalle 21 alle 22.45 per ulteriori 52 corse. I costi di questa operazione non furono esorbitanti e furono quantificati in 250.000 lire al giorno per i primi cinque giorni e 166.000 lire per il sabato.

Fu così che il 1 settembre 1972 iniziarono a circolare negli orari previsti gli autobus CAP con il cartello "CORSA URBANA GRATUITA".

L'accoglienza dei cittadini interessati fu estremamente positiva ed i giornali dell'epoca parlarono di successo dell'operazione, riferendo di rilevazioni che segnalavano aumenti di utenza che, a seconda delle linee e dei tempi, si collocavano tra il 18 e il 30%. All'Amministrazione giunsero anche rivendicazioni e proposte per ulteriori interventi a favore dei pensionati e di altre categorie. Queste iniziative promozionali si sono avute, non solo nella nostra città, modificandosi via via con il mutare dei tempi, delle abitudini e delle esigenze.

Oggi molte cose sono cadute o si stanno ridimensionando sotto la spinta delle difficoltà economiche e delle trasformazioni della società. Talvolta anche per una caduta dei valori. Io penso comunque che l'attenzione ai bisogni della gente più semplice vada mantenuta ricercando nella efficace ed attenta amministrazione i margini e le disponibilità per prestare servizi anche in forma non consueta.

Credo di poter affermare che noi facemmo questo anche – se mi si consente la riflessione – sfuggendo ad ogni insidia di tipo ideologico nel mantenere alla CAP la concessione di un servizio, la cui pubblicizzazione eventuale (pur da qualche parte sollecitata) non avrebbe avuto alcuna utilità o minima motivazione.

LA RICERCA DELLA DIMENSIONE OTTIMALE: LE AUTOLINEE EXTRAURBANE

Contemporaneamente alla vicenda delle autolinee urbane, la CAP si pose il problema di accrescere le autolinee extraurbane, che si svolgevano cioè oltre i confini del territorio comunale, innanzitutto nel mandamento pratese, che comprendeva allora, oltre i sette comuni dell'attuale Provincia, anche il comune di Calenzano, cercando di includere