

# Contratto trasporto merci: stanno preparando un'altra sconfitta, bisogna fermarli!!!



Milano. Il Comitato Trasporto merci CAMM allo sciopero generale del 14 Ottobre

Strana assemblea quella del 6 febbraio, convocata dalla Filt-Cgil di Milano sul rinnovo del Contratto Nazionale del trasporto merci.

La piattaforma partita in sordina, con assemblee fatte in fretta e non in tutti i posti di lavoro, povera di contenuti e di proposte innovative per il settore, rispecchiava, come continuavano a ripetere i dirigenti sindacali, "un ambiente difficile, visti i risultati elettorali di marzo".

Il movimento d'autunno, invece, ha dato ragione a quei lavoratori che hanno lottato per un programma seriamente alternativo, che partiva dal superamento degli accordi di luglio in quanto la proposta di 150mila lire di aumento salariale non avrebbe coperto nemmeno il salario eroso dall'inflazione dall'ultimo con-

tratto, figuriamoci per quello futuro. La lotta contro lo straordinario selvaggio e la disoccupazione in generale non doveva basarsi su vuote proposte di solidarietà ma su proposte concrete come la riduzione d'orario a parità di salario.

Nonostante i lavoratori abbiano dimostrato di saper lottare per i loro interessi nulla è cambiato nell'atteggiamento dei nostri dirigenti al tavolo delle trattative. L'unica cosa che sono riusciti ad ottenere da settembre ad oggi è stato un "Osservatorio Nazionale permanente sugli sviluppi delle tendenze del settore" un punto importante ma non decisivo, eppure ci hanno messo 4 mesi!!!

Solo verso la fine della relazione si iniziava a capire il reale stato delle cose. Era in atto uno scontro duro

sulle questioni centrali del contratto: ORARI e PREVIDENZA. Uno scontro non solo tra sindacati e padroni ma anche tra le stesse confederazioni sindacali.

Sembra ormai che la tendenza generale in tema di orari è che la flessibilità sia l'unico rimedio alla disoccupazione. Questa concezione, che è passata a livello nazionale nei contratti di altre categorie, è uno strumento già noto nel nostro settore (ad esempio: l'uso del part-time, dei contratti a tempo determinato, come l'innovativo -per altri settori- lavoro in affitto).

Ora sembra che tutto questo non sia più sufficiente per migliorare la produttività. L'obiettivo del padronato è quello di deregolamentare in modo pesante l'orario di lavoro. La mite proposta sindacale è stata: "vogliamo le 40 ore settimanali dato che la media è di 48". La risposta padronale è stata: "possiamo concedere anche le 40 ore ma bisogna eliminare il nastro lavorativo, oggi fissato a 12 ore giornaliere", ciò significa che non esistono più orari sfalsati con le relative indennità. Alla proposta di riduzione di straordinari pari a 12 ore mensili, la risposta è stata di aumentarle a 24 nei periodi di picco! Questa situazione porterà sicuramente allo scontro, ma certo è, che la teoria "tanto più miti siamo nelle richieste tanto più riusciamo ad ottenere" si è dimostrata, per l'ennesima volta, falsa!

## LA PREVIDENZA

In questo caso lo scontro in atto è tra le stesse confederazioni sindacali,

le quali esprimono interessi diversi ed approcci diversi sul modo di considerare le pensioni. La proposta della Cisl è quella di trasformare il "Fondo Spedizionieri" in previdenza integrativa con queste giustificazioni: 1) le pensioni pubbliche che saranno riformate non saranno in grado di coprire l'attuale standard, 2) la gestione di questi fondi sarà in parte sindacale, quindi...

In casa Cgil l'idea che va per la maggiore è quella "dell'opzione per il lavoratore", cioè la possibilità di scelta tra capitalizzazione della propria quota o pensione integrativa. Ma nella proposta della Cgil viene fuori una concessione alla Cisl: i nuovi assunti avranno parte del trattamento di fine rapporto (Tfr) in pensione integrativa. Questo dimostra che sono già pronti a svendere la riforma delle pensioni!

**Lavoratori, se non accettiamo che si venda il nostro contratto e vogliamo evitare una nuova sconfitta, dobbiamo prepararci a combattere all'interno dei sindacati confederali una battaglia decisiva.**

La disoccupazione si combatte con la riduzione d'orario, lo straordinario con gli aumenti di salario, la pensione con la lotta, COME HA DIMOSTRATO IL COMITATO LAVORATORI TRASPORTI MERCI DELLA ZONA CAMM DI MILANO.

Se volete entrare in contatto con noi potete telefonare a Antonio Forlano 02/5079372 (ufficio), o scrivergli c/o Consiglio D'azienda Ups Italia via Fantoli 15/2 Milano.

## Lettera dal Carbusulcis

### Gassificare il carbone per difendere i posti di lavoro

**L**a situazione dei minatori Carbusulcis è quella che i lettori di FalceMartello hanno letto negli articoli che il giornale ha pubblicato nei numeri scorsi. In attesa di notizie nuove sulla vertenza Carbusulcis, cercherò in questo articolo di spiegare ai compagni la validità del progetto della gassificazione del carbone Sulcis.

La gassificazione di un combustibile solido è in linea generale la sua trasformazione in un gas combustibile, ossidabile mediante una reazione esotermica.

La tecnologia della gassificazione risale agli anni precedenti la seconda guerra mondiale, principalmente orientata all'industria chimica.

Attualmente è stato messo a punto il processo (quello che ci interessa) che tratta direttamente il carbone con idrogeno puro allo scopo di produrre una miscela di gas naturale sintetico costituito quasi esclusivamente da metano. I progetti nel campo della gassificazione del carbone sono in via di realizzazione sia negli Stati

Uniti che in Europa, dove si intravede in questa tecnologia la possibilità di utilizzare il carbone in maniera ambientalmente pulita. Il Dipartimento dell'Energia degli Stati Uniti, ha finanziato, in un quadro strategico di utilizzo delle risorse nazionali, nell'ambito del programma sulle tecnologie per l'utilizzo del carbone in maniera pulita, sei impianti di gassificazione dimostrativi, che consentono di ottenere dati significativi per l'industria dei produttori di energia.

Un altro impianto di gassificazione si trova in Canada, un impianto che utilizza carbone locale della Nuova Scozia.

Se questi impianti di gassificazione del carbone vengono usati in vari stati del mondo con risultati ottimi, non vedo perché in Italia venga messo in discussione il progetto di gassificazione del carbone Sulcis, che è una risorsa nazionale. Magari con gassificazione e miniera gestiti da Enel e Eni.

Antonio Tiddia, minatore Carbusulcis

## La Redazione risponde...

Pubblichiamo volentieri questo articolo del compagno Antonio Tiddia. Il progetto di gassificazione è un chiaro esempio che i lavoratori sono in grado di sviluppare un'alternativa che salva i posti di lavoro in miniera, ne crea altri nell'impianto di gassificazione e riduce l'inquinamento. Quattro società sono state ammesse all'asta internazionale che presumibilmente si farà a giugno.

Quella che vincerà riceverà i 420 miliardi di lire stanziati dal Governo per la ripresa produttiva delle miniere e per la realizzazione dell'impianto di gassificazione. Avrà anche delle agevolazioni sulle tariffe dell'energia acquistata dall'Enel. Intanto 180 dei mille minatori, a rotazione vengono utilizzati per la manutenzione; gli altri 820 sono in cassa integrazione a rotazione.

Il dubbio rimane sul ruolo dell'Eni, che potrebbe abbandonare la miniera, perché le spese di gestione delle miniere fino alla messa in opera dell'impianto di gassificazione sono a suo carico. L'altro rischio è che finisca la cassa integrazione mensile e si passi tutto all'Inps con gestione semestrale, il che significherebbe lasciare le famiglie monoreddito

dei minatori senza stipendio per sei mesi. Come ci ha spiegato Antonio "Se accade questo faremo una lotta più dura!"

I minatori della Carbusulcis hanno difeso i posti di lavoro e hanno costretto il governo a stanziare i soldi per l'impianto di gassificazione, ma l'assurdo in tutta questa faccenda è la privatizzazione.

L'Enel è un'azienda in attivo e potrebbe gestire direttamente tutta la gassificazione, i 420 miliardi verrebbero gestiti direttamente dallo Stato e allo Stato tornerebbero i ricavi. Invece si dà il tutto ad un privato, che verrà agevolato. Così invece di essere una fonte di guadagno (che andrà ai privati) il tutto si trasforma in un'altra sovvenzione statale, un ulteriore esempio della vera causa dell'accumulo dell'enorme debito dello stato. Questo debito verrà chiaramente scaricato su tutti i lavoratori, minatori inclusi, ai quali taglieranno le pensioni, aumenteranno le tasse, ecc. Alla fine l'unica vera soluzione rimane la proprietà statale di questi impianti, alla quale dovremmo aggiungere il controllo e la gestione da parte dei lavoratori.

La Redazione