

PROCES VERBAL INTERSINDICAL INTERNAȚIONAL

Astăzi, 17.12.2017, în Bologna, s-au reunit pentru dezbateri sindicatul italian Federazione Autisti Operai și sindicatul român Solidaritatea Șoferilor Drumuri Bune.

Pentru sindicatul FAO au fost prezenți: Mazzoleni Pierfrancesco, Cimpoescu Fabian, Tudor Ana, Dorigo Paolo (coordonator național), pentru sindicatul SSDB: Purcărescu Virgil (președinte), Marin Marius.

Se aduce la cunoștință faptul că SSDB a elaborat un document schița ce conține principiile generale de solidaritate internațională pentru angajați. Se aduce la cunoștință faptul că FAO (în sigla FAO-Cobas) a elaborat Statutele de referință pentru propria organizație (statutul Slai Cobas, statutul SlaiProlCobas, statutul Federazione Autisti Operai).

DECLARAȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 17.12.2017

1. În primul rând, cele două organizații sindicale declară că analizează și denunță politicile “tip struț” pe care guvernele naționale europene și parte din sindicatele trădătoare ale angajaților, împreună cu organizațiile de patronat în transportul rutier de marfă, le pun în aplicare; nu știm clar și în ce măsură aceste politici implică Parlamentul European; cele două organizații sindicale se exprimă împotriva oricărei puteri în Uniunea Europeană, SUPERIOARE Parlamentului European, și în același timp afirmă dreptul muncitorilor să se revolte față de deciziile și legile eronate.
 - a. Organizațiile noastre, în baza propriilor statute și documente deja elaborate, declară că situația actuală a “șoferilor” în Europa este o situație para-sclavistică, absolut incompatibilă cu documentele fundamentale cu privire la respectarea drepturilor omului, cu convențiile internaționale împotriva torturii și cu principiile organizației internaționale a muncii.
 - b. Organizațiile noastre, în baza propriilor statute și documente deja elaborate, declară că încălcarea drepturilor omului, a “șoferilor”, afectează mai ales copiii șoferilor, pe soțiile și familiile acestora, precum și sănătatea și integritatea psihofizică a acestora.

- c. Declară că aceasta este o problemă internațională, cu consecințe în degradarea societăților, în conviețuirea civilă a acestora și în democrația diferitelor țări.
 - d. În plus, existența unei întregi categorii de muncitori care se află într-o stare de supunere și umilință constantă și permanentă, nu doar față de autorități și firme, ci și față de societate în complexitatea acesteia, reprezintă unul din aspectele principale de barbarizare a relațiilor sociale.
2. Această situație teribilă și condiție în care se află milioane de muncitori în Europa, împreună cu familiile acestora, este posibilă și din cauza organizațiilor sindicale "instituționale", denumite mai precis "trădătoare", ale muncitorilor, printre care, spre exemplu, cele referitoare la muncitorii italieni și români, care nu respectă prevederile art. 23 din introducerea RE 593/2008, și în ceea ce privește muncitorii români în străinătate, prevederile art. 8 din capitolul 1 al RE 593/2008.

Problema sclavagismului NU depinde de piață, CI de caracterul subaltern al politicii față de interesele patronilor și NU se referă doar la problema de supraexploatare a muncitorilor temporari, ci și la problema limitării drepturilor de grevă și a contractelor dificile încheiate de sindicatele trădătoare.

3. Intenționăm să aratăm autorităților, cetățenilor țărilor noastre și Uniunii Europene următoarele puncte de denunț și de protest:
- a) în ceea ce privește pauza săptămânală pe drum, interdicția de înnoptare legiferată în Franța, Belgia și Germania, de fapt NU este pusă în aplicare: poliția efectuează puține controale, lipsesc structurile logistice și de cazare pentru șoferi, însă continuă în diferite contracte naționale să nu se aloce fonduri suficiente pentru înnoptare și cină soferilor. În continuare, din cauza unor particularități din anumite țări cu ofertă redusă de cazare, în multe locuri se înregistrează abuzuri ale firmelor ce achită hotel pentru 24 de ore și obligă șoferul să petreacă alte 21 de ore în camion, fără niciun suport și în condiții igienico-sanitare impropii. În unele situații cazarea la hotelurile de pe rută oferă condiții de nedescris, fără baie în cameră, în regim de pensiune. În alte țări barbariile înnoptării și petrecerea sfârșitului de săptămână în camion este complet tolerată, mai mult, se

crează structuri logistice PENTRU aplicarea acestui foarte grav fenomen. Aceasta este o barbarie și reprezintă un dispreț față de muncitori.

- b) Am aflat că există un proiect european al “Comisiei Europene”, care să schimbe Regulamentul European 561/2006 pentru reducerea pauzei săptămânale la 24 de ore. Declarăm că în Italia structurile Cgil-Cisl-Uil au demonstrat că sunt sindicate trădătoare, întrucât “deschid drumul” pentru această modificare, mărin programul de lucru în zilele de sâmbătă până la orele 24. Acest tip de activitate este foarte greu de realizat și reduce pauza săptămânală pentru persoanele care sunt obligate “de fapt” să lucreze în multe situații chiar și 80 de ore pe săptămână, aceasta reprezentând o crimă.
- c) Activitatea de “șofer” este o muncă extrem de grea, periculoasă, solicitantă. Să stai mereu în cabina unui camion este foarte periculos. Foarte mulți muncitori își pierd viața nu doar în accidente rutiere, ci și de infarct și datorită altor boli, fără să beneficieze, atât ei, cât nici familiile lor, de vreo indemnizație de boală profesională. Această lacună demonstrează căvoința politică a autorității europene NU are în vedere trimiterea în pensie anticipată a șoferilor, nici să prevină și să combată riscurile de deces.
- d) În acest sector se folosește în mod aberant instituția “uceniei” în Italia. Nu este posibil să se considere legitim faptul ca șoferii licențiați, care lucrează singuri în cabina, să fie tratați și încadrați în muncă ca și ucenici.
- e) Nu este posibil să se accepte, în Italia dar și în România, că există muncitori care în primii ani de contract de muncă să încaseze salariu redus. Acest lucru este discriminatoriu și inuman.
- f) În țările noastre angajatorii închid firme în mod uzual pentru a le redeschide sub o altă denumire, sau efectiv țin deschise două sau trei firme ca să împartă și să reducă costul fiscal și contribuțiile, dar și pentru a diviza muncitorii și organizațiile acestora, în ideea să le facă mai puțin puternice. Sindicatele trădătoare din Italia ascund această conduită și legitimează aceste acțiuni prin acorduri dificile, care ignoră această lege a încetării contractului. Noi propunem:

- d.1)** ca în fiecare țară, instituțiile care desfășoară activități de control în materie de muncă, contribuții și activități fiscale, să fie încurajate și nu reduse, chiar dacă angajează în “stagiu” tineri absolvenți fără loc de muncă.
 - d.2)** ca oricemijloc să nu poată fi cedat altei societăți decât dacă autoritățile fiscale au făcut verificările financiare aferente, sau în urma unei revânzări după procedura de faliment.
- g) La ora actuală țările europene sunt în urmă în ceea ce privește legislația de protecție și achitarea contribuțiilor de asigurări sociale, sunt în urmă în ceea ce privește interdicția de muncă fără domiciliu autentic într-o anumită țară, dar și față de controalele efectuate de autorități pentru acordarea codurilor fiscale muncitorilor fără domiciliu autentic.

Așadar, propunem instituirea codului fiscal european.

- h) Unele firme de transport și asociațiile lor reclamă (în mod ridicol) aspectul reducerii tarifelor la transportul auto în unele țări ca Italia, considerându-se că cauza o reprezintă costul mic de lucru al “șoferilor” proveniți din țările est-europene. În consecință demagogia mass-media, controlată de marile grupuri economice și de către sindicatele trădătoare din Italia, atribuie muncitorilor din estul Europei, care conduc mijloace auto, contracte “in pejus”. Acest lucru este o mare minciună din următoarele trei motive:
- e.1)** pentru ca în Italia, față de marile țări din estul Europei de exemplu, sunt zeci și zeci de mii de firme care nu sunt în stare să fie organizate și să respecte legile și codul rutier european, aceste firme fiind create și conduse de mari structuri economice naționale, de exemplu unele din ele sunt firme de mari dimensiuni, care au zeci de firme foarte mici în subordinea lor; de exemplu diferiți curieri naționali și internaționali (ca Brt, TNT și alții) folosesc direct personalul călător angajat de alte firme mici.
 - e.2)** Este vorba de acele firme mari și mijocii din Italia, (dintre toate două exemple: Codognotto și Donati), care au deschis firme satelit în România sau chiar în Slovacia, Slovenia, Bulgaria și alte țări din estul Europei, pentru a lucra în Europa centrală și Italia, care sunt sub-plătite. Numim și pe Atras2 din Modena, care în urmă cu câțiva ani, datorită colaborării sindicatului nostru italian, în timp ce a demarat procedura de faliment în Bratislava, garda financiară a găsit 800 mii euro facturați de către firma satelit Atras Slovaquie.

- e.3)** Administrarea muncii este un CANCER pentru societate, care afectează direct milioane de șoferi de mijloace auto grele în Europa. Este vorba de firme din Italia, mari și mijlocii (dacă ar fi să enumerăm doar numele lor am avea nevoie de două pagini), care fac angajări pe perioadă determinată sau care folosesc direct pe termen determinat mii și mii de muncitori care sunt angajați prin intermediul marilor grupuri (chiar și firme mici), ce desfășoară activități temporare în România (Tomasi Group, Conserva, Continuo etc), Slovenia, Slovacia, Republica Cehă, dar care lucrează efectiv în Italia, în timp ce firmele lor nu achită contribuții de asigurări sociale în Italia și nu respectă nicimăcar legile privind contribuțiile de asigurări sociale în respectivele țări.
- i) În consecință nu înțelegem poziția acelor sindicate care măresc în contractele naționale (de ex. Italia) procentul de muncă pe perioadă determinată și, în același timp, încheie alianțe cu firme mici de transport italienești (numite “meșteșugărești” sau “patroni”) care, de regula, NU respectă, NICI nu pot fi organizate să respecte legile și codul rutier. În realitate, în timp ce aceste sindicate trădătoare dau vină pe “România” și pe țările din estul Europei, acestea amplifică deteriorarea muncii și acceptă contracte tot mai dificile (de exemplu ipoteza ccnl 03.12.2017).
- j) La ora actuală situația dreptului sindical în cele două țări ale noastre este scandalosă: în România muncitorii NU au un contract național, în Italia muncitorii NU pot avea nicio putere privind încheierea contractului național, care este semnat de profesioniști și funcționari ce urmăresc doar interesele angajatorilor și încearcă să limiteze dreptul de grevă și să împiedice sindicatele autentice și reprezentative să semneze contracte sociale.
- k) Salariul muncitorilor în transportul rutier nu poate fi mai mic decât salariul normal pentru muncitorii din fabrică, dimpotriva, trebuie să fie mult superior, pentru ca șoferii să facă față oricărei nevoi rezultate din distanța față de casă și problemele pe care le întâmpină aceștia. În schimb, muncitorilor “șoferi” le sunt recunoscute și atribuite mai puțin de jumătate din orele lucrate sau din timpul de utilizare a mijlocului auto și departarea de casă, pe lângă faptul că au o soartă de “prizonier”, fără nicio vină sau condamnare.

- l) Așadar nu înțelegem cum se pot defini “tutori” ai muncitorilor sau membre ale instituțiilor toate acele organizații sindicale care acceptă reducerea salariilor, care promovează fonduri private, instituții medicale și de pensie integrativă privată, care aduc bani pe piața privată în loc să contribuie la instituțiile de asigurări sociale de stat. Cele două organizații ale noastre declară că niciun sindicat, pentru a se putea defini astfel, nu poate să admită sau să permită abuzuri, deficiențe și anularea plăților contribuțiilor de asigurări sociale din partea firmelor, și că în schimb ar trebui să fie urmărite de lege și împiedicate să aducă daune reprezentanților și apărătorilor. De asemenea, cele două organizații ale noastre declară că politicile guvernelor care continuă să promoveze degrevări fiscale și contributive pentru firmele de transport, aduc o daună incomensurabilă societății în ansamblul ei, atât pe plan național, cât și internațional, întrucât taie resursele pentru cheltuielile sociale.
4. Ca un prim pas în instituirea Uniunii Șoferilor Muncitori din Europa, organizațiile noastre intenționează să promoveze raportul de colaborare între respectivele organizații sindicale, să deschidă un birou internațional de referință și, în acest sens, să demareze cât mai repede un acord federativ în această direcție.

Pentru Federazione Autisti Operai

Pentru Solidaritatea Șoferilor Drumuri Bune

Subsemnata **COMAN IULIANA**, interpret și traducător autorizat pentru limba/limbile **Italiana** în temeiul autorizației nr. 8694 din data de 22 mai 2003, eliberată de Ministerul Justiției din România, certific exactitatea traducerii efectuate din limba **Italiana** în limba **Romana**, că textul prezentat a fost tradus complet, fără omisiuni, și că, prin traducere, înscrisului nu i-a fost denaturat conținutul și sensul.

*TRADUCATOR
COMAN IULIANA*