

## **VERBALE INTERSINDACALE INTERNAZIONALE**

In Bologna, il 17-12-2017, si sono riuniti per confrontarsi il sindacato italiano Federazione Autisti Operai e il sindacato rumeno Solidaritatea Soferilor Drumuri Bune.

Presenti per il sindacato FAO: Mazzoleni Pierfrancesco, Cimpoesu Fabian, Tudor Ana, Dorigo Paolo (coordinatore nazionale), per il sindacato SSDB: Purcarescu Virgil (presidente), Marin Marius.

Si dà atto che SSDB ha prodotto un documento di bozza contenente principi generali di solidarietà internazionale dei lavoratori. Si dà atto che FAO (in sigla FAO-Cobas) ha prodotto gli Statuti di riferimento della propria organizzazione (statuto di Slai Cobas, statuto di SlaiProlCobas, statuto Federazione Autisti Operai).

### **DICHIARAZIONE INTERNAZIONALE 17-12-2017**

1.

Innanzitutto le due organizzazioni sindacali dichiarano che stanno analizzando e denunciando le politiche “dello struzzo” che i governi nazionali europei e parte dei sindacati traditori dei lavoratori unitamente alle organizzazioni padronali del trasporto merci su strada stanno attuando, non sappiamo bene anche quanto queste politiche coinvolgano il Parlamento Europeo; le due organizzazioni sindacali si esprimono contrarie a qualsiasi potere in Unione Europea SUPERIORE al Parlamento Europeo, e contemporaneamente affermano il diritto dei lavoratori a ribellarsi a decisioni e leggi sbagliate.

Nello specifico:

- a. Le nostre organizzazioni nel rispetto dei propri Statuti e Documenti già prodotti, dichiarano che la situazione attuale dei “camionisti”-“chauffeurs”-“soferi” in Europa è una situazione para-schiavistica, assolutamente incompatibile con i documenti fondamentali del rispetto dei diritti umani, con le convenzioni internazionali contro la tortura, e con i principi dell’organizzazione internazionale del lavoro.
- b. Le nostre organizzazioni nel rispetto dei propri Statuti e Documenti già prodotti, dichiarano che la violazione dei diritti umani dei “camionisti”-“chauffeurs”-“soferi” colpisce anche e soprattutto i bambini figli dei lavoratori della strada e le loro mogli parenti e famiglie, e non solo la salute ed integrità psico-fisica dei lavoratori stessi.
- c. Dichiarano che tale problema è internazionale e ha delle conseguenze sulla degenerazione delle società e della convivenza civile stesse e della democrazia nei vari paesi.
- d. Infatti l’esistenza di una intera categoria di lavoratori che viene a trovarsi in una condizione di sottomissione ed umiliazione costante e permanente da parte non solo delle autorità e delle aziende ma anche dalla società nel suo complesso è un aspetto tra i principali dell’imbarbarimento dei rapporti sociali.

2.

Questa terribile situazione e condizione in Europa di milioni di lavoratori e delle loro famiglie è permessa anche dal mancato rispetto da parte delle organizzazioni sindacali “istituzionali” per meglio dire “traditori” dei lavoratori, tra i tanti, ad esempio, per quanto riguarda i lavoratori italiani e rumeni, dell’art.23 dell’introduzione del RE 593/2008 e per quanto riguarda i lavoratori rumeni all’estero, dell’art.8 del Capitolo 1 del RE 593/2008.

Il problema dello schiavismo NON dipende dal mercato MA dalla subalternità della politica agli interessi dei padroni e NON corrisponde solo al problema del super-sfruttamento dei lavoratori

interinali, ma anche al problema della limitazione del diritto di sciopero e dei contratti peggiorativi stipulati dai sindacati traditori.

3.

Intendiamo sottoporre alle Autorità, ai Cittadini dei nostri Paesi, all'Unione Europea stessa, i seguenti punti di denuncia e di protesta:

- a) Sul tema delle pause settimanali in strada, il divieto di pernottamento legiferato in Francia, Belgio e Germania, di fatto NON è attuato: la polizia effettua pochissimi controlli, e mancano le strutture logistiche ed alberghiere per supportare gli autisti, ma continuano in diversi contratti nazionali a non essere dati i soldi sufficienti per il pernottamento e la cena dei camionisti. A causa poi delle caratteristiche di alcuni Paesi che hanno una scarsa densità abitativa in molti luoghi, vi sono dei diffusi abusi da parte delle Aziende che pagano l'albergo per 24 ore e obbligano l'autista a passare le altre 21 ore nel camion senza alcun supporto ed in condizioni igieniche e sanitarie ovviamente barbare. In certi casi, gli alberghi utilizzati dove ci sono, sono dei luoghi indescrivibili, senza bagno nelle stanze, con sistema di foresteria. Negli altri paesi, la barbarie del pernottamento notturno e di fine-settimana nel camion è del tutto tollerata ed anzi, si creano strutture logistiche PER attuare questo gravissimo fenomeno. Questa è barbarie e disprezzo dei lavoratori.
- b) Abbiamo saputo che esiste un progetto europeo della "Commissione Europea" per cambiare il Regolamento Europeo 561/2006 e ridurre la pausa settimanale a 24 ore. Denunciamo che in Italia Cgil-Cisl-Uil hanno dimostrato di essere sindacati traditori in quanto "aprono la strada" a questa modifica estendendo l'orario di lavoro fino alle ore 24 del sabato. Questa attività lavorativa è molto pesante e ridurre la pausa settimanale per persone che sono costrette "di fatto" a lavorare in molti casi anche 80 ore a settimana, è un crimine.
- c) Il lavoro dei "camionisti"- "chauffeurs"- "soferi" è un lavoro estremamente faticoso, pericoloso, usurante. Stare sempre in cabina di un camion è estremamente pericoloso. Moltissimi lavoratori muoiono non solo in incidenti stradali, ma anche di infarto ed altre malattie, senza avere né loro né le loro famiglie, un riconoscimento della malattia professionale. Tale lacuna dimostra che NON vi è attualmente la volontà politica della autorità europea a mandare in pensione anticipatamente gli autisti né a prevenire e combattere i rischi di decesso.
- d) In questo settore viene fatto un utilizzo aberrante del istituto del "apprendistato" in Italia. Non è possibile definire considerare legittimo che siano trattati e categorizzati come apprendisti degli autisti patentati che lavorano da soli in cabina.
- e) Non è possibile accettare, in Italia come in Romania, che esistano lavoratori che nei primi anni del rapporto di lavoro percepiscano retribuzioni ridotte. Ciò è discriminatorio e disumano.
- f) Nei nostri Paesi i datori di lavoro usualmente chiudono delle aziende per riaprirle con altro nome o addirittura tengono aperte due o tre aziende per dividere e ridurre il carico fiscale e contributivo e rendere divisi e meno forti i lavoratori e le loro organizzazioni. I sindacati traditori in Italia tacciono queste condotte e le legittimano con accordi peggiorativi che scavalcano la stessa legge della cessione di contratto. Noi proponiamo:
  - d.1) che in ogni Paese le Istituzioni preposte alle attività ispettive in materia di lavoro e contributive e fiscali siano potenziate e non ridotte, anche assumendo in "stage" giovani laureati disoccupati.
  - d.2) che un singolo mezzo non possa essere ceduto ad altra ditta se non dietro pagamento verificato dalle autorità fiscali oppure se non a causa di una rivendita dopo procedura fallimentare.

- g) I paesi europei sono attualmente arretrati nella legislazione di tutela e copertura contributiva previdenziale, nel divieto di lavoro in un Paese senza un autentico domicilio, nel controllo della concessione dei codici fiscali ai lavoratori senza un autentico domicilio da parte delle autorità. **Quindi proponiamo l'istituzione del codice fiscale europeo.**
- h) Da molte parti le aziende di trasporto e le loro associazioni (ridicolmente) si lamentano dell'abbassamento delle tariffe dell'autotrasporto in alcuni paesi come l'Italia, a causa si dice del minor costo del lavoro dei "camionisti"- "chauffeurs"- "soferi" provenienti dai paesi dell'Est Europa. Di conseguenza la demagogia dei mass media controllati dai grandi gruppi economici, e dei sindacati traditori in Italia, attribuisce ai lavoratori dell'Est che conducono automezzi pesanti la "colpa" della situazione di crisi delle aziende del settore, per giustificare i contratti "in pejus". Ciò è una grandissima bufala e menzogna, per tre importanti motivi:
- e.1) perché in Italia a differenza dei grandi Paesi Europei, per esempio, vi sono decine e decine di migliaia di aziende che non sono in grado di essere organizzate e di rispettare le leggi e il codice della strada europeo, queste aziende sono create e pilotate da grandi strutture economiche nazionali, per esempio diverse sono le aziende di grandi dimensioni hanno decine di aziende piccolissime a loro disposizione, per esempio diversi corrieri nazionali ed internazionali (come Brt, Tnt ed altri) sfruttano direttamente il personale viaggiante dipendente di altre piccolissime aziende.
- e.2) Sono le stesse aziende italiane di grandi dimensioni e anche di medie dimensioni (per tutti, due esempi, Codognotto e Donati) che hanno aperto aziende satellite in Romania, o anche in Slovacchia, Slovenia, Bulgaria ed altri paesi dell'Est, per farli lavorare in Europa centrale e in Italia, e che vengono sottopagati. Citiamo anche Atras2 di Modena che alcuni anni fa, con la nostra collaborazione del sindacato italiano, mentre avviava la procedura di fallimento, a Bratislava la Guardia di Finanza trovava 800 mila euro fatturati dall'azienda satellite Atras Slovaquie.
- e.3) La somministrazione del lavoro è un CANCRO della società che colpisce direttamente svariati milioni di autisti di mezzi pesanti in Europa. Vi sono aziende italiane di medie e grandi dimensioni (qui solo i loro nomi richiederebbero due pagine) che assumono a tempo determinato o direttamente utilizzano a tempo determinato migliaia e migliaia di lavoratori che sono assunti tramite i grandi gruppi (e anche piccole aziende) del lavoro interinale in Romania (Tomasi Group, Conserva, Continuo, ecc.), Slovenia, Slovacchia, Repubblica Ceca, che lavorano effettivamente in Italia e le loro aziende non pagano i contributi previdenziali in Italia e non rispettano nemmeno le leggi dei contributi previdenziali nei rispettivi Paesi.
- i) Di conseguenza non si comprende la posizione di quei sindacati che aumentano nei contratti nazionali (es. Italia) la percentuale del lavoro a tempo determinato e contemporaneamente stipulano alleanze con le piccolissime aziende di trasporto (chiamate "artigiane" o "padroncini") italiane, che di norma NON rispettano NE' possono essere organizzati per rispettare le leggi e il codice della strada. Infatti mentre questi sindacati traditori danno la colpa alla "Romania" e ai paesi dell'Est, aumentano la precarizzazione del lavoro e accettano contratti sempre peggiori (esempio ipotesi ccnl 03-12-2017).
- j) Attualmente la situazione del diritto sindacale nei nostri due Paesi è scandalosa: in Romania i lavoratori NON hanno un contratto nazionale, in Italia i lavoratori NON possono avere nessun potere sulla stesura del contratto nazionale che è firmato da professionisti e funzionari che fanno esclusivamente gli interessi dei datori di lavoro e cercano di limitare il

diritto di sciopero e di impedire ai sindacati autentici e comunque rappresentativi, di firmare contratti aziendali.

- k) Le retribuzioni dei lavoratori della strada non possono essere inferiori a quelle dei normali lavoratori di fabbrica, anzi devono essere ben superiori per far fronte alle ovvie necessità che derivano dalla lontananza dalle abitazioni e dai disagi che soffrono. Invece i lavoratori “camionisti”-“chauffeurs”-“soferi” vedono riconosciute e retribuite meno della metà delle ore lavorate o comunque di impegno sul mezzo e lontano da casa, tanto da essere una sorta di “prigionieri” senza alcuna colpa o condanna da scontare.
- l) Quindi non si comprende come possano definirsi “tutori” dei lavoratori o componenti istituzionali quelle organizzazioni sindacali che accettano la riduzione delle retribuzioni, che promuovono fondi privati, enti sanitari e pensionistici integrativi privati, che portano denaro al mercato privato anziché agli Istituti Previdenziali degli Stati. Le nostre due organizzazioni dichiarano che nessun sindacato per potersi definire tale, può conciliare o permettere abusi, mancanze e cancellazione dei pagamenti dei contributi previdenziali da parte delle aziende, e che dovrebbero invece essere perseguiti dalla legge ed impediti a fare danni a chi dovrebbero rappresentare e proteggere. Altresì le nostre due organizzazioni dichiarano che le politiche dei governi che continuamente promuovono sgravi fiscali e contributivi per le aziende di trasporto, fanno un danno incalcolabile alla società nel suo complesso, sia sul piano nazionale che internazionale, perché tolgono risorse per la spesa sociale.

4.

Le nostre organizzazioni, intendono come primo passo verso la costituzione dell’Unione autisti operai d’Europa, promuovere il rapporto di collaborazione tra le rispettive organizzazioni sindacali, realizzare un ufficio internazionale di riferimento, e a tal scopo pertanto quanto prima avvieranno un accordo federativo in tale direzione.

Per Federazione Autisti Operai

Per Solidaritatea Soferilor Drumuri Bune

Dorigo Paolo

Purcarescu Virgil