

ECC.MO PROCURATORE DELLA REPUBBLICA ROMA

oggetto: Esposto Denuncia ex art.333, 406, 408 cpc

Il sottoscritto Dorigo Paolo, nato a Venezia il 24-10-1959, cf DRGPLA59R24L736P, che elegge domicilio in Mira (VE), via Argine Destro Canale Taglio 166-167 – frazione Marano, in qualità di rappresentante legale e coordinatore nazionale della organizzazione sindacale nazionale di categoria degli autisti di mezzi pesanti su strada, Federazione Autisti Operai, c.f. 90158460270

ESPONE QUANTO SEGUE PER IL REATO DI TRUFFA AGGRAVATA, E QUANT'ALTRO LA S.V. VORRA' RAVVISARE:

i Sigg.ri:

1. Franco Nasso, Segretario nazionale CGIL-FILT (Confederazione Generale Italiana Lavoratori - Federazione Italiana Lavoratori Trasporti), con domicilio presso la sede nazionale di Via G.B.Morgagni, nr 27, 00161 ROMA,
2. Antonio Piras, Segretario nazionale CISL-FIT (Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori - Federazione Italiana Trasporti), con domicilio presso la sede nazionale di Via A.Musa, nr 4, 00161 ROMA,
3. Claudio Tarlazzi, Segretario nazionale UIL Trasporti (Unione Italiana del Lavoro – Trasporti), con domicilio presso la sede nazionale di Viale del Policlinico, nr 131, 00161 ROMA,
4. Susanna Camusso, Segretario Generale CGIL, con domicilio presso la sede nazionale di Corso d'Italia, nr 25, 00198 ROMA,
5. Annamaria Furlan, Segretario Generale CISL, con domicilio presso la sede nazionale di Via Po, nr 21, 00198 ROMA,
6. Carmelo Barbagallo, Segretario Generale UIL, con domicilio presso la sede nazionale di Via Lucullo, nr 6, 00187 ROMA,

e quant'altri risulteranno coinvolti anche facenti parte delle Associazioni datoriali firmatarie, nella preparazione e stesura dell'ipotesi di rinnovo del CCNL Logistica, Trasporto merci e spedizione, datata e siglata il 03-12-2017 in Roma presso la sede Confetra, nonché quant'altri la S.V. vorrà ravvisare coinvolti nell'ipotesi di reato su indicata:

ESPONE I FATTI

1. Le peraltro scarse norme di legge vigenti in materia di accordi collettivi nazionali di lavoro e la interpretazione giuridica che li caratterizza *erga-omnes* si sostituiscono evidentemente ad una persistente mancanza giuridica di applicazione di quanto previsto dall'art.39 Costituzione (*"L'organizzazione sindacale è libera. Ai sindacati non può essere imposto altro obbligo se non la loro registrazione presso uffici locali o centrali, secondo le norme di legge.*

E` condizione per la registrazione che gli statuti dei sindacati sanciscano un ordinamento interno a base democratica. I sindacati registrati hanno personalità giuridica. Possono, rappresentati unitariamente in proporzione dei loro iscritti, stipulare contratti collettivi di lavoro con efficacia obbligatoria per tutti gli appartenenti alle categorie alle quali il contratto si riferisce.”) in quanto non solo i sindacati confederali e firmatari dei CCNL si sono sempre sottratti all’obbligo di registrazione espressamente previsto dall’art.39 della Costituzione all’evidente scopo di poter essere immuni da ogni controllo, ma sono anche organizzazioni fittiziamente considerate “maggiormente rappresentative” e che incredibilmente si appoggiano su una interpretazione che vede la classe datoriale “decisiva” al diritto di rappresentanza sindacale (diritti riconosciuti ai “firmatari” viene interpretato in realtà contro lo stesso esito referendario del 1995, con i “firmatari” di Contratti nazionali); ciò è stato smentito dalla Corte Costituzionale in relazione al CCNL dei metalmeccanici che vedeva la Fiom-Cgil esclusa e quindi nel “senso comune” si intende erroneamente che le norme non permettano la legittimazione attiva degli altri sindacati. In realtà non è così, quantomeno non lo è nel caso di Slai Cobas, da cui è nata Federazione Autisti Operai che vi aderisce tramite la organizzazione SlaiProlCobas. **In pratica le trattative “nazionali” sono “privatizzate” tra le associazioni datoriali e sindacali che si riconoscono reciprocamente, escludendo quindi molte significative realtà sindacali, “di base” e non.** In numerosi casi la Corte di Cassazione e numerose sezioni Lavoro di Tribunali civili hanno sanzionato la Fiat-Fca per violazione dei diritti sindacali verso Slai Cobas che pur non essendo firmataria di accordi con Fiat-Fca, è comunque indubabilmente rappresentativa sul piano nazionale. Inoltre la giustizia civile generalmente è chiamata a giudicare in materia di impugnazioni di accordi di 2° livello, dando per scontato che in genere i contratti collettivi nazionali di lavoro adottati dalle maggiori confederazioni sindacali siano comunque migliorativi di realtà pregresse. Tuttavia si pone con il presente esposto una condotta assolutamente inaccettabile in un settore -la logistica e il trasporto merci- in cui è tutta da dimostrare la effettiva nazionalità e rappresentatività delle organizzazioni confederali, e in cui in moltissime occasioni si è dato conflitto di interpretazione e di applicazione delle norme, ed in cui inoltre sono diffuse e crescono di rappresentatività varie altre organizzazioni sindacali, generalmente “di base”.

2. Le organizzazioni datoriali e i sindacati confederali i cui dirigenti sono indicati in questo esposto denuncia ai nnr. 1-6, hanno in plurime occasioni prima e durante le sessioni di rinnovo del CCNL Logistica, Trasporto merci e spedizione, negato le nostre richieste di convocazione ed evitato anche solo di dare risposta alle pubbliche richieste di convocazione sin dall’anno 2010, con le quali la nostra organizzazione sindacale dava sottoscrizione adesiva

al CCNL nelle sue varie edizioni sino a quella del 01-08-2013, e le ultime delle quali richieste sono state associate alle proclamazioni di scioperi di carattere nazionale (09-10-11 dicembre 2016, 04-05 settembre 2017, 11-12 dicembre 2017) proclamati da Federazione Autisti Operai, organizzazione presente in numerose regioni e che aveva già stipulato accordi di 2° livello in diverse regioni italiane e accordi nazionali in procedure collettive, avanti il MISE stesso e lo stesso Ministero del Lavoro, inerenti la categoria dei cosiddetti “autisti discontinui” riferiti al CCNL stesso succitato ed inquadrati generalmente al 3° livello e 3° livello super. La Federazione Autisti Operai è stata generata a Mira da Slai Cobas sin dal 2008 ed è attualmente aderente a SlaiProlCobas che è federata a Slai Cobas. Federazione Autisti Operai rappresenta e tutela lavoratori di 60 province italiane.

3. La categoria degli autisti di mezzi pesanti su strada di peso superiore a 7,5 T, è normata sulla base della analisi e delle decisioni prese dalla Unione Europea con la Direttiva comunitaria nr 15 del 2002 (allegato nr.1) che specifica le norme che devono essere seguite stante la pericolosità del lavoro di questi mezzi e dei loro conducenti e che quindi dovevano essere sottoposti a particolari limitazioni vuoi per l’impatto ambientale, vuoi per ragioni di sicurezza e salute dei lavoratori, vuoi per la sicurezza stradale.
4. Sin dal 2006, allorquando la Unione Europea ha legiferato il Regolamento Europeo 561/2006 (allegato nr 2) in attuazione della Direttiva nr.15 del 2002 della Unione Europea stessa, le organizzazioni sindacali Cgil-Filt, Cisl-Fit e Uil Trasporti hanno partecipato a trattative e siglato accordi nazionali di settore, giungendo anche ad istituire Enti bilaterali nazionali di categoria con le associazioni datoriali italiane (cfr.Ebilog) e Fondi integrativi previdenziali e sanitari (Previlog, Sanilog), e giungendo alla definizione di TESTO UNICO per la categoria “Logistica, Trasporto merci e Spedizioni” (intendendosi per Trasporto merci il trasporto SU STRADA, essendo il trasporto ferroviario, marittimo ed aereo normato da ALTRI Contratti nazionali dalle stesse organizzazioni siglato). Attraverso norme europee del 1998 e attraverso il RE 561/2006, sono state abolite le pregresse norme del 1985 in materia di trasporto merci su strada.
5. Gli accordi nazionali di settore precedenti il CCNL attualmente in vigore sono stati:

23 maggio 1958	1 maggio 1958 – 30 aprile 1961	Fiai Cgil, Filtat Cisl, Uil portuali e aggregati
19 maggio 1973	1 aprile 1973 – 30 settembre 1975	Fiai Cgil, Filtat Cisl, Uiltatep Uil
4 maggio 1976	1 maggio 1976 – 30 settembre 1978	Fiai Cgil, Filtat Cisl, Uiltatep Uil

26 luglio 1979	1 agosto 1979 – 31 dicembre 1981	Filt Cgil, Filtat Cisl, Uiltatep Uil
12 novembre 1983	1 novembre 1983 – 30 giugno 1985	Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti
29 maggio 1989	1 aprile 1987 – 30 giugno 1990	Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti
1 marzo 1991	1 marzo 1991-30 giugno 1994	Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti
29 gennaio 2005	1 gennaio 2004 – 31 agosto 2008	Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti

L'accordo in vigore del 01-08-2013 è sorto dalle firme dei testi del 09-11-2006 / 08-04-2008, quindi del 26-01-2011 ed infine appunto del 01-08-2013.

L'ipotesi introdotta ora con la firma del 03-12-2017 è assolutamente inconcepibile dal punto di vista della tutela della condizione dei lavoratori dipendenti del settore, in specie della categoria degli autisti, in particolare degli autisti di mezzi pesanti.

6. Non si prendono in esame in questa denuncia gli altri contratti nazionali del medesimo settore e a volte di nome simile, siglati in passato da sindacati "gialli" o comunque apertamente "filo-datoriali", in quanto giuridicamente di fatto non si tratta di contratti applicabili senza contenzioso da parte di una minoranza di aziende del settore.

7. Gli indicati sindacalisti (nnr.1-6) ed i loro collaboratori e subalterni hanno abusato di un mandato teorico, in realtà inesistente, della generalità dei lavoratori della logistica al rinnovo del CCNL vigente del 01-08-2013 (**allegato nr.3** t.u. 01-08-2013) e teoricamente scaduto il 31-12-2015, diffondendo in pubblico, sin dal aprile 2017 fino allo sciopero confederale di settore del 30-31 ottobre 2017 notizie estremamente limitate su quanto che stavano per firmare (accordo siglato il 03-12-2017) enfatizzando un salvataggio della "14esima" retribuzione ed altri assunti minacciosi, messi a rischio dai datori di lavoro nelle trattative (**allegato nr.5**, comunicato confederale del 10-10-2017) , e rimanendo nelle loro comunicazioni pubbliche estremamente generici -citando persino nella Piattaforma ultima (maggio 2017) precedente la firma (03-12-2017) solo i veri punti in discussione in forma telegrafica (esempio **allegato nr 4** "Piattaforma rinnovo CCNL Logistica, trasporto merci e spedizioni" del maggio 2017 "12) *Personale viaggiante – Riordino dell'orario di lavoro, delle flessibilità e delle prestazioni del personale. Rivisitazione delle declaratorie professionali*") e tacendo tutti i peggiorativi poi firmati (nessuna parola sui contratti a chiamata, nessuna parola sul carico-scarico, nessuna parola sulla perdita dell'indennità di trasferta per diverse categorie di lavoratori, nessuna parola sulla criminalizzazione degli eventi di malattia, nessuna parola sull'aumento della percentuale dei contratti a tempo determinato, nessuna parola sull'inversione dell'orario ordinario del personale viaggiante su mezzi pesanti da 39 a 47 ore, ecc.- di quanto andavano a trattare e quindi a sottoscrivere in danno dei lavoratori

diversamente dai buoni propositi (**allegato nr.6 Ipotesi CCNL siglata il 03-12-2017**). Di fatto in questo settore e nella categoria specifica come si può ben comprendere dalla quotidianità delle vertenze e dei conflitti sindacali e delle cause di lavoro in sede giudiziaria che hanno per protagonisti altri soggetti sindacali in genere “di base” di cui la Federazione Autisti Operai è solo una delle diverse esistenti, **i firmatari non sono affatto “maggiormente rappresentativi”, e non hanno alcun mandato di attuare e siglare norme di senso contrario ai loro interessi di lavoratori, inoltre il modus operando avuto da tali sindacati di non voler dare ampia spiegazione pubblica di quanto hanno poi firmato, configura una delle condizioni del reato di truffa. Queste lotte poi va detto che NON hanno comportato in alcun caso i disagi per la popolazione come nei casi delle lotte dei sindacati “di base” nei Trasporti pubblici, e tuttavia ne subiscono la criminalizzazione per mano delle stesse organizzazioni sindacali confederali di settore che organizzativamente sono le stesse strutture burocratiche nazionali.**

Cfr. Trasporto Europa del 01-06-2017 sul web: "*In un orizzonte più ampio, il sindacato autonomo Federazione Autisti Operai (che non ha aderito alla protesta dei sindacati confederali del 29 maggio) ha annunciato uno sciopero degli autisti merci per lunedì 4 settembre 2017. In una nota, la sigla afferma di avere circa duemila iscritti in alcune centinaia di aziende. Negli ultimi mesi, la FAO ha attivato alcune cause di lavoro nei confronti di diverse aziende di autotrasporto contro trasferimenti, demansionamenti e licenziamenti.*" - precisiamo che lo sciopero del 16 lo hanno indetto SGB e CUB ma senza una parola per gli autisti di mezzi pesanti.

In realtà i sindacati confederali hanno ulteriormente peggiorato le condizioni contrattuali normative:

*estensione a settori genericamente indicati delle norme antisciopero,
flessibilità per gli operatori di magazzino,
estensione della mansione di lavoro di facchinaggio agli autisti attraverso il
ritocco dell'art.30 ccnl,
ordinarietà delle 47 ore settimanali retribuite 39 per gli autisti,
ammissione dei contratti di lavoro a chiamata,
perdita dell'indennità di trasferta per talune categorie di autisti,
aumento da 39 a 44 ore di orario settimanale di lavoro per gli autisti di
furgoncino,
sanzione economica dei periodi di malattia successivi a giornate festive,
sostituzione in vari punti del contratto della categoria dei sindacati
“comparativamente maggiormente rappresentativi” con la categoria dei*

sindacati "stipulanti" e conseguente affermazione di impedimento illegittimo agli altri sindacati dalla possibilità di siglare accordi di 2° livello e dai diritti sindacali,

manca di serie norme di attuazione e verifica dei diritti al RLS conformemente al D.Lgs. 81/2008 in materia di sicurezza,

manca recepimento delle istanze sindacali diverse che chiedevano l'abolizione del 11 bis e della clausola di decadenza semestrale,

pagamento ridotto per i primi 4 anni per i nuovi assunti,

*estensione della percentuale di contratti a tempo determinato, ed altro ancora – cfr. **allegato nr.7 Disanima critica della Fao-Cobas del 18-12-2017**,*

di quanto già non fossero contraddittorie al loro ruolo sindacale le edizioni precedenti.

(Ultima quella del 01-08-2013 denominata Testo Unico CCNL Logistica, Trasporto merci e spedizione ed edita da "Ebilog")

aumento dell'orario senza contropartita economica da 39 a 47 ore settimanali,

esclusione delle Rsa in caso di elezione di Rsu,

forfettizzazione ex art.11, 11 bis e segg.,

costituzione del dovere di preavvertire di 4 ore prima dell'inizio dell'orario di lavoro (? !!!) in caso di malattia -che magari l'autista che si sveglia influenzato alle 3 di mattina doveva sapere a mezzanotte mentre dormiva, di essere malato,

assenza di qualsiasi remunerazione della reperibilità,

assenza di norme di tutela verso le malattie professionali).

Nessun intervento contrattuale è stato previsto, rivendicato ed ottenuto dai firmatari della ipotesi, a specifica tutela della salute dei lavoratori dediti alla guida. Oltre a creare strutture che vengono finanziate di fatto dalle imprese senza che siano chiaramente adibili dai lavoratori per le loro necessità, niente anche laddove la legislazione in qualche modo apre la strada. E' il caso dell'ernia malattia professionale. Come si vede da questa nota stampa del 2014, la Cgil-Filt si era impegnata su questo fronte sul lato previdenziale, ma nulla viene considerato nel contratto nazionale sulla certezza di subire limitazioni alla salute a causa del lavoro (è la questione per esempio dell'obbligo per il datore di lavoro di sostituire i seggiolini di guida non ergonomici né adatti a questa attività lavorativa ed alle lunghe ore di utilizzo, con seggiolini adatti e certificati, così come in termini generali, del lavoro usurante). Dato il lavoro usurante, e la necessità di pensionamenti anticipati, sarebbe invece da eliminare la forfettizzazione e ridurre il massimo dell'orario estendibile, di modo da aumentare i

contributi ed il Tfr, e di limitare il danno alla salute. Ma questi argomenti NON esistono nel CCNL.

Il decreto del ministero del Lavoro pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale numero 212 del 12 settembre 2014 riconosce l'ernia discale come malattia professionale degli autisti di veicoli industriali e dei mezzi meccanici.

Il decreto riporta l'aggiornamento delle malattie professionali per cui è obbligatoria la denuncia prevista dall'articolo 139 del Testo Unico approvato il 30 giugno 1965. Nella lista 1 viene introdotta l'ernia discale lombare causata dalle vibrazioni trasmesse al corpo nella guida di automezzi pesanti e conduzione di mezzi meccanici (patologia che prima era compresa nella lista 2, senza obbligo di denuncia). Il sindacato Filt Cgil aveva avanzato da tempo tale richiesta, sulla quale ha anche avviato un contenzioso giudiziario. Il prossimo passo sarà fissare le tabelle per gli indennizzi da parte delle commissioni scientifiche. L'inserimento nella lista 1 renderà quindi più semplice il riconoscimento di questa malattia tra quelle di origine professionale.

I sindacati confederali non hanno poi fatto proprie né si sono dialettizzati né hanno dato risposta in alcuna misura e maniera con le proposte e critiche chiaramente e pubblicamente e direttamente rivolte con le Proclamazioni dei diversi scioperi nazionali degli autisti aderenti alla ns.organizzazione sindacale (**cf. allegati nr.8, 9, e 10, Proclamazione scioperi a carattere nazionale del dicembre 2016, settembre 2017, dicembre 2017**) con pacifiche e democratiche manifestazioni sindacali scioperi riunioni ed assemblee in numerose città, come Interporto Rivalta Torino, Tortona, Trezzo sull'Adda, Milano, Bonate, Dalmine, Bergamo, Carobbio degli Angeli, Brescia, Interporto Verona (2), San Martino Buonalbergo, Caselle di Villafranca, Riese Pio X, Interporto Parma (2), Reggio Emilia, Ospedaletto Euganeo, Padova, Venezia Marghera, Rimini, Bologna, San Giorgio di Nogaro, Pomigliano d'Arco, Melfi. **Anche se in sede transattiva, i sindacati confederali firmatari di questa ipotesi di rinnovo, guidati dalle persone indicate ai nnr. 1—6 della presente denuncia, comunque non hanno rispettato il principio del “do ut des” in quanto quello che hanno ceduto è in maniera incommensurabile maggiore di quanto poco abbiano ottenuto**, e per questo, la “una tantum” di 300 euro lordi, che si somma all'aumento contrattuale dilazionato di complessivi 100 euro lordi mensili come vedremo più avanti, è nulla a confronto della perdita retributiva e contributiva dei lavoratori. Si calcola infatti in oltre ventimila euro lordi annui il tempo di lavoro non retribuito di un autista di mezzi pesanti che lavori mediamente 260 ore al mese (senza considerare nel lavoro alcune decine di ore di pause obbligatorie e i riposi fatti sul camion).

Sul piano normativo come abbiamo visto si sono avute solo condizioni peggiorative, anche gravissime, per i lavoratori.

Di quanto in tale occasione è stato siglato, l'unico aspetto positivo relativo ai passaggi di appalto nelle cooperative di "facchinaggio" della logistica, non ha avuto la sottoscrizione delle associazioni delle cooperative, rimanendo in tal modo di fatto un aspetto positivo puramente teorico non essendo le aziende non cooperative in numero significativo nel settore del "facchinaggio".

All'interno del testo del rinnovo del CCNL del 03-12-2017, le organizzazioni firmatarie hanno motivato con ragioni di "concorrenza" rispetto al cabotaggio originario dall'Est Europa, la necessità di contenere il costo del lavoro, mentre bastava far pesare sul tavolo delle trattative il "piccolo" particolare che molte delle aziende rappresentate dalle loro rispettive associazioni fanno parte del medesimo processo avendo creato aziende ad hoc non allo scopo di coprire le esigenze di mercato inesistenti dell'Est Europa, ma invece determinandosi come cabotaggio esse stesse (cfr. allegato nr.11 documento comune Federazione Autisti Operai - Solidaritatea Soferilor Drumuri Bune del 17-12-2017).

Le stesse affermazioni di principio contenute nella ipotesi contrattuale succitata siglata da CGIL-FILT, CISL-FIT e UIL Trasporti paiono essere ad esclusiva tutela dell'impresa e non sembrano avere nulla a che vedere con quelle delle analoghe organizzazioni sindacali d'Oltralpe che mantengono l'orario di lavoro nei limiti del regolamento europeo. Né i governi italiani hanno dimostrato almeno formalmente la stessa sensibilità rispetto a quanto è stato legiferato in materia di divieto del riposo settimanale sul camion in altri Paesi UE quali Francia, Belgio, Germania.

Quindi per quale ragione Cgil-Filt, Cisl-Fit e Uil Trasporti hanno apportato modifiche normative unicamente peggiorative alla condizione dei lavoratori autisti di mezzi pesanti ed autisti corrieri, nel "nuovo" CCNL la cui ipotesi con riserva è stata siglata il 03-12-2017 ?

Afferma il citato documento comune Federazione Autisti Operai - Solidaritatea Soferilor Drumuri Bune del 17-12-2017 che

"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. (---) 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 documento "ROMA 1" ossia RE 593/2008" (allegato nr 12) "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."

I termini utilizzati non si deve pensare siano frutto di terminologie estremistiche o peggio, solamente esprimono la realtà e la pesantezza del tradimento dei sindacati, che viene vissuto come tale, perché tale è, dai lavoratori autisti di mezzi pesanti dipendenti di datori di lavoro. Contrariamente dai "padroncini", essi non possono fermare il camion in mezzo alla strada senza essere certamente licenziati, nonché rischiare alcuna carica o sanzione da parte delle forze dell'ordine. In effetti i camionisti dipendenti, per non dire dei somministrati, che hanno altro CCNL o non lo hanno per niente, vivono una condizione di subalternità ESTREMA, che ritiene il sottoscritto, sia fuori da ogni norma e regola civile. Anche sul piano del diritto, gli autisti di mezzi pesanti sono malvisti, rischiano l'arresto per omicidio colposo (**nuovo Codice della Strada Legge 23 marzo 2016, n. 41**) come abbiamo detto, non per guadagnare più denaro correndo maggiormente, ma perché se non fanno "come gli altri", rischiano il posto. Spesso avvengono situazioni limite che infagano la categoria, come il furto di carburante, ma si tratta di errori degli uomini, non di colpe della categoria che la società debba penalizzare sanzionando con la mancanza di dignità di retribuzione e di diritto centinaia di migliaia di lavoratori dipendenti e costringendone ancor più a subire il ricatto delle retribuzioni da terzo mondo imposte da aziende transnazionali come quelle riferibili al sig.Tomasi ed al suo gruppo di agenzie interinali installate in Romania, per esempio. Senza contare che le colpe anche penali spesso sono dei datori di lavoro, come viene emergendo da numerose cause penali e per rimanere solo ad alcuni casi da noi promossi, ad esempio, riconosciuti dalla Prefettura per la segnalazione dell'affitto illegale delle cabine dei camion stessi utilizzati per lavorare, ai conducenti, all'interno di determinate zone interportuali di Livorno e La Spezia (**allegato nr.38**), così come dagli accertamenti ispettivi nel 2014-2015 effettuati dall'Ispettorato di Bergamo sulle denunce da noi promosse fatte da autisti della Avogadro, ditta di appalto Italtrans, di mezzi che utilizzavano correntemente la doppia tessera, e svariati altri casi. Del resto i "professionisti" dei mezzi pesanti (così gratificati psicologicamente in certi casi dai datori di lavoro) sono stanchi di essere super-sfruttati, ed assistiamo di frequente a notizie (diffuse da Cgil-Filt di Bergamo, come dalle ditte Scarpa-Cst e Zanardo Servizi Logistici) di

manca di autisti e di decine e centinaia di mezzi pesanti fermi. Il che in tempo di disoccupazione è illuminante di una situazione assolutamente ANORMALE.

Quindi viene meno il rispetto dei principi non solo politico-sindacali del Movimento Operaio e del Movimento dei Lavoratori come parte sociale nel suo complesso, ma anche della stessa verità dei fatti, da parte di componenti *para-istituzionali* che si propongono di essere – e scambiano concessioni per questo con i datori di lavoro e le loro associazioni—IL MONOPOLIO DEL DIRITTO SINDACALE DEI LAVORATORI IN ITALIA persino nel settore in cui sono chiaramente emergenti e complessivamente maggioritarie le nuove organizzazioni sindacali di base, e non certo le confederazioni Cgil-Cisl-Uil, ossia persino nel settore del trasporto merci delle spedizioni e della logistica.

La richiesta di tutela dunque autorizza chi ha responsabilità di tutela, a qualunque azione nei limiti della legalità.

Di conseguenza a tutto quanto sopra fortissima è la motivata sensazione da parte dei lavoratori della categoria, che si sia in presenza di una truffa organizzata da un unico centro di interesse che vede unite le organizzazioni sindacali confederali alle associazioni datoriali.

8. In Italia gli incidenti sul lavoro hanno cagionato nel corso degli ultimi anni una media di 1.000 morti all'anno, di questi la seconda categoria per numero di caduti è il trasporto su strada (**allegato nr.13**, Istat 2016). Ogni settimana vi sono tra i 3 e i 4 deceduti su mezzi di trasporto durante attività lavorativa, per quanto riguarda le malattie professionali che sono in aumento rispetto al 2015, *“il 64% delle denunce (circa 300.000) è per malattie del sistema osteomuscolare”*. Nessun miglioramento contrattuale è stato previsto nei vari passaggi contrattuali, ultima la ipotesi del 03-12-2017. La legislazione in corso non copre di fatto i rischi cui è esposta la totalità dei conducenti di mezzi pesanti e per questo l'aspetto contrattuale nazionale rimarrebbe di fatto l'unica possibilità, ma i sindacati confederali guidati dalle persone qui denunciate non pongono quali oggetto di vertenza e condizione per le premialità normative che invece -del tutto illegalmente- elargiscono alle imprese, alcuna norma a tutela dei lavoratori né alcun particolare indennizzo.
9. Il servizio di prevenzione della sicurezza sul lavoro dell'unità sanitaria locale di Roma Nord (**allegato nr.14** del dicembre 2009/febbraio 2010) già delineava la esposizione al rischio per i conducenti dei mezzi pesanti su strada, limitando l'esposizione al rischio possibile per 9 ore di lavoro giornaliero. Nello stesso documento, si rappresentava la necessità di manutenzione dell'impianto autonomo di condizionamento per la stagione estiva ed invernale. In pratica il documento dava per scontato che in condizioni climatiche ostative il conducente dovesse

essere protetto dalle condizioni climatiche specie durante le soste. Ciò non è affatto scontato per i datori di lavoro. Ne consegue che la necessità di avere un mezzo “nuovo ed efficiente” è un aspetto che presta il fianco a ricatti e pressioni dei datori di lavoro sui conducenti.

Ma ciò nonostante, non vi è mai una citazione nel testo contrattuale qui oggetto della denuncia, alla condizione del lavoro di guida e delle condizioni di sosta in cabina, esposti, oltre che al sole ed al gelo, ai rischi di multa delle autorità comunali per avere il motore acceso (per attivare il condizionatore non indipendente) nelle piazzole di sosta delle aziende ove si deve “scaricare”. L’aspetto principale tuttavia è quello delle malattie alla schiena ed alla colonna vertebrale, e quindi delle ore di guida (che possono essere 9 al giorno, e fino a 3 gg la settimana, dieci ore). Vi sono lunghi tempi durante i quali il conducente rimane sul camion (in coda, in attesa al carico-scarico nei piazzali dei clienti, generalmente aziende industriali e della distribuzione, porti e terminal interporti). In realtà i periodi di guida vengono camuffati (se non intervengono controlli alla cassa del mezzo) e rimangono nascosti sia ai produttori dei cedolini mensili delle retribuzioni che alle autorità ispettive. Se si comprende facilmente che tali sotterfugi (doppio disco, doppia tessera, calamite, apparecchiature elettroniche di mascheramento della guida e di abbassamento del rilevatore della velocità nei tachigrafi moderni) siano utilizzati dai conducenti cd.”padroncini” per il proprio personale tornaconto (più km fatti, più è il fatturato), meno comprensibile è il motivo per cui i camionisti dipendenti che di norma rientrano solo il venerdì sera o sabato mattina “a casa” (al piazzale aziendale), dovrebbero utilizzare sistematicamente tali sotterfugi, in assenza di retribuzioni altamente significative. In effetti questa Organizzazione sindacale, essendo costantemente a contatto con i camionisti dipendenti, ed avendo tra i propri slogan principali “per chi NON usa la calamita”, ha adottato l’espulsione di due suoi associati che a fronte di tale genere di frode, portavano a casa circa 4.000 euro netti al mese. Uno di questi, guidava ogni giorno per complessivi 1.100 km, un dato impossibile da sostenere in 10 ore di autostrada ad 80 km/h infatti si possono fare “solo” 800 km al giorno. Ma sono complessivamente parlando casi ben inferiori a quanto si pensa, e riguardano in genere autisti italiani legati al datore di lavoro da particolari accordi. Ora, si sostiene che le misure adottate dai governi italiani sin dal 2015 in poi (normativa europea che vieta i cronotachigrafi a disco) permettono la continuazione dell’utilizzo delle apparecchiature a disco mediante apposite “deroghe” annuali, vietando solo l’installazione di dette apparecchiature sui mezzi di nuova immatricolazione. Né è stata adottata alcuna misura atta a limitare e vietare la circolazione ai mezzi pesanti su strada che abbiano oltre 15 anni di anzianità. Se si calcola che ogni mezzo pesante su strada dedito ai servizi di trasporto merci conto terzi viaggiano mediamente per 8.000 km al mese e 100.000 km all’anno, si può capire che dopo 1 milione

e mezzo di km questi mezzi dovrebbero prendere la strada della rottamazione o del solo servizio interno di piazzale, dove si opera a velocità non superiori ai 20 km/h ed i rischi sono ridotti. Ma alcun governo ha adottato misure di questo genere.

10. La normativa europea in materia prevede (Direttiva Europea 22/2006, **allegato nr.15**) che entro il 2012 si attuino da parte di ogni autorità nazionale adeguati e numerosi controlli sui mezzi pesanti. Afferma questa direttiva che

“Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che, a decorrere dal 1o maggio 2006, sia controllato l'1 % dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85. La percentuale sarà portata almeno al 2 % dopo il 1o gennaio 2008 e almeno al 3 % dopo il 1o gennaio 2010. Dopo il 1° gennaio 2012, tale percentuale minima può essere aumentata al 4 % dalla Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media, oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare la decisione la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese.”

La realtà è ben diversa. Come si evince dal totale silenzio anche mediatico su quanto i testi di proclamazione della ns.organizzazione sindacale denunciano (e questo silenzio riguarda anche articoli che una testata web del settore “trasporto europa” pur ha dedicato a tali nostre proteste), i controlli sono in proporzioni semmai inferiori al 1 per mille dei mezzi pesanti transitanti.

In determinate zone del paese, come per esempio nei tratti autostradali tra Cessalto e Palmanova, gli incidenti, anche mortali, che coinvolgono mezzi pesanti sono frequentissimi (**allegato nr.16**).

Nelle autostrade a tre corsie, in determinati orari della giornata lavorativa-tipo, dal lunedì al venerdì, si assiste a corse sul filo dei 95-100 km/orari tra mezzi pesanti disposti sulle due corsie di destra, mentre la velocità massima consentita sarebbe di 80 km/orari, senza che alcuna pattuglia intervenga a calmierare la velocità di crociera delle colonne di mezzi pesanti. Ciò determina una quantità di esposizione al rischio di tamponamenti a catena e di incidenti altissima, ed i dati sono significativi. Centinaia di morti, migliaia di casi di menomazioni. Ora non si comprende come ciò possa essere possibile in un Paese in cui il Governo nazionale (Presidente del consiglio, Renzi Matteo) arrivi a disporre una riduzione delle sedi della Polizia

Stradale e dei mezzi dediti al controllo della circolazione autostradale con la giustificazione della necessità di unire e razionalizzare le forze di polizia sul territorio (Espresso, 25-11-2014):

*“Ad essere colpite saranno soprattutto le **unità specialistiche della Polizia**. Semaforo rosso per la polizia “Stradale”: lascia sul campo 35 sedi e segna la chiusura di due compartimenti regionali con l’accorpamento delle responsabilità per Abruzzo e Molise, Campania e Basilicata e l’assorbimento dell’Umbria che sarà legata alle Marche. I distaccamenti della **Polstrada** subiranno tagli draconiani: dei 182 esistenti ne resteranno in piedi 145: “soppressi, perché non più strategici”. Cancellati del tutto i tre Rips (Reparti intervento polizia stradale).”*

Si ipotizza in realtà che al Governo non interessi estendere i controlli decisi dalla normativa europea e tantomeno rispettarne il dettato, solo che in questa maniera il nostro Paese continua ad assistere ai fenomeni più gravi che si possano immaginare. Infatti i lavoratori dipendenti conducenti di automezzi pesanti su strada sono costantemente oggetto di ricatti e pressioni (“ad arrivare in tempo”, “a fare come gli altri” ossia “a togliere la scheda per finire il servizio”, “ad operare con doppio disco, o con tessera e disco in una stessa giornata”, “ad operare con doppia tessera”, “ad operare con la calamita”). Chi non rispetta tali “ordini” rischia non solo di prendere meno soldi, ma anche di subire i “dispetti” tipicamente destinati ai camionisti da parte dei datori di lavoro: “essere lasciati a casa verbalmente” dal lavoro per più giorni e settimane, “vedersi cambiato il camion -nuovo- con uno vetusto” (“cade a pezzi”), “vedersi assegnato un lavoro di routine -navetta e simili- che non prevede indennità di trasferta”, oppure “essere spediti in servizio all’estero con ordini di servizio tali da non poter essere evasi in una sola settimana di lavoro”, “avere un camion con un sedile non ergonomico”, “essere trasferiti di sede anche a centinaia di km di distanza”, “essere lasciati fuori a fine settimana”). I sindacati confederali nelle persone dei responsabili indicati nella presente denuncia non hanno mai tenuto in considerazione né nell’Osservatorio disposto contrattualmente e di fatto inoperante, né nelle trattative nazionali, né nelle linee guida degli accordi aziendali di secondo livello, alcun elemento di verifica della legittimità delle condizioni vantaggiose alle imprese e dannose per le prestazioni lavorative -E NON RETRIBUITE come le attività di carico-scarico e correlate- non riconosciute ai lavoratori “mobili” inquadrati nelle categorie 3°, 3° super, 3° super “junior” (!!!) e 4°.

Denunciare le aziende che praticano il rischio per il profitto, e che violano le leggi e le misure di sicurezza, non è sempre semplice. La strage di Cessalto, 7 morti, penalmente parlando è stata archiviata in quanto le parti civili hanno tutte ceduto di fronte alle offerte delle

assicurazioni. Ma anche all'epoca la nostra denuncia venne aggirata e non vennero sentiti i testimoni indicati dalla Procura di Treviso, la quale perseguì la interpretazione della doppia colpa della strage: la colpa del danno al mezzo, e la colpa del guard-rail, in questa maniera non si venne mai a svolgere il processo. All'epoca la ns.organizzazione sindacale era appena nata, ed ora è cresciuta, ma lo spazio mediatico venne concesso nella dimensione di allora, da Anno Zero (trasmissione "corri bisonte corri"), nel giugno 2009, al costo anche di minacce di morte al conduttore Michele Santoro, solo in quel periodo, perché la strage faceva clamore. La BFC di Tombolo oggi non esiste più, ma esiste a BFC Romania. Lo schiavismo e il rischio, continuano. Generalmente, sono pochi ad avere il coraggio di parlarne. **Come mai ?**

11. I casi giudiziari di ricatti ai conducenti dipendenti stanno iniziando ad arrivare ai giudici e così le relative sentenze. Ecco un recente caso uscito sulla testata web "UOMINI E TRASPORTI" il 02-12-2017

"Imponavano la calamita agli autisti: tre anni di carcere ai titolari di un'azienda di autotrasporto di Asti - Tre anni di carcere per aver indotto i propri autisti a manomettere il tachigrafo, che rappresenta uno strumento per tutelare chi guida da eventuali incidenti e infortuni sul lavoro. Con questo motivazione un giudice di Asti ha condannato i due titolari della Tran.sma, un'azienda di autotrasporto della stessa provincia piemontese. I fatti contestati risalgono a qualche anno fa (2010) quando due camion dell'azienda, dopo un controllo effettuato dalla polizia stradale in due località del Veneto, nel veneziano e nel veronese, erano stati trovati equipaggiati con la calamita blocca registrazioni del tachigrafo. A quel punto, la stessa polizia aveva segnalato la cosa ai loro colleghi di Asti, perché effettivamente appariva strano che dei due veicoli fermati a distanza di poche ore entrambi facessero ricorso ad analogo magnete.

E in effetti quando gli agenti si sono recati presso l'azienda astigiana, effettuando delle verifiche sui veicoli, hanno scoperto ulteriori calamite. A quel punto è scattata la denuncia penale per i due fratelli titolari dell'azienda che, dopo il rinvio a giudizio, andavano a processo. Per entrambi l'accusa era la manomissione di strumenti finalizzati a salvaguardare la sicurezza sul lavoro, comportamento punito dall'art. 437 del codice penale e considerato applicabile anche rispetto al tachigrafo anche dalla Cassazione in più di un'occasione proprio da un anno a questa parte. A convincere il giudice, a quel punto, devono essere state alcune testimonianze di autisti che riferivano di essere stati

costretti a usare la calamita, perché a chi si rifiutava veniva paventata la possibilità di un licenziamento.”

Tuttavia di casi come questi non pare tengano alcun conto i sindacati confederali firmatari dell'ipotesi del 03-12-2017 che rivolgono la loro attenzione A SENSO UNICO alla sanzione dei comportamenti giudicati dubbi o non adeguati alla “virtuosità” eletta a principio “produttivo” in un settore ad altissimo rischio come questo.

12. Dal 2006 in poi, sia il Ministero del Lavoro che le autorità politiche di governo, hanno legiferato norme particolari per i settori di particolare necessità sociale, integrando il Regolamento Europeo 561/2006. Ma nel caso del Decreto Legislativo 234/2007 (**allegato nr.17**) il governo Prodi, con l'intento apparente di tutelare la categoria degli autisti di mezzi pesanti, in realtà ha aperto la via ad un aggiramento delle norme da parte dei datori di lavoro e grazie agli accordi aziendali di 2° livello dei sindacati confederali dei trasporti. Nel caso invece delle circolari 14/2015 e 37/2015, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali da una parte pretende il rispetto del CCNL del paese utilizzatore della somministrazione transnazionale (**allegato nr.18**), e dall'altra introduce il divieto del recupero del riposo settimanale ridotto (le 21 ore che ancor oggi vengono fatte illegalmente lavorare) in forma spezzata, dovendosi effettuare tale recupero in forma unita ed entro le 2 settimane successive (**allegato nr.19**). Due norme positive ma non risolutive. L'Unione Europea, da parte sua, ha introdotto nuove norme stringenti sui tachigrafi digitali, perseguendo quanto stabilito nella direttiva 22/2006 con il regolamento europeo 165/2014 (**allegato nr.20**). Ma il governo italiano, nuovamente, derogava e continuano a girare indisturbati vecchi catorci e trattori di media età, con l'apparecchiatura digitale a disco cartaceo. Inoltre, i camionisti continuano ad essere non solo “prigionieri virtuali” sia delle sanzioni delle autorità stradali che delle rivalse per danni spesso non di loro responsabilità da parte delle imprese, ma anche “prigionieri” effettivi sul camion, spesso e volentieri, anche oltre i limiti massimi dell'orario di lavoro, anche spesso e volentieri nei fine settimana, di cui è prova la situazione delle aree di servizio autostradali ma non solo queste. La civiltà di un Paese, si diceva una volta, si vede dalla condizione in cui vivono i prigionieri nelle carceri. Oggi si dovrebbe sostituire la frase con questa: l'inciviltà di un Paese si vede dalla costrizione e dalle condizioni in cui sono costretti a vivere sui mezzi di trasporto, i camionisti lavoratori dipendenti (e quindi che non sono liberi di rinunciare o rifiutare un viaggio od un servizio lavorativo come i “padroncini”).
13. Nel Testo Unico del CCNL “Logistica, Trasporto merci e Spedizioni” del 03-12-2017, non si descrive né si tiene in nessun conto quanto si è qui descritto ed ancora si spiegherà, **invece**,

si rimodellano e peggiorano le già parziali e vessatorie norme disciplinari (tese illegittimamente a scavalcare le leggi e la giurisdizione correnti) e sulla malattia, senza nulla concedere in via migliorativa circa infortuni sul lavoro e malattie professionali, e si dava ampio spazio a due concetti che come vediamo prima non trovano giustificazione sindacale alcuna. Il primo concetto, la "virtuosità". I conducenti di mezzi pesanti si dividono in due categorie fondamentali ancora con il CCNL in essere (01-08-2013): il 3° livello, e il 3° livello super. Alla prima categoria appartengono lavoratori autisti di mezzi pesanti cui viene assegnato un orario di lavoro settimanale in linea con la legislazione europea (39 ore settimanali), pur se derogabile con accordi di 2° livello. Alla seconda categoria appartengono lavoratori autisti di mezzi pesanti anche in possesso di particolari abilitazioni e patenti, sia esperti che neo-assunti (cat.3° super "junior" !!!), cui viene assegnato un orario di lavoro settimanale derogato a 47 ore e, in virtù di un riconoscimento "a monte" ma in realtà standardizzato e acritico, si ritiene anche in aperto conflitto con i principi dell'organizzazione internazionale del lavoro, delle normative europee in materia di lavoro dipendente nonché della Costituzione della Repubblica italiana, da parte delle organizzazioni sindacali firmatarie del contratto nazionale, di vetuste ed illegittime norme le quali vengono "legittimate" con il richiamo a regi decreti del 1923 inerenti il lavoro "discontinuo".

Ora, la parzialità ed antitetività ai principi morali sindacali e in parziale violazione degli stessi Statuti sindacali delle organizzazioni firmatarie (**cf. allegati nr. 21-22-23-24-25-26**) delle norme del art. 11 bis e segg. CCNL, è palese. Non è solo una questione di limitato o non avanzato diritto democratico, attraverso la palese ed incredibilmente monopolistica ed antidemocratica (**irrispettosa delle opinioni e delle scelte dei lavoratori che non aderiscono o non aderirebbero, diversamente, alle loro organizzazioni sindacali confederali**) rivendicazione di ciò che rimane dell'art.19 Legge 300/1970, **i sindacati confederali mantengono a sé un diritto che di per sé è inesistente e si qualifica come monopolio**. Ciò che avviene è di natura strutturale e non è casuale, e si può verificare nel caso dello Statuto CGIL, con la violazione del CCNL (art. 11 e 11 bis e segg. e in particolare art.11 c.9) della norma di cui all'art.10.3.4, come si riscontra una importante norma che limita la decisionalità nei casi di accordi nazionali nello Statuto CGIL-FILT (*"Al solo Comitato Direttivo Nazionale è affidato il compito di deliberare sulle piattaforme e sugli accordi di valenza nazionale"*) o come nel caso dello Statuto CISL Confederale nel quale si ritrova un chiaro verticismo "caduto dal cielo": *"Le Federazioni nazionali di categoria in uno con i sindacati di seconda affiliazione, con i settori e/o comparti merceologici, hanno il compito di: a. procedere alla stipulazione di contratti, accordi, regolamenti e protocolli collettivi di lavoro, ai diversi livelli di competenza",* passando per la suddivisione burocratica e non trasparente delle "aree contrattuali" (statuto

Cisl-Fit), per non dire della totale assenza di rimando alla opinione dei lavoratori nel loro complesso e nella loro individualità, in tutti questi Statuti.

In Italia esistono già numerose forme contrattuali per sopperire alle necessità di assunzione di forza lavoro per brevi periodi. Dal contratto a termine, al part-time, alla somministrazione da parte di agenzie interinali.

Ma i sindacati confederali firmatari del 03-12-2017 sottoscrivono la reintroduzione del lavoro a chiamata nella logistica: come buttare trinitroglicerina in una centrale atomica !

I firmatari di questa ipotesi contrattuale del 03-12-2017, apertamente peggiorativa della precedente in quanto anche solo a vedere la questione dell'orario di lavoro, sostituiscono l'ordinarietà dell'orario di 39 ore settimanali con l'ordinarietà delle 47 ore settimanali senza nessuna contropartita né chiara giustificazione, continuando negli anni a far riferimento a queste vetuste norme dell'inizio del ventennio fascista, ossia la cosiddetta "discontinuità", operano ESCLUSIVAMENTE a favore delle imprese istituendo una sorta di zona franca ove il lavoro non viene retribuito e/o viene retribuito solo in misure ben inferiori in cambio di indennizzi di trasferta assolutamente iniqui e comunque il cui mancato rispetto trova nella pratica l'impossibilità per il lavoratore dipendente di adire giudizialmente oltre i 6 mesi (in genere dalla fine) del rapporto di lavoro.

Questa "zona franca" è l'estensione del lavoro "da 47 ore" alle "58/61" ore settimanali calcolando però tali "58/61" ore senza computare:

- i tempi di pausa guida obbligatori a RE 561/2006; tali tempi trovano riconoscimento unicamente nella indennità di trasferta (art.62 CCNL) ma solo per quei lavoratori che la percepiscono.
- i tempi di attesa al carico-scarico (il cui mancato riconoscimento economico viene normato a partire dal D.Lgs.234/2007 che prevede a nostro avviso ipocritamente un orario massimo settimanale già di per sé scandaloso per ogni lavoratore conducente di mezzi pesanti (*articolo 4 comma 2, la durata media della settimana non può superare le 58 ore*) prevede inoltre all'art. **3.1.a)2** che: *"i periodi di tempo durante i quali il lavoratore mobile non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro, pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, **qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato**, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate tra le parti sociali"*; infatti questa norma di legge, se pur riconosce il tempo di lavoro "sui generis" di

questa parte di attività lavorativa anche molto cospicua giornalmente (anche su più piattaforme logistiche nella stessa giornata ed anche oltre le 5-6 ore in certi casi) al camionista, apre la strada alla aperta negazione di ogni diritto di retribuzione per questi tempi di attesa, che generalmente trovano i camionisti o impreparati o timorosi delle ripercussioni, e che di conseguenza vengono indicati nel settore quale “riposo” mentre di riposo non si tratta; in questo modo tali tempi trovano riconoscimento unicamente nella indennità di trasferta (art.62 CCNL) ma solo per quei lavoratori che la percepiscono.

- i tempi di disponibilità; tali tempi che dovrebbero essere retribuiti al 50% (come durante i trasferimenti in traghetto o vagone ferroviario o nei trasferimenti da sede a sede o nei tempi in cui il lavoratore viene lasciato a riposo OLTRE i tempi previsti obbligatori per legge) generalmente non vengono retribuiti ma trovano riconoscimento unicamente nella indennità di trasferta (art.62 CCNL) e solo per quei lavoratori che la percepiscono.

A parte la truffa della semplificazione della procedura arbitrale per i danni che l'azienda intende addebitare al lavoratore (in realtà, se il lavoratore non firma alcunché, mantiene i suoi diritti di ricorso in sede giudiziaria, ma permane anche qui la truffa, perché se firma nei primi dieci giorni un incontro interlocutorio con il datore di lavoro ed il sindacalista, diverrebbe secondo i firmatari del CCNL, un superamento della legge sull'arbitrato disciplinare -art.7 Legge 300/1970-) **i nodi dunque sono tre la indennità di trasferta, i tempi di attesa al carico scarico e i compiti del lavoratore destinato al servizio, la impugnabilità delle retribuzioni relativamente alla indennità ed al tempo di lavoro straordinario.**

Infatti nelle istruzioni e nei corsi che le Aziende svolgono in genere con professionisti “di parte datoriale” l'autista viene istruito a lavorare “fino al conseguimento delle 45 ore di guida settimanali -estendibili a 56 se nell'arco delle due settimane non supera le 90 ore di guida settimanali” il che, avendo un orario di lavoro settimanale generalmente di 47 ore, significa il mancato riconoscimento di tutto il restante tempo. Questo genere di applicazione è diffusissimo. Ma attraverso il disposto dell'art. 11 comma 9 del CCNL il lavoratore può impugnare solamente gli ultimi 6 mesi di retribuzione relativamente a trasferta e retribuzione delle ore straordinarie.

Con l'effetto che il lavoratore definito “discontinuo” opera per 70-80 anche 90 ore di lavoro settimanali vedendosene retribuite solo da 39 a mediamente 41-42 nella busta paga.

Si allega come esempio un conteggio relativo ad un mese di “media” prestazione lavorativa di uno dei ns.delegati sindacali RSA in GEV srl di Fontevivo (PR), C.Tanase, il mese di febbraio

2016 (**allegato nr. 27**). Da tale conteggio si riscontra una differenza retributiva sul solo mese preso in esame, di oltre 1.000 euro lordi nel caso meno favorevole al lavoratore (conteggio sulle 47 ore) e di oltre 1.500 euro lordi se si prende a riferimento la settimana di 39 ore lavorative.

Abbiamo cercato di produrre un dato statistico indicativo di quanto sia la “torta” ossia la somma di spettanze retributive lorde che questi 300.000 lavoratori dipendenti di aziende italiane applicanti il CCNL suddetto ed impossibilitati a conoscersi ed a confrontarsi sui propri diritti se non assai episodicamente a causa dell’impegno lavorativo, perdono, ogni anno (**allegato nr.28**). **Emerge una cifra spaventosa, per quanto calcolata per difetto, tra i 7 e gli 8 miliardi di euro. In termini di contribuzione INPS, circa 600-700 milioni di euro. In termini fiscali, quasi 2 miliardi di euro. All’anno. Di mancate retribuzioni di lavoro straordinario.**

Circa la “media” di 58 ore di lavoro settimanali nei casi di accordi di 2° livello che “recepiscono” l’art.11 bis e seguenti CCNL, non possono non sapere le parti stipulanti, che officiosamente dovrebbero essere a tutela dei lavoratori, che nella pressoché totalità delle aziende l’art.13 sui riposi compensativi ed il limite annuale al lavoro straordinario NON vengono rispettati, i riposi compensativi non vengono attuati né retribuiti, e che la “media semestrale” del lavoro svolto da ogni singolo camionista NON viene effettivamente consegnata ad alcun lavoratore. In taluni casi, obbligato il camionista a lasciare quasi sempre il selettore nel “lettino” (pausa), la media semestrale può anche essere inferiore alla norma contrattuale. E del resto le apparecchiature elettroniche hanno iniziato a passare al “lettino” il selettore in automatico ad ogni fermo macchina, obbligando gli autisti più coscienti al movimento di correzione manuale.

Ciò non può essere attribuito a responsabilità del governo Prodi, che tuttavia non poteva non porsi il problema che una norma così estensiva poteva aprire la strada ad aberranti ed inique “soluzioni”.

Parimenti è una “impresa” per i lavoratori anche avere le copie dei dischi cronotachigrafici nonché è un “miracolo” lavorare in una impresa adottante il CCNL oggetto di questa denuncia vedendosi retribuire integralmente il lavoro svolto.

Trattandosi di lavoro usurante, e questo è chiaramente afferabile pur non essendovi legislazione esplicitamente chiara al riguardo (e anche di ciò sono responsabili i Presidenti del Consiglio dei governi degli ultimi vent’anni), ne consegue che una enorme quantità di ore straordinarie di lavoro in condizioni disagiate e spesso con riposo giornaliero (sonno) svolto su un mezzo di trasporto spesso con difficoltà di servizi nelle vicinanze, non solo non vengono

retribuite, ma nemmeno sono soggette a produrre effetti sui contributi previdenziali e pensionistici né sul trattamento di fine rapporto.

A questa aberrazione, frutto di un utilizzo distorto di norme vecchissime scritte in fase di regime fascista ed in un sistema economico e stradale del tutto primitivo rispetto a quello attuale (si tratta dei "R.D.L. 15/3/1923 n. 692, R.D. 10/9/1923, n. 1953, R.D. 6/12/1923, n. 2657") ed incompatibili con i principi giuridici internazionali degli stessi diritti umani nonché con le norme correnti atte a vietare ogni forma di lavoro subordinato gratuito, e profondamente iniquo ed incompatibile con i principi sindacali stessi, si giunge attraverso contratti di 2° livello che sono firmati nella quasi totalità dei casi dalle organizzazioni sindacali confederali spesso attingendo a formulati prefabbricati, e di fatto senza quella verifica della "discontinuità" che costituisce il cuore dell'inganno prefabbricato (truffa), accordi che nella pressoché semi-totalità dei casi, nemmeno vengono depositati presso le Istituzioni competenti (Ispettorato del Lavoro, CNEL, INPS).

E questo nonostante le confederazioni sindacali che godono del potere di firma "erga omnes" dei lavoratori di questa categoria come di ogni altra categoria, di fatto non sempre, come nel caso dei lavoratori del settore trasporto merci, le rappresentano, né rispettano verso coloro che hanno altre posizioni sindacali, né la Costituzione repubblicana nata dalla Resistenza né dalla Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione proclamata al vertice europeo di Nizza né la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo né tantomeno le norme più recenti in materia della UE stessa.

Ma le organizzazioni confederali firmatarie dell'ipotesi di rinnovo del 03-12-2017, si disinteressano alle numerose sentenze della Cassazione in materia del diritto di impugnabilità da parte dei lavoratori, dei contratti collettivi firmati da sindacalisti privi della propria specifica delega. Anzi, rafforzano il loro monopolio, modificando pezzetto per pezzetto il CCNL sostituendo le parole "organizzazioni comparativamente maggiormente rappresentative sul piano nazionale" con le parole "organizzazioni stipulanti il presente contratto".

L'effetto di tali accordi è che circa il 40% del tempo di lavoro effettivo NON viene retribuito o viene retribuito in minima parte, e una parte di questo tempo viene convertita in indennità di trasferta NON soggetta a contribuzione se non in quota irrisoria.

Attraverso la "quota restitutoria" infatti, si giunge ad importi che a ben vedere non corrispondono nemmeno al suo massimo livello, alla retribuzione spettante, per cui si ha una

struttura contrattuale di per sé istitutiva di una strutturata diffusa e nazionale evasione contributiva e fiscale.

Tale situazione riguarda una parte significativa dei circa 700.000 addetti alle aziende che applicano tale CCNL, ossia di circa 300 mila conducenti lavoratori dipendenti.

L'imposizione, ora, della soppressione del primo comma dell'art.30 CCNL 01-08-2013, e integrazione della frase successiva con la parola "effettuazione" oltre alla già presente "collaborazione allo scarico", per i non addetti ai lavori, sfugge la natura della questione. Si impone ora come mansione (e lavoro non retribuito attraverso la struttura contrattuale del 11 e 11 bis e segg. CCNL) la attività di scarico della merce (bancali in numero anche di 33 per bilico, anche di una tonnellata ciascuno, da spostare manualmente con transpallet elettrici nemmeno in dotazione sul mezzo ma di proprietà delle aziende riceventi la merce), a persone già provate da giornate e giornate di guida su mezzi pesanti e senza essere magari tornati a casa durante la settimana. E tutto ciò è lavoro gratuito ! Ancora una volta un accordo dei sindacati confederali si pone direttamente contro la giurisprudenza favorevole ai lavoratori. La sentenza nr. 23854/2017 Sezione Lavoro 11-10-2017 della Cassazione (*che boccia la opposizione di Italtrans spa alla sentenza di appello favorevole al ricorrente sig.Sgrigna Sergio, all'epoca del ricorso delegato Rsa di Uil Trasporti in Italtrans spa e ora membro del coordinamento nazionale e della segreteria nazionale consultiva della ns.organizzazione sindacale*) giunge proprio in questo frangente. D'ora in avanti i camionisti ns.associati che si rifiuteranno di effettuare operazioni di facchinaggio secondo quanto previsto con il CCNL 01-08-2013 art.30 comma 1, potrebbero, secondo la nuova ipotesi contrattuale, essere passibili di procedura disciplinare che nei casi di insubordinazione e rifiuto (art.32 CCNL) può portare al licenziamento. Si ritiene sia troppo pesante una concessione del genere da parte degli informatissimi sindacalisti confederali nazionali dei trasporti, sempre allertati delle attività sindacali "ostili", per non esservi qualche cosa sotto. (allegato nr.30 L'Eco di Bergamo, 05-09-2017).

Quanto al CCNL sul punto del riposo giornaliero (11 o 9 ore di inattività di fatto con la responsabilità della custodia del mezzo e del carico, anche in luoghi pericolosi od impervi o privi di strutture igieniche e sanitarie), va fatto notare che **da molti anni NON VI E' ALCUNA RIVALUTAZIONE della "indennità di disagio" corrispondente ancora oggi ad euro 0,93 per ogni notte trascorsa fuori casa, sul camion. Sul punto si può evidenziare l'assurdità e l'arbitrarietà -e appunto l'ipotesi di truffa- nel non avere mai adeguato questa somma per anni ed anni dal 1991 in poi. Nel CCNL 29-05-1989 (allegato nr.31) l'indennità di disagio era di lire 1.300 per ogni "notte fuori". E nel CCNL del 01-03-1991 (allegato nr.29), l'indennità**

di disagio (all'epoca di lire 1.800, appunto 0,93 euro ancor oggi, non rivalutate, a differenza di quanto avvenuto con la indennità di trasferta, prima prevista all'art.19 quindi all'art.62)

“copriva” il lavoro notturno !!!!

CCNL TRASPORTO MERCI E LOGISTICA 01-03-1991

Art.19 comma 13: Per il personale che goda del trattamento di trasferta, le prestazioni dalle 22 alle 6 non danno luogo alla maggiorazione per lavoro notturno di cui ai precedenti artt. 17 e 18 essendo concordata l'indennità di disagio di cui all'art. 20.

Art. 20 (Indennità di disagio) Il lavoratore cui spetta l'indennità di trasferta ha diritto all'indennità di disagio di lire 1.800 per ciascuna indennità di trasferta da 18 a 24 ore, oppure per ogni indennità di trasferta dovuta per l'assenza coincidente, anche in parte, con l'orario notturno. L'indennità di disagio ha natura retributiva, e viene computata esclusivamente ai fini del t.f.r.

Si tratta indubbiamente di lavoro non retribuito, o peggio, di evasione fiscale e contributiva. Per quanto riguarda la trasferta, facendo riapparire delle somme comunque inferiori al dovuto, in forma “esente” non si viene comunque a coprire né il carico-scarico ed i tempi di lavoro nascosti dal “lettino” del cronotachigrafo, né il lavoro notturno, retribuito solo SE STRAORDINARIO (e quindi “gestibile” dai datori di lavoro con l'ignoranza dei lavoratori sulla clausola di decadenza semestrale.

Sin da allora la questione della indennità per le “notti fuori” è stata il *cavallo di Troia* per i lavoratori che accontentandosi di 20 o 15 o 30 euro di indennità inserita negli accordi di 2° livello, chiudevano gli occhi su tutto il resto. Ma oggi giorno sono pochissime le aziende che riconoscono queste somme. La stessa Autotrasporti Bommartini che ha siglato con la nostra organizzazione (al tempo Federazione Autisti Operai era una struttura “interna” a Slai Cobas di Mira) presso Confindustria-ANITA Verona l'accordo di forfettizzazione di 2° livello del 02-05-2011 poi modificato dopo nostra impugnazione del 28-05-2011, con i tre accordi del 01-06-2011 (**allegato nr.34**), [da noi infine impugnato alla scadenza il 22-02-2016 in quanto gli accordi non erano stati rispettati completamente, aveva riconosciuto oltre ad un indennizzo per ogni carico-scarico avvenuto, di 5 euro ciascuno, e se avvenuto con la collaborazione dell'autista, di 10 euro ciascuno, e un indennizzo per ogni “notte fuori” di 23 euro, e, qualora si fosse andati oltre le 2 notti consecutive fuori, dalla 3a. in poi, di 28 euro. Queste modeste somme sono in realtà molto importanti. Si pensi che nelle aree di servizio si pagano circa 5 euro per una doccia, 5 euro per un panino, 3 euro per una bottiglia di acqua da un litro e mezzo. Si pensi che l'autista parte la domenica notte, o meglio il lunedì nelle primissime ore del mattino, portandosi dietro il vestiario per una settimana, le medicine eventualmente necessarie, le coperte, il mangiare per alcuni giorni, ed arrangiandosi alla meglio per i giorni successivi, rimanendo sul mezzo anche 5 notti e 5 giornate intere, tornando a volte il sabato

mattina, altre volte rimanendo incastrato nel fine settimana e tornando alla sede il lunedì, quando non, peggio, al termine della settimana successiva, e questo anche spesso all'estero, in giro per l'Europa. **La questione del lavoro notturno è tra le più scandalose. E' possibile permettere una contrattazione che non dia tutela alle norme elementari dei diritti dell'uomo ? E' questo il modo che le organizzazioni confederali di categorie utilizzano per dare tutela ai camionisti ? Noi riteniamo che non sia possibile, senza un chiaro tornaconto. Che, dalla parte dei lavoratori, non ci risulta esserci. E quindi la cosa è assai strana.**

Affrontiamo ora la questione della DEMOCRAZIA SINDACALE. Si prenda ad esempio per comprendere di che cosa si stia parlando il caso della Autamarocchi spa, la prima azienda italiana in cui i sindacati confederali abbiano svolto un referendum senza urne e senza dati pubblici dei risultati (30-11-2015), un referendum indetto dopo la bocciatura dell'accordo aziendale da parte delle assemblee dei lavoratori; in seguito a questo esito, deciso e voluto dai segretari nazionali dei sindacati confederali Cgil-Filt, Cisl-Fit e Uil Trasporti, si era dimesso per protesta il sig.Barutta, segretario a Padova di Cgil-Filt. La Autamarocchi spa, una azienda con 600 dipendenti diretti, due anni fa ha internalizzato alcune centinaia di soci dipendenti di due strutture cooperative rifacentesi alla società, la Evoluzione Logistica e la Briano. La Guardia di finanza di Trieste aveva infatti avviato due anni prima un accertamento fiscale e contributivo di circa 3 milioni di euro. Ma si sta parlando di retribuzioni ordinarie, non di ore non retribuite di lavoro straordinario.

Non è poi vero che la ns.organizzazione sindacale non abbia, anche secondo "le regole" stesse vigenti nella violazione del diritto Costituzionale, il diritto alla trattativa causa l'art.19 sopravvissuto ai due referendum del 1995, diritto che viene negato oltre che a trattare in sede nazionale, dai firmatari dell'ipotesi di accordo del 03-12-2017, nonostante anni di comunicazioni e richieste via posta raccomandata, fax e pec, ai firmatari del CCNL stesso (**allegato nr.35**), a quanto ci risulta confidenzialmente nel caso recente, ad esempio, della "separazione di ramo d'azienda" di Koiné, per volontà dei sindacati confederali. Infatti nel 2011 si ebbe l'accordo aziendale alla Bommartini di Soave (VR), seguito addirittura dalle elezioni organizzate in comune con Cgil-Filt, degli RR.SS.UU., con due delegati eletti per Federazione Autisti Operai ed uno per Cgil-Filt, scavalcando giustamente le illegittime prerogative del Protocollo confindustria del 10-1-2014. Ma anche nel 2016, con la firma, anche qui avvenuta in trattative presente anche Filt-Cgil, alla Autotrasporti De Girolami spa di Motta di Livenza (TV), dell'ipotesi di accordo di 2° livello. Per quanto il nostro dissenso sull'estensione a 58 ore dell'orario, fatto proprio dalla successiva assemblea dei lavoratori svoltasi a Pasquetta 2016, venne accolto e quindi poi l'accordo finale non venne più siglato (**allegato nr.36**). O come nel caso delle trattative per il contratto aziendale GEV a Parma nel

2016-2017 (**allegato nr.37**). Ancora, negli anni, vi sono state procedure collettive (L.223/1991) a Padova, Modena e Roma in sede di Ministero del Lavoro, per aziende come Busatta & Cecchin (CIGS e quindi mobilità), Atras2 (CIGS e quindi mobilità), Europool (mobilità), hanno visto anche accordi siglati sia in comune alle organizzazioni confederali che separatamente dalle stesse. Fatti questi avvenuti per la forza effettiva di adesione della ns.organizzazione non solo in genere nella categoria ma nello specifico aziendale, quindi per un riconoscimento della rappresentatività. **Vi è dunque in determinate situazioni di rilevanza (contratto nazionale, procedure collettive particolari) dove non è immediatamente imponibile un rispetto della rappresentatività se esiste già un'intesa tra chi dovrebbe rappresentare i lavoratori, e le associazioni datoriali, un ostracismo anche da parte delle organizzazioni confederali, che si ritiene sia del tutto anti-Costituzionale, anti-democratico e contrario ai principi giuridici, che porta a porsi la domanda: se è tutto regolare, perché non intendono accettare la presenza dei Cobas ?** (Federazione Autisti Operai infatti è così chiamata da moltissimi lavoratori del settore). **La domanda è lecita: cosa c'è da nascondere ? Che cosa si teme ?**

Si prenda ad esempio le procedure di mobilità e chiusura delle sedi periferiche della Koiné spa (sedi di Fiumicino, San Giorgio in Bosco, Cepina, Calenzano) e quindi della procedura di separazione di ramo d'azienda attuata in queste settimane in provincia di Bergamo. In tutti questi casi il committente continua a dare i viaggi ed i servizi logistici in appalto a Koiné spa, a Koiné spa delega questi servizi ad aziende in cui spesso operano ora ex suoi dipendenti conducenti di mezzi pesanti, i quali si ritrovano ad essere assorbiti o riassunti in aziende ove è già presente e vigente un accordo di secondo livello di "forfettizzazione". Si tratta di aziende che si chiamano Bianchi, Panarella, Goisis, Trilem, Kairos, e ora Koiné Transport. In molti altri casi, ad esempio in provincia di Bergamo e Brescia, esistono accordi "provinciali" di forfettizzazione, spesso ultra-datati, che vengono applicati ed imposti ai lavoratori anche senza alcuna assemblea e deposito dell'accordo stesso relativamente alla loro azienda. In alcuni settori, come il trasporto latte e derivati, le deroghe governative all'obbligo delle registrazioni tachigrafiche generano una situazione di totale illegalità, con autisti, spesso immigrati, che lavorano anche 90-100 ore a settimana, vedendosene retribuite certo meno di 200 al mese a voler considerare retribuzione le indennità di trasferta. Le numerose denunce fatte dalla nostra organizzazione hanno avuto al massimo in alcune occasioni il riscontro di protocollo della sede Inps destinataria, o procedure scarsamente efficaci degli Ispettorati. Ciò avviene per un semplice fatto: la nostra organizzazione è cresciuta in quasi tutta l'Italia centro-settentrionale a causa della totale latitanza delle organizzazioni sindacali nella tutela dei lavoratori conducenti di mezzi pesanti. Queste organizzazioni a volte sono

“chiamate” nel vero senso della parola dalla Azienda stessa, a fare assemblee per poter poi far accettare accordi aziendali senza significative contropartite, che producono effetti gravissimi sulla pretesa di servizi lavorativi aggiuntivi -e non pagati- da parte delle aziende. E’ stato questo purtroppo il caso della Favaro Servizi nel corso del 2016, come denunciato a suo tempo dalla nostra organizzazione sindacale. E sono numerosissimi i casi in cui i lavoratori nostri iscritti devono avvalersi della ns.organizzazione per accedere agli atti ministeriali onde verificare la eventuale presenza di depositi di accordi aziendali, di cui le loro stesse aziende non forniscono neppure la copia. Accordi firmati, si intende, dai sindacati confederali.

Con diffuse situazioni di questo tipo, con quale legittimità costoro intendono ora imporre una consultazione senza regole e senza numeri, per approvare una ipotesi contrattuale del tutto illegittima, di parte ed anti-Costituzionale ? Quali moventi possono esserci per una condotta così generalmente diffusa e negativa ?

Vi sono numerosissimi esempi di aziende che operano in regime di unicità di impresa e che adottano questi escamotage alla luce del sole, riducendo in tal modo tasse e contributi. Mai ci risulta accaduto che in aziende come queste, per esempio Cosentino di San Stino di Livenza e Mattiuzzo di Concordia Saggittaria, o il gruppo Chiarcosso di Udine, o il gruppo Franchin ad Ospedaletto Veneto, e decine e decine di altri casi a noi noti, sigle come Cgil-Filt, Cisl-Fit, Uil trasporti, abbiano denunciato ciò che normalmente la nostra organizzazione si trova a dover affrontare in casi giudiziari per esempio come Cosentino, la continuazione e/o la unicità dell’attività di impresa tra due o più aziende.

A tutto ciò si assommano anche una serie di stranezze, con passaggio di importanti sindacalisti Cgil-Filt, ad esempio, nelle associazioni datoriali dei trasporti, è il caso, negli ultimi anni, in Veneto, di Maurizio Angelelli, e di Giuseppe Furlan, o, a Parma, di Alessandro Chiesa, già segretario provinciale Filt-Cgil, impegnato a contrastare la nostra azione sindacale nella azienda GEV, una delle aziende di appalto riferibili al gruppo Number 1 di Parma. Ancora, Vittorio Bertocco segretario provinciale Filt-Cgil di Treviso, nel 2014 è costretto a dimettersi in seguito a un servizio de “*Le iene*” sulla mancata tutela ad un lavoratore della De Girolami di Motta di Livenza a cui il titolare non pagava il tfr se non avesse ritirato la denuncia per un pugno in faccia che lo stesso titolare gli aveva dato. Oggi Vittorio Bertocco, dopo essere rimasto per due anni nello stesso sindacato nella sezione dei ferrovieri, è passato alla Cisl-Fit. Vi è poi il caso di Davide Aletto, che dopo 30 anni in Cgil-Filt negli appalti ferroviari, passa un anno in Fit-Cisl di Verona, e arriva anche alla nostra organizzazione, da cui si allontana dopo un altro anno, e che ora fa il consulente contrattuale nella zona veronese per i datori di lavoro. Ancora, ci risulta che il sindacalista Uil trasporti Umberto Zerbini come altri suoi

colleghi veneti passino molto tempo a girare per le aziende venete a firmare rapidi contratti aziendali di secondo livello (di forfettizzazione) presentandoli ai lavoratori come “sperimentali” e di fatto imponendoli, dove l’operazione riesce, senza che la richiesta venga mai dai lavoratori ma anzi, arrivi direttamente dalle aziende. **Questi esempi dimostrano quasi una situazione di professionisti della consulenza sindacale che passano da una azienda ad un’altra, solo che la prima è di tipo “sindacale” e l’altra di tipo “datoriale”, le cui conciliazioni possono avvenire “super lege” e che nell’interesse reciproco delle organizzazioni trovano motivo d’essere, forse prima ancora che nei propri originari scopi sociali.**

GEV per esempio è sorta sulle ceneri di un fallimento di 40 milioni di euro (Gi.trans), e Gi.Trans stessa oltre ad usufruire di numeri elevati di lavoratori somministrati da agenzie estere, distribuiva i viaggi in aziende di appalto fallite anch’esse come 3M Trasporti e logistica con sede operativa in provincia di Rovigo e sede legale in via Lecce SNC, 71041 CARAPELLE (FG) ove i lavoratori operavano in interposizione, come da sentenze del Tribunale di Rovigo. Tale inesistente “recapito” di Carapelle era molto usato tra il 2010 ed il 2013 da decine di cooperative. Spesso le aziende di trasporto come cooperative, inquadrano gli autisti di mezzi pesanti al 5° livello CCNL anziché al 3° super. Cose segnalate agli ispettorati. In genere senza successo.

Spesso le aziende cambiano nome di anno in anno. Il “giro partenopeo” che a Parma opera a fianco delle altre aziende del gruppo di Number 1, da Sap (fallita) è passata ad Str, quindi a Tir e ora a Saptrans.

A Torino, numerosi casi di intervento della ns.organizzazione per i recuperi di mancate retribuzioni ha trovato i medesimi soggetti di riferimento in aziende satellite della committente Eurotir. Una denuncia di un ns.associato che si è successivamente suicidato in Romania mentre era in mobilità (Constantin Motoroi) della ditta poi fallita “Atras2” di Sassuolo (Modena) ha portato all’accertamento e reperimento di 800.000 euro che questa ditta, mentre chiamava alla crisi aziendale, depositava nella ditta Atras Slovaquia a Bratislava. Ma sono decine e centinaia le aziende, anche di grandi dimensioni ed anche Spa, italiane, di trasporto, che hanno aperto aziende fittizie in Romania, in Slovacchia, in Slovenia.

L’esistenza delle aziende satellite anche sul piano multinazionale, fa parte di una strutturazione calcolata a tavolino dai grandi gruppi industriali dell’autotrasporto. Alcune di queste organizzazioni fanno parte di strutture potentissime, come Confindustria cui appartiene ANITA, altre come FAI, hanno tra i loro storici dirigenti importanti personaggi della politica come il senatore Uggè. Del resto le aziende della grande distribuzione e le stesse

aziende industriali stanno utilizzando in grande numero lavoratori “appaltati” NON da agenzie interinali ma in realtà alle loro dipendenze. Lo Slai Cobas in Veneto ha ottenuto molti successi in vertenze giudiziarie di interposizione anche in riferimento a significative aziende industriali, molti di questi lavoratori ricorrenti erano ex soci-dipendenti di una cooperativa “Quadrifoglio”, che agiva da agenzia interinale illegale per circa 400 lavoratori immigrati. Federazione Autisti Operai ha trovato di fronte una maggiore paura da parte degli autisti ad iniziare vertenze legali di questo genere, perché gli autisti di mezzi pesanti hanno maggiori pressioni e paura di quanta non ne abbiano già i lavoratori immigrati delle cooperative.

Questa realtà del sistema di appalti e subappalti non è sconosciuta alle organizzazioni confederali, che a parole dicono di voler combattere questo sistema, ma non ci si mettono direttamente in gioco, e tuttavia firmano gli accordi “territoriali”-“provinciali”-“regionali artigiani”-“aziendali” con queste forze, generalmente NON su richiesta NE’ a favore dei lavoratori, ma per “divino potere” caduto non si sa da dove.

Al contempo vi sono stati comportamenti scandalosi dei sindacati confederali stessi nel mondo industriale del lavoro nero camuffato dietro contratti regolari per la parte ordinaria del tempo di lavoro (i casi Magona e Jesse, per esempio), ma si tratta di casi isolati. Nell’autotrasporto, ritiene il sottoscritto come i suoi aderenti, lavoratori direttamente impegnati in centinaia di aziende, che NON ESISTANO Organizzazioni Sindacali Territoriali rappresentative che combattono le aziende principalmente responsabili della situazione del settore, le committenti, se non in rarissimi casi (vedasi **allegato nr.32 -non stampabile-elenco maggiori 500 aziende del settore in Italia, 2012**). Come è possibile che venga richiesto aiuto da lavoratori di Melfi, di La Spezia, di Vercelli, di Modena, di Prato, di Melfi, di Rimini, di Chieti, di Napoli, alla ns.organizzazione, piccola ed inizialmente localizzata nel solo Veneto, se non perché sono inoperanti in queste aziende come in moltissime altre, le strutture dei sindacati confederali ?

Sostiene quindi il sottoscritto con tutta la sua organizzazione sindacale, che si è in presenza di una connivente complicità tra le organizzazioni sindacali confederali firmatarie dell’ipotesi ora qui denunciata, e le organizzazioni datoriali e le stesse aziende, di modo che la dialettica sociale e la tutela dei diritti dei lavoratori del settore viene di fatto impedita.

Da una parte il persistente ricatto dei cambi di appalto nelle cooperative della logistica, solo in minima parte intaccato dalle lotte dei lavoratori del settore, dall’altra il persistente ricatto ed il lavoro gratuito estorto “con i guanti bianchi” ed in punta di “firma” ai conducenti di

mezzi pesanti. Una realtà divenuta oramai inaccettabile per migliaia di lavoratori, e che decine e decine di migliaia di lavoratori subiscono impossibilitati all'azione sindacale.

Non si pretende che singoli ispettori Inps o delle Direzioni territoriali del lavoro possano l'impossibile, per quanto in alcuni casi ciò avviene (come in queste settimane per le verifiche ispettive in corso per le aziende del gruppo Franchin).

Si comprende la debolezza di una società e di ogni possibile forma di convivenza civile e di progresso da questi dati. Una intera categoria di lavoratori che si ritrova schiavizzata da regole imposte dalle stesse organizzazioni sindacali confederali, sorte da ben diversa Storia ed origini.

14. Per questi e molti altri motivi, documentati e non, pubblici e non, dalla nostra organizzazione denunciati in 10 anni di attività, ritiene il sottoscritto che sia da verificare l'ipotesi di una truffa organizzata da interessi unitari dei contraenti, come si invita la Autorità Giudiziaria ad accertare, interessi unitari che non riflettono le condizioni delle parti sociali ma solo la volontà della parte più forte. L'unico termine che ci sovviene per descrivere la situazione è il termine LOBBY. Tale truffa a nostro avviso colpisce lo Stato, gli enti previdenziali pubblici, in primis l'INPS, i cittadini, i lavoratori direttamente coinvolti, e le loro famiglie.

Ritiene dunque il sottoscritto che la Autorità Giudiziaria competente sia Roma in quanto Roma è sia la sede dei centri nazionali delle organizzazioni di cui alla presente denuncia sia la sede delle decisioni politiche nazionali.

Il sottoscritto ed i dirigenti ed aderenti alla organizzazione Federazione Autisti Operai sono a disposizione della A.G. per denunciare quanto a loro conoscenza.

Il sottoscritto CHIEDE che l'Ecc.ma Procura della Repubblica adita Voglia disporre gli opportuni accertamenti in ordine ai fatti così come esposti dettagliatamente in narrativa, valutando gli eventuali profili d'illiceità penale degli stessi e, nel caso, individuare i possibili soggetti responsabili al fine di procedere nei loro confronti.

Con il presente esposto si intende inoltre riservarsi di costituirsi parte civile nel caso i fatti esposti venissero accertati da parte della Vs.A.G.III.ma.

Il sottoscritto chiede di essere avvisato/a ai sensi dell'art. 406 c.p.p. nel caso in cui il Pubblico Ministero avanzi formale richiesta di proroga delle indagini preliminari E chiede di essere avvisato/a anche nel caso in cui, ai sensi dell'art. 408 c.p.p., il Pubblico Ministero presenti richiesta di archiviazione se la notizia di reato dovesse rivelarsi a suo parere infondata. Con osservanza.

Il sottoscritto richiede di essere informato per quanto sopra richiesto, notificandogli ogni atto presso la sede legale della organizzazione sindacale Federazione Autisti Operai in Mira (VE), frazione Marano, via Argine Destro Canale Taglio 167.

Distinti saluti

Mira – Roma, 29-12-2017

ALLEGATI

(i file pdf sono contenuti nel dvd allegato) per un totale di 902 pagine per copia in 4 copie in 4 faldoni

1. Direttiva comunitaria nr 15/2002, di pagine 5
2. Regolamento europeo nr 561/2006, di pagine 24
3. CCNL Logistica, trasporto merci e spedizione (Ebilog) 01-08-2013, di pagine 148 numerate da 5 a 152
4. Piattaforma Cgil-Filt, Cisl-Fit, Uil trasporti, maggio 2013, di pagine 7
5. Comunicato Cgil-Filt, Cisl-Fit, Uil trasporti 10-10-2017, di pagine 1
6. Ipotesi di rinnovo CCNL siglata 03-12-2017, di pagine 54 (non tutte numerate)
7. Disanima critica (Federazione Autisti Operai), 18-12-2017, di pagine 3
8. Proclamazione sciopero nazionale (Federazione Autisti Operai) 15-11-2016, di pagine 2
9. Proclamazione sciopero nazionale (Federazione Autisti Operai) 26-07-2017, di pagine 2
10. Proclamazione sciopero nazionale (Federazione Autisti Operai) 15-11-2017, di pagine 2
11. documento comune Federazione Autisti Operai - Solidaritatea Soferilor Drumuri Bune, 17-12-2017, di pagine 4
12. Regolamento europeo 593/2008, di pagine 11
13. Elaborazione statistica infortuni mortali e complessivi su dati Istat 2016 (Federazione Autisti Operai), di pagg. 2
14. Linee di indirizzo per la protezione dei lavoratori nel comparto trasporto su strada, servizio prevenzione-sicurezza negli ambienti di lavoro dell'unità sanitaria locale di Roma Nord, dicembre 2009, di pagine 63
15. Direttiva comunitaria nr 22/2006, di pagine 9
16. Cessalto e dintorni dopo la strage del 2008 - Elenco notizie di incidenti nella tratta Cessalto-Palmanova, (Federazione Autisti Operai), di pagine 1
17. Decreto legislativo 234/2007, di pagine 9
18. Circolare MLPS 14/2015, di pagine 6
19. Circolare MLPS 37/2015, di pagine 3
20. Regolamento europeo 165/2014, di pagine 18
21. Statuto Cgil, di pagine 112
22. Statuto Cgil-Filt, 32
23. Statuto Cisl, di pagine 38
24. Statuto Cisl-Fit, di pagine 15
25. Statuto Uil, di pagine 27
26. Statuto Uil trasporti, di pagine 59
27. Esempio di conteggio (Federazione Autisti Operai), di pagine 1
28. Schema "La torta del lavoro non retribuito degli autisti di mezzi pesanti lavoratori dipendenti in Italia" (Federazione Autisti Operai), di pagine 1
29. CCNL Autotrasporto merci e logistica per i dipendenti da imprese di spedizione e autotrasporto merci, 01-03-1991, di pagine 36
30. Protesta dei camionisti a Trezzo, ... L'Eco di Bergamo, 05-09-2017, di pagine 1
31. CCNL Autotrasporto merci e logistica per i dipendenti da imprese di spedizione e autotrasporto merci, 29-05-1989, di pagine 37
32. DOCUMENTO NON STAMPABILE – ELENCO 500 MAGGIORI IMPRESE DELLA LOGISTICA ITALIANA 2012 (in formato pdf nel disco)
33. Edizione proposta del CCNL Trasporto merci – spedizioni – e logistica (Federazione Autisti Operai), di pagine 67
34. Documentazione contratto aziendale Autotrasporti Bommartini srl (VR), di pagine 21
35. Documentazione inerente richiesta di convocazione al tavolo nazionale del CCNL e di sottoscrizione adesiva al CCNL inviate ai firmatari dal 2010 al 2016, di pagine 43
36. Documentazione contratto aziendale Autotrasporti De Girolami spa (TV), di pagine 16
37. Documentazione contratto aziendale ed Rsa con GEV srl (2016-2017), di pagine 15
38. Segnalazione alle Prefetture di La Spezia e Livorno, 01-12-2014, di pagine 2
39. Comunicato del 20-05-2017, Federazione Autisti Operai, di pagine 4