

FAO-COBAS FEDERAZIONE AUTISTI OPERAI

per chi non usa la calamita

Sedi:

- Sede Nazionale - Mira (Ve)
- Marghera (Ve) • Mestre VE • Monfalcone (Go)
- San Martino Buon Albergo (Vr) • Bergamo
- Bonvisio Masciago (Mb) • Forlì (Fc)
- Canosa di Puglia (Ba)
- c/o S.L.A.I. Cobas - Pomigliano d'Arco (Na)

Inoltre assemblee e Cobas FAO attivi in:

Scorzé, Padova, Rovigo, Treviso, Montebelluna (Tv), Vicenza, Feltre (Bl), Soave (Vr), Udine, Pordenone, Gorizia, Brescia, Bonate, Alessandria, Torino, Novara, Cuneo, Parma, Piacenza, Cremona, Modena, Reggio Emilia, Bologna, Imola, Ravenna, Forlì, Rimini, Firenze, Livorno, Atessa (Ch), Val di Sangro (Ch), Veroli (Fr), Canosa di Puglia

e ovunque gli autisti operai vogliano lottare veramente

contatti telefonici
fax 041-479008
coordinatore nazionale 347-3573448
ufficio vertenze 320 3583621

assistenza vertenze 11 bis e lingue
rumena-russa 380-8943336
Milano e CAF: 324-6389934
autisti rumeni e internazionali estere: 388-3938005
Torino: 328-2307464
ex-Jugoslavia: 328 6798969
Bulgaria: 380-8973913
Verona e lingua araba: 328-2303239
Senegal: 389-7951764
SUD Italia: 327-2219049

e-mail: fedautistiop@gmail.com

WEB: www.federazioneautistioperai.org
www.slaicobasmarghera.org
www.slaiprolcobas.eu
www.slaicobas.it

PER SOTTOSCRIZIONI

(ed ISCRIZIONI con pagamento "cash" quota annua 120€)
bonifico bancario intestato a: FEDERAZIONE AUTISTI
OPERAI - PRESSO POSTE ITALIANE)
IBAN IT83A0760102000001049286477

sprofondano nel "conto della serva". In questa maniera, I padroni dell'autotrasporto devono solo contare I soldi che aumentano anno per anno, salvo lamentarsi per le accise. È anche vero che molte ditte di autotrasporto lavorano "sotto costo" per il sistema viziato e para-mafioso degli appalti voluto dalla grande industria e dalla grande distribuzione, che vedono i camionisti come loro "schiavi" e lavoratori di serie B.

Alcune cose da ricordare

Occorre conoscere anche alcuni doveri e cose da fare ogni qualvolta sia dovuto o necessario.

Quando cambi casa, anche se non residenza, devi comunicarlo al datore di lavoro per iscritto avendone ricevuta (se AR, non c'è problema, se Fax, la ricevuta deve riportare il testo nello stesso foglio).

Ad ogni inizio rapporto di lavoro o all'inizio di ogni anno devi compilare e consegnare avendone ricevuta (come sopra) il modello relativo alle Detrazioni per lavoro dipendente e alle Detrazioni per carichi di famiglia. Attenzione perché le ditte che compilano loro questo modello sono sempre meno.

Idem ad ogni 1 luglio di ogni anno e ad ogni inizio del rapporto di lavoro per il modello Inps relativo agli Assegni familiari.

Le ferie ed i permessi occorre chiederli sempre per iscritto con ricevuta, le ferie almeno alcune settimane prima, i permessi se non in casi eccezionali di lutti od incidenti, consigliamo una settimana prima, però se sai che hai una visita 6 mesi dopo, chiedi subito e non aspettare 6 mesi, è meglio.

Fa in modo di essere tu stesso a ritirare DI PERSONA le raccomandate, a volte una raccomandata viene ritirata dalla moglie o dalla suocera, che magari si dimentica, e sono c.... amari. Tieni copia dei dischi o scaricati periodicamente la tessera. Compila il modello sindacale delle ore di impegno settimanali.

LE FERIE VANNO CHIESTE PER TEMPO UTILE E CON DUE PERIODI (UNO IN SUBORDINE ALL'AL-TRO), IL SINDACATO VA AVVERTITO PER TEMPO DEL PROBLEMA NON ALL'ULTIMO MOMENTO

Come comportarsi quando arrivano le contestazioni disciplinari

LE RACCOMANDATE SI RITIRANO SUBITO E SI MANDANO SUBITO VIA FAX AL SINDACATO. Le contestazioni disciplinari nascono in applicazione del diritto del lavoro ossia sono una parte importante dello Statuto dei Lavoratori. Alcune aziende del nostro settore ne fanno però un uso molto distorto.

Da garanzia verso il lavoratore, che si trova in una posizione subordinata rispetto all'azienda, la contestazione disciplinare diventa spesso un'arma di mobbing, o, peggio, un rischio di decurtazione salariale anche elevata e continuata nel tempo.

Noi non abbiamo in genere le PROVE che le condotte di guida da noi praticate in una data situazione sono frutto di ORDINI tassativi.

E' la realtà che la gran parte delle contestazioni disciplinari abbia questa origine, e solo una minoranza da nostri errori. Comunque, se errori e non colpe sono, non possono essere penalizzati.

Occorre rispondere entro 10 giorni (con il CCNL trasporto merci spedizioni e logistica) alla contestazione, e quindi qui c'è il problema di dire ai familiari di non ritirare le raccomandate, che lo facciamo noi al sabato. Infatti ritirando la raccomandata la moglie al martedì per esempio, noi come facciamo a rispondere che torniamo a casa il sabato e ripartiamo la domenica sera ?

Il nostro Sindacato lavora anche il sabato e domenica, ma non è questa la soluzione corretta.

Quindi ritiriamo NOI di persona le raccomandate, e comunque INVIAMO SUBITO la contestazione per FAX al sindacato. Spieghiamo la vicenda.

Il sindacato risponde per il lavoratore, se siamo a trattenuta sindacale, altrimenti ci rimanda per FAX la lettera, e il lavoratore la manda con la sua firma all'Azienda. E aspettiamo a vedere.

Se arriva la sanzione. Occorre impugnarla.



Impugnazioni di Sanzioni disciplinari

La sanzione va impugnata dal sindacato, con raccomandata all'azienda e al Ministero del Lavoro sede provinciale-territoriale ove ha sede il luogo di lavoro contrattuale o abituale del lavoratore autista operaio.

Nella sanzione disciplinare spesso si minacciano od annunciano decurtazioni salariali. Nei casi più delicati, è possibile valutare di impugnare direttamente al Tribunale del Lavoro. Se impugniamo al Ministero, è l'azienda che deve decidere se partecipare all'arbitrato, o, come spesso succede, lasciar perdere per evitare di fare una figuraccia.

In ogni caso va detto che di qualsiasi condotta non penalmente rilevante la responsabilità economica ricade sul datore di lavoro. Il CCNL non può stare sopra le leggi ed il DIRITTO, specie se a scriverlo sono dei venduti ! Non accade un incidente apposta, e se un autista è costretto a fare in fretta, è per gli ordini che riceve e per il terrore che vive sulla sua pelle di sentirsi urlare e bestemiare dietro e lasciare a casa e ritardare il pagamento della busta paga.

A questo punto i casi sono questi. La azienda viene al collegio arbitrale e si decide per il meglio. Se non è accettabile da parte ns. la decisione, si fa il lodo, che è un piccolo processo. Se la azienda fa la decurtazione salariale, a prescindere dal collegio, allora si può ricorrere con richiesta di

emissione di decreto ingiuntivo per i soldi illegittimamente trattenuti. Analogamente ci sono aziende che procedono senza nemmeno fare la sanzione oppure senza nemmeno aspettare i 20 giorni di tempo che ha il lavoratore attraverso il sindacato per impugnare la sanzione. Anche in questo caso si può richiedere decreto ingiuntivo. Attraverso i legali convenzionati al sindacato, sarà il padrone malversatore a subire le conseguenze, noi lavoratori non dobbiamo anticipare alcuna spesa in virtù di questa convenzione, ma dobbiamo, come in tutti i casi di decreti ingiuntivi, informare tempestivamente di ogni bonifico e/o pagamento ricevuto dalla ditta.

In caso di malattia

Con l'introduzione della comunicazione di malattia TELEMATICA è cambiato solo in parte il meccanismo di tutela, informazione e notifica alla Azienda, dello stato di malattia.

Mentre si deve escludere in ogni caso qualsivoglia limitazione al diritto al riposo in caso di malattia, di cui si sono avuti scandalosi casi di accordi di limitazione dei periodi di malattia retribuiti a poche settimane annue, con sindacati di venduti e traditori del movimento dei lavoratori, è opportuno chiarire che accanto a tale diritto vi sono dei doveri da mantenere da parte del lavoratore o della lavoratrice che si trova in malattia. Innanzitutto appena ci si sente male (nelle prime due ore della consapevolezza dello stato patologico) è obbligo darne notizia via sms o telefonica al datore di lavoro o al capo-cantiere o responsabile competente, va bene anche una telefonata all'ufficio o al "capo", meglio farla in presenza di terze persone. Va chiarito che la "malattia" non è l'"infortunio sul lavoro". Il lavoratore dell'azienda privata deve rimanere a casa a disposizione delle eventuali "visite fiscali INPS" dalle ore 10 alle ore 12 e dalle ore 17 alle ore 19. Quando si sta male evidentemente non ci si può recare al lavoro, o ci si sente male sul lavoro e si rende necessario recarsi già il primo giorno dal proprio medico o se il medico è chiuso, dalla Guardia medica del Pronto soccorso più vicino per avere una diagnosi, una prognosi ed una certificazione.

Il certificato medico occorre procurarselo al più tardi il giorno dopo. In ogni caso, appena si ha il certificato medico, occorre inviare il numero telematico della malattia, per propria tutela, al datore di lavoro, per fax con ricevuta visibile, (indicare con precisione il numero riportato sull'attestazione del medico). In ogni caso, entro le 48 ore da quando si è avuto il certificato in caso di certificato NON "telematico", è opportuno anche inviare la copia per il datore di lavoro per raccomandata a.r..

Evitate sempre di dire al disponente o al padrone, che vi mettete in malattia. Annunciate che state male dal momento in cui state male, non da prima. Se la malattia sovrappiunge sul lavoro, andate al primo Pronto soccorso. La Vs.cortesia e correttezza potrebbe essere usata contro di Voi (soprattutto grazie alle norme introdotte dai venduti il 1-8-2013 nel CCNL e peggiorate il 3.12.2017).

In caso di infortunio

Gli infortuni, contrariamente a quanto si sia portati a pensare dal nome INAIL, non sono gestiti dallo Stato, ma da una assicurazione privata padronale, che appunto è l'INAIL da quando una "legge di riforma" truffaldina lo ha tolto alla gestione diretta delle Istituzioni, regalandone la gestione agli stessi padroni responsabili degli infortuni e delle migliaia di morti sul lavoro.

Per questo occorre essere molto attenti e precisi. Attenersi a queste regole di base. Quando avviene un infortunio, se è possibile, prendere i dati delle persone che potranno essere testimoni.

Recarsi immediatamente o farsi portare immediatamente al Pronto Soccorso più vicino.

Non firmare le dimissioni del Pronto Soccorso se prima non si è verificato che è scritta la dinamica dell'infortunio sul lavoro e che il modulo è "INAIL" e che il motivo del ricovero è un infortunio sul lavoro. Se si tratta di incidente stradale - infortunio, comunque pretendere che sia scritto.

Non lasciare a nessuno le copie originali delle carte del Pronto soccorso. Inviare prontamente copia delle carte del Pronto Soccorso al Sindacato. Nel primo giorno utile recarsi alla sede INAIL più vicina con le copie dei documenti del pronto soccorso. Non rilasciare alcuna dichiarazione scritta sull'infortunio se non alle autorità mediche, fino a quando non andate al Sindacato. Se il Sindacato cui vi rivolgete non vi assicura per iscritto di condurre la vertenza senza anticipazione di spese legali (non di tasse, che ci sono in caso di superamento dei limiti di esenzione per reddito), valutate se rivolgerVi a noi.

Multe
Per le multe il discorso è più complesso specie perché gli ispettori spesso lavorano da due parti, ossia danneggiano anche noi, prescindendo dal fatto che obbediamo a degli ordini. Ogni errore o pausa mancata può costare caro, una sola sanzione può costare quasi 300 euro. Qui logica vorrebbe che non fossimo noi a rischiare la vita e anche il bene economico familiare a causa di ordini aziendali pazzeschi ed illeciti, ma invece le cose non stanno così. Evidentemente qui su questo argomento solo un forte sindacato NOSTRO potrà portare la società a maggiore sensibilità su questo problema cambiando le leggi.
Per esempio abolendo i tempi lunghi e le spese processuali ai lavoratori dipendenti in caso di ricorso "ammissibile". Ma i governi perseverano in una direzione diversa. Chi potrà obbligarli a ragionare ?

In caso di multa o di verbale dell'Ispettorato

Occorre innanzitutto tenersi per sé una copia conforme del provvedimento, quindi anziché consegnarla a mano al datore di lavoro, occorre COMUNQUE farne una copia ben leggibile prima, e inviarla per raccomandata a.r., e qualora la responsabilità non derivi dalla condotta di guida dell'autista né dalle sue condizioni psicofisiche né da sue

negligenze nel controllo del carico o del mezzo, si scrive una raccomandata a.r. nella quale si intima il pagamento alla Azienda della multa stessa, declinando con dovizia di spiegazioni, le responsabilità dell'Azienda (carico, sistemi di chiusura e fissaggio, gomme, bolli e tagliandi assicurativi, ecc.).

Qualora l'Azienda non paghi entro i termini stabiliti, se occorrerà pagare noi, ci si potrà rivalere (anche con decreto ingiuntivo se vi sono elementi sulla responsabilità dell'Azienda) in sede civile.

Una tattica utilizzata dall'Azienda è quella di organizzare lei il ricorso, che se poi va male però occorre pagare noi. Anche su questo punto c'è confusione: la metà all'Azienda e la metà a noi. Qui occorre dirla tutta: l'autista ignorante non si può difendere adeguatamente se non è in grado di dimostrare che andava in regola e che l'errore è dell'azienda. Per queste cose, il sindacato mette a disposizione l'avvocato per l'eventuale ricorso al giudice di pace, da farsi SOLO se si è certi di aver ragione, altrimenti è meglio pagare, anche a rate, perché se si perde dal Giudice di pace, la multa raddoppia. Si può anche pagare la propria parte e poi rivalersi in sede civile sull'Azienda, per esempio quando si è multati per una certificazione mancante.

Elementi Diritto del lavoro

IL POSTO DI LAVORO HA UN VALORE ANCORA OGGI. UNA VECCHIA LEGGE POI PROTEGGE I PADRONI E DANNEGGIA I LAVORATORI DI AZIENDE CHE "SULLA CARTA" HANNO MENO DI 15 DIPENDENTI. OCCORRE COMUNQUE RICORRERE QUANDO SI PERDE IL POSTO DI LAVORO ED OPPORSI QUALORA SI SIA CONVOCATI AL MINISTERO DEL LAVORO, ANDANDO ALL'UDIENZA.

- Contratti a tempo determinato nulli: si possono impugnare, ci sono 120 giorni per impugnare con raccomandata AR.
- Contratti truffa con agenzie interinali, rapporti di lavoro fittizi, interposizione illecita: meglio denunciarli al sindacato e preparare la causa con calma, magari appena scade il rapporto o quando saltano i pagamenti.
- Licenziamenti con lettera: 60 giorni di tempo per impugnare con raccomandata AR.
- Licenziamenti di fatto - verbali (intimate senza lettera). Recenti sentenze considerano che non vi sia termine.
- in ogni caso quando si viene lasciati a casa a voce, o con decisioni non corrette, occorre mettersi a disposizione, con adeguata lettera firmata, sin dal 1° giorno.
- Buste paga non consegnate. E' possibile ricorso per decreto ingiuntivo, abbastanza rapido, per obbligare il datore di lavoro a darla-darle.
- Retribuzioni non corrisposte. Anche qui il decreto ingiuntivo è quasi sempre una arma efficace laddove non si possa fare uno sciopero maggioritario.
- DECRETI INGIUNTIVI: tassativo seguire il proprio c/c bancario o postale, ogni giorno, per informare il proprio

legale, ed evitare opposizioni per un piccolo acconto che ci porterebbe incredibilmente a rischiare di dover pagare noi.

- Qualifiche DEMANSIONATE ed Apprendistato a trucco. Un autista che viaggia da solo su mezzi che richiedono la qualifica 3a super (O B3-C3) non può essere un "apprendista" né tantomeno un 4° o 5° livello che guida un bilico o una motrice !!! Il contratto (o la applicazione di qualifica in busta paga) è impugnabile per rivendicare un corretto rapporto di lavoro, e le relative differenze retributive.
- Fallimenti e chiusure con mancato pagamento di TFR. E' meglio agire prima sui clienti e/o committenti.
- QUALIFICA: SE VI TROVATE A3 o D2 significa che vi hanno eliminato l'indennità di trasferta. Rivolgetevi al sindacato per contestare l'inquadramento e comunque impugnate il CCNL 3-12-2017.
- ACCORDI AZIENDALI: NON FIRMATEVI MAI SE NON SONO SOSTENUTI DA CHI VI DIFENDE PER DAVVERO, E' OPPORTUNO IMPUGNARLI, E' OPPORTUNO CHE ADERITE A FAO-Cobas contro L'11 BIS, TRUFFA SCHIAVISTICA ORGANIZZATA.

Non aspettare l'ultimo momento per rivolgerti al Sindacato! In questi tempi si parla male dei sindacati, ed in parte è giusto, perché la burocrazia, la corruzione, lo spirit conciliativo predominano sulla PARTE, sulla TUTELA, sulla ORGANIZZAZIONE dei lavoratori.

Ciò ha determinate il movimento dei Cobas, ma la malattia cronica italiana, la corruzione, ha compromesso molte lotte e la crescita complessiva del movimento dei lavoratori. Per questo siamo uniti con SLAI Cobas di Pomigliano d'Arco, base del movimento operaio che ha sconfitto a più riprese confederali e Fiat-Fca nelle loro pretese antidemocratiche.

Prima il Sindacato poi l'Avvocato. Con il nostro Sindacato, dall'Avvocato ci si va solo dopo che si è convenuto insieme al Sindacato, la vertenza da fare. Si firma un verbale di incarico sindacale che tutela il lavoratore e che regola la vertenza per contenere al minimo la quota di vittoria causa al 5 o 7% sul percepito. Solo dopo, si può firmare il mandato all'Avvocato.

Nel caso di vertenze collettive in cui ci sono stati scioperi, chi ha lottato per cose che poi richiedono la causa giudiziaria, non ha alcuna quota causa da pagare. Il sindacato si sostiene non solo sui contributi economici dei soli iscritti, ma anche sulla loro solidarietà e maturità. Per l'Avvocato chi è già iscritto e partecipa alla vita sindacale non deve anticipare spese nelle cause avanti al Giudice del Lavoro, sempre che non vi sia un reddito annuale familiare superiore alla tabella di esenzione per le cause di lavoro. La quota di contributo causa per gli altri è comunque minima. Fanno eccezione le pratiche di insinuazione in fallimento e verso l'Inps, di valore inferiore ai 4.000 euro.

ISTRUZIONI 4ª EDIZIONE - APRILE 2020



*la coscienza
organizzata
dei Camionisti*

FAO-COBAS

FEDERAZIONE
AUTISTI OPERAI

aderente SLAIPROLCOBAS
federato S.L.A.I. COBAS



La nostra vita sul camion

La nostra vita lavorativa è infernale. La furbizia a volte è l'unica arma a disposizione del lavoratore, ma è un'arma spuntata, perché ad avere il coltello dalla parte del manico è il disponente, che spesso è il padrone stesso.

Lavoriamo anche 300 ore al mese, e non sappiamo più nemmeno se pagano lo stipendio! Una parte di noi addirittura VIVE sul camion, e molti di noi hanno degli stipendi irrisori, assolutamente inadeguati al lavoro ed alle necessità primarie. E' questa l'EUROPA dei padroni, che si sono impossessati totalmente di governo, parlamento, sistemi elettorali. La giustizia a volte ci viene incontro, ma i padroni hanno le deroghe, la corruzione, l'opportunismo di molti, ad aiutarli nello sfruttamento, come se sfruttare fosse una cosa bella, legale. La situazione è talmente grave che vengono fatte anche delle leggi, come quella nuova sul "caporalato", che sono corrette, ma poi vengono limitate ai casi più gravi. I grandi gruppi, anche le principali aziende di trasporto, hanno grandi protezioni, addirittura il Premio del Presidente della Repubblica, in certi casi, e possono continuare a giocare con gli appalti e i subappalti al ribasso creando sempre maggiore povertà, è per questo forse che il Presidente li premia? E' evidente che la nostra lotta deve essere parte della lotta generale del Proletariato, è meno chiaro ai giovani che la lotta dovrebbe coinvolgere anche loro IN UN PROGRAMMA GENERALE di trasformazione sociale e non solo su cose specifiche (come NO Tav ecc). In realtà la precarietà non va accettata mai, e chi la accetta, non può ritrovarsi in una seria lotta generale, ma solo nel caos, che serve ai padroni.

L'autista operaio NON E' OBBLIGATO, anche in presenza di contratto aziendale, a SUPERARE le ore massime di lavoro. Può lavorare FINO AL MASSIMO, ma NON OLTRE. I padroni invece, obbligano l'autista operaio a turni settimanali anche di 70-80 ore di impegno. Con il R.E.561/2006 e il D.Lgs.234/2007, saremmo tutelati. Ma la realtà è diversa. Dal massimo di 9 ore di guida solo 2 volte a settimana possono diventare 10 ore, le 13 ore di impegno massimo solo 3 volte a settimana possono diventare 15, le 11 ore di pausa, solo 2 volte a settimana possono diventare 9.

Ma nessuno può obbligarci, se siamo stanchi, a superare le 13 ore di impegno massimo in favore delle 15, e a ridurre la pausa a 9 ore, o a fare il riposo settimanale ridotto. Questo per il semplice fatto che il RE561/2006 non è un codice di comando sui lavoratori dipendenti, ma è il regolamento degli autisti di mezzi pesanti su strada. Se non ce la sentiamo di fare queste deroghe, chi può obbligarci a mettere a rischio la nostra ed altrui vita? NES-SUNO PUO', eppure ci provano.

Se al giovedì abbiamo già 52 o 56 ore di impegno, si può rivendicare il riposo compensativo retribuito al venerdì. Il sabato è obbligatorio solo ENTRO LE ORE 13 e solo fino al raggiungimento del massimo di impegno. Se l'azienda non ci fa fare i riposi compensativi ogni 6 mesi, è fuori legge, e nessuno ci può obbligare a fare "deroga". Infatti nessun autista rimane entro le 165 o 250 ore annuali di straordinario previste dall'art.13 CCNL.

Nella nostra piattaforma, l'abolizione dell' 11 bis assume il dato fondamentale di iniziare ad eliminare nella pratica la schiavitù e la tortura da questo settore. DIRITTI UMANI FONDAMENTALI messi in forse dai padroni, come era 200 anni fa, agli albori del movimento socialista.

La nostra storia sindacale con Slai Cobas

SLAI significa Sindacato Lavoratori AUTORGANIZZATI Intercategoriale. La nostra denominazione è SlaiProCobas. Prol sta per PROLETARIO, degli operai e degli sfruttati, un termine che non si vuole più utilizzare oggi da molti che si dicono "democratici". Come è stato per la parola democrazia, oggi come oggi anche il termine COBAS (Comitato di Base) è usato spesso a sproposito, da organizzazioni verticistiche e/o movimentiste (falsamente conflittuali e in realtà concertative) che non sono espressione diretta né dei lavoratori né della linea dell'autorganizzazione e che tradiscono i principi storici del Movimento Operaio. Esistono circa 20 sindacati "COBAS" diversi in Italia. Molti purtroppo, Citta lo sono soltanto di nome.

In alcune città italiane infatti vi sono movimenti "di appoggio", "di sostegno", "anti-austerità", ma in realtà si tratta di opportunismi camuffati. Ancor peggio altri movimenti, sono opportunisti NELLA LINEA POLITICA. Invece i Cobas operai nascono come forma sindacale DIRETTA ed AUTORGANIZZATA all'interno di un mondo tutt'altro che comodo come altri settori, un mondo spietato, quello dello sfruttamento e della produzione capitalistica. Cobas QUI significa il sindacato nelle mani dei lavoratori, altrove oramai può anche significare economicismo ed opportunismo, con caratteristiche ideologiche simili a quelle dei "sindacati confederali".

Lo SLAI Cobas nasce dallo SLA che è stato fondato nel 1992 a Pomigliano d'Arco alla Fiat-Alfa (ora CAUSA), e nelle più importanti fabbriche d'Italia. E' nato a causa della legge che limitò i diritti sindacali di elezione dei delegati (RSU-RLS) ai soli rappresentanti di Liste di Organizzazioni Sindacali Nazionali. E' per questo che i Comitati Operai e di Base di tutta Italia si unirono e costituirono il nostro Sindacato. Una frazione di Slai Cobas, lo Slai Cobas per il sindacato di classe, nella sua sede di MIRA il 1 maggio 2008 dà vita alla FEDERAZIONE AUTISTI OPERAI. Nel 2012 la F.A.O. Si costituisce giurudicamente come OS di settore, federata a Slai Cobas. Quindi con il 2015 superata l'esperienza frazionista, la F.A.O. diviene federata a SLAIPROCOBAS (lo Slai Cobas nel Veneto e nel Friuli Venezia Giulia) che a sua volta si federò a SLAI Cobas di Pomigliano d'Arco. Nel 2017 la F.A.O. Pur mantenendosi

come struttura giuridica di sindacato di settore, presente in oltre 65 province e 16 regioni italiane, diviene aderente a SLAIPROCOBAS. Lo SlaiProCobas e la F.A.O. hanno un comitato di controllo congiunto, e pubblicano ogni 6 mesi i propri bilanci.

Con l'avanzamento del diritto del lavoro, i vari governi proto-fascisti che si sono succeduti hanno iniziato a demolirne le basi, siamo ora ad una post-Costituzione di fatto di cui Berlusconi, Monti, Letta, Renzi, Gentiloni, Conte e soci, hanno piena responsabilità, ma da parte loro i sindacati confederali non sono da meno, e hanno iniziato a sottoscrivere atti ignobili, e cercano di togliere il diritto democratico di rappresentanza ai lavoratori; ciò è avvenuto in particolare con il protocollo del 10 gennaio 2014 con cui hanno cercato nuovamente di limitare i diritti dei Rsu, ma anche con molti altri passaggi. Non c'è che dire, i lupi perdono il pelo ma non il vizio! Ma ove i lavoratori sono forti, come alla Bommartini nel maggio 2014, riescono anche ad imporre ai confederali la lista dell'assemblea, e ad ottenere con la F.A.O. i suoi primi RSU. Nella norma, la nostra organizzazione riunito il Cobas dell' Azienda, nomina a verbale i delegati RSA.

Perché la Federazione Autisti Operai F.A.O. - Cobas

La Federazione Autisti Operai nasce perché anche in questo settore molti delegati e lavoratori iscritti soprattutto alla Cgil si sono resi conto che non erano abbastanza seguiti e difesi, e che le decisioni avvenivano in maniera burocratica. La F.A.O. nasce dallo Slai Cobas di Mira e dal suo incontro con un paio di ex delegati Cgil della BFC, buttati fuori da Bizzotto, e si impegna subito a denunciare i veri motivi della strage di Cessalto dell'agosto 2008. Potete sentire la nostra denuncia in Anno Zero, "Corri bisonte corri", del giugno 2009.

Successivamente la F.A.O., che inizia a farsi conoscere con lotte significative (Marca Tld a Caerano, 2010, Bommartini, 2011, CTE, 2012, si libera di soggetti che non riuscivano a concepire l'effettiva diversità dei Cobas dalla pratica e organizzazione della Cgil, e si radica in Aziende soprattutto del Veneto, diventando il primo sindacato in diverse di queste, giungendo anche alla firma di accordi "diversi" dal solito, alla Bommartini nel 2011 ed alla De Girolami nel 2016. La lotta attraverso dei momenti diversi ed anche alti, anche in realtà più piccole e in fase di chiusura, come la Marca Tld, dove facciamo un presidio di due settimane grazie al quale "la lotta paga" e i lavoratori otterranno prima un anno di cassa integrazione straordinaria e poi 2-3 anni di mobilità.

Sin dall'inizio comunque la F.A.O. si propone come sindacato di base e di classe OPERAIA, di settore e nazionale, operando in varie vertenze nel centro-nord Italia. I tentativi di aprirsi ad altre forze ed esperienze non sono stati sempre felici, rimane buono il detto di Mao Tse-Tung: non

"contare sulle proprie forze", occorre rendere forte la F.A.O.-COBAS, perché è l'unico strumento che può rafforzare e cambiare le cose. Tradimenti "all'italiana" che colgono anche a volte gli immigrati ed i lavoratori impauriti e ricattati, non ci vanno desistere dalla nostra linea definita nello Statuto. Coordinamento nazionale decisionale, Comitato di controllo come unità politico-sindacale e di controllo utile a prendere le decisioni più delicate, Segreteria nazionale consultiva, sono gli organi dell'organizzazione, che tuttavia si regge sulla vita e funzionalità dei Cobas nelle aziende. Le espulsioni di soggetti in genere italiani, che hanno dimostrato di scambiare il sindacato per una impresa, non sono mancate e sono state tempestive. A volte sono avvenute perché vi sono persone convinte di poter trasformare la F.A.O. In un sindacato conceryativo. Grande errore, come ha compreso chi è stato espulso dal coordinamento nazionale F.A.O. il 30 novembre 2014. Inutile dire "facciamo come in Francia" se poi gli autisti continuano a venire da noi solo quando sono nei casini. Occorre tesserarsi in massa alla F.A.O.-COBAS, poi tutto sarà possibile.

Perché non conviene usare i trucchi:

Sostituzione del disco, doppia tessera, calamita, sono strumenti INCOMPATIBILI con la nostra struttura sindacale, se obbedisci al padrone a fare queste cose, NON PUOI ESSERE DELLA F.A.O.. Sono cose che ti fanno lavorare di più, rischiare il sequestro della patente, sono strumenti che ti rendono più schiavo e non maggiormente garantito. Girare con la tessera del padrone o del disponente o del fratello del padrone, o dell'amico in malattia o in ferie, fare il doppio lavoro con tessera e disco o con doppio disco, accettare di risultare in ferie mentre si è in riposo compensativo. Oppure lavorare con la scheda sul bilico e poi senza niente sul furgone. Sono tutti favori al padrone che non produrranno alcun vantaggio per noi, e che possono costarti la patente. Dopo, non avrai alcun aiutodall'azienda, che spergiurerà che non ne sapeva nulla. Noi auspichiamo l'eliminazione dei dischi e l'obbligo della tessera, e che i controlli dei mezzi siano gestiti direttamente da una Polizia Stradale POTENZIATA, mentre i governi favoriscono i padroni e riducono le forze atte ai controlli, e gli amici dei mafiosi chiedono che tali controlli siano attuati da associazioni padronali!!! incredibile!!!

Sulla questione del carico-scarico

L'autista non deve in alcun modo essere tenuto a svolgere operazioni di facchinaggio come per esempio quando deve portare 33 bancali in 3 file da 11 dentro la base logistica dove ha fatto la consegna, l'autista può al massimo scendere la merce se ve ne sono le condizioni operative e giuridiche (cioè il transpallet deve essere di dotazione del proprio mezzo) ma non deve fare il lavoro del facchino. Questo in realtà accade eccome, un po' per ignoranza un po' per convenzioni informali con il proprio datore di lavoro, ma anche dopo la pessima modifica del CCNL del 2017, non

dovrebbe comunque accadere. Va precisato che i danni per incidenti alla merce durante il viaggio o durante il carico-scarico vengono addebitati dalle ditte agli autisti, i quali devono imparare a documentare tutto ed a prevenire queste cose, perché se poi accadono, rischiano di doverne anche pagare i danni. Ovviamente la ns.OS ha molta esperienza su questo campo dei danni, ma i miracoli non sempre si possono fare. Quindi è necessario rifiutare le operazioni a rischio ed i viaggi fuori sicurezza e impugnare il CCNL del 3.12.2017.

Come usare il selettore:

Innanzitutto: la civiltà di un Paese si misura ANCHE dalla quantità di deroghe. In un Paese, tante più sono le deroghe, tanto meno è presente la civiltà e tanto più è grande il campo delle truffe e dei soprusi. I mezzi con "disco" non dovrebbero più circolare. Ma ogni anno fil governo fa deroga. Invece se si eliminassero i dischi, e collegando satellitamente i mezzi alla Polizia Stradale, sarebbero finiti circa il 50% dei problemi, e la verità dello sfruttamento sarebbe palese, mentre con multe divieti e trasgressioni si camuffa e nasconde la verità.

Quando si sta conducendo il mezzo, il selettore automaticamente va "in Periodo di guida". Su alcuni vecchi mezzi la manovra va fatta manualmente. Su alcuni impianti a tessera, occorre "forzare" la corretta posizione ed informare il Sindacato nel caso il padrone abbia fatto programmare scorrettamente l'impianto. Questo soprattutto nei casi in cui il selettore vada automaticamente in "pausa" (lettino). Durante: i periodi di guida in coda, passaggi a livello, semafori, blocchi per altre cause, vanno messi i martelletti. I martelletti vanno messi anche quando: si sta in attesa delle operazioni di carico scarico, sostituisce gomme o fa operazioni di manutenzione o pulizia, o attesa di lavaggio esterno. Ma anche quando si svolgono attività amministrative o di polizia (controllo peso, ecc.), tempi di attesa per tutte le dogane e raffinerie, telefonate e comunicazioni tecniche con l'azienda, nei tempi di attesa all'entrata in azienda e prima di riprendere la partenza, in tutte le attese dovute a lavori di officina, o in qualsiasi servizio che vincola l'autista dall'azienda di trasporto o chi per essa. Su questo punto la legislazione non è ancora corretta sui passaggi di frontiera. La posizione di disponibilità (linea diagonale da sinistra in basso a destra in alto) va messa quando si è in servizio al 50%, cioè in navigazione e nell'attesa del proprio turno di guida quando si viaggia in due, calcolato sull'arco massimo di 30 ore solari. Oppure va messo al rientro sul mezzo quando si lascia il camion in parcheggio custodito e si va in trasferimento (con mezzi propri, con mezzi pubblici o con un collega) di ritorno alla sede, e viceversa.

La pausa (segno del lettino) va indicata SOLO quando si è in pausa pranzo o cena, in pausa di guida obbligatoria (15 30 e 45 minuti), e per i periodi di riposo consecutivo quando si resta fuori in servizio, ossia di 11 ore (che 3 volte a settimana possono essere 9 ore) e pause settimanali. LA PAUSA NON VA MESSA DURANTE LE ATTIVITA'

DI CARICO-SCARICO. Gli accordi sui tempi di attesa cosiddetti, sono antiCostituzionali e contrari ai diritti umani e vanno impugnati. NON SI LAVORA GRATIS!!! Le pause possono essere limitate e le ore di guida e di lavoro estese SOLO se il CONDUCENTE se la sente, il Regolamento Europeo non è subordinabile al datore di lavoro.



Trasferita e straordinari

Il bello della trasferta a fasce orarie e diversa tra Italia ed Estero, del contratto nazionale, è che non la rispetta quasi nessuna azienda. Il peggio è che ci sono addirittura aziende che si auto-revocano il contratto aziendale perché è diventato perfino troppo "costoso" a confronto dei servizi lavorativi estorti a molti lavoratori, specie dell'Est. Il trucco comunque che rende "sottoscrittibile" ai creduloni, i contratti aziendali, è che i confederali hanno sempre firmato questi ultimi contratti senza alcun indennizzo serio per le notti fuori in servizio, infatti l'indennità di disagio è attualmente di 0,93 € a notte, nemmeno applicata ovunque. RICORDIAMO CHE questi 0,93 euro son oil corrispettivo di 1.800 lire per ogni note fuori -FERMO E NON RIVALUTATO SIN DAL CONTRATTO DEL 1991-. Nei contratti aziendali a volte vi è un riconoscimento delle notti fuori, di 30 €, o 22, o 18, ma sono dei risarcimenti da ridere, e comunque in molte ditte nemmeno li pagano. Il contratto nazionale con l'art.11 bis ed il richiamo illegittimo ed anticostituzionale ai "regi decreti" del 1923, è un'aberrazione, perché permette alle aziende di stipulare contratti aziendali di forfettizzazione degli straordinari (quindi si pagano meno tasse ma lavorando moltissimo di più) e sulle trasferte, ma non ha mai introdotto un risarcimento decente (esempio 60 €) per ogni notte di lavoro in camion, prevedendo sì la sottoscrizione dei lavoratori, ma di fatto imponendogli tali "regole retributive" anche se non li sottoscrivono. Tuttavia stando iscritto alla F.A.O. Cobas, che si oppone a tali contratti se non sono frutto di una seria trattativa condivisa e diretta dalla partecipazione dei lavoratori, ci si può opporre esplicitamente, in forza anche di diritto grazie a sentenze come la 12722 del 23-5-2013 (Cassazione). La ns.OS infatti quasi sempre IMPUGNA questi accordi e fornisce la base al lavoratore per la SUA impugnazione (che la Cassazione ha giudicato indispensabile). Va compreso che la necessità di contratti aziendali che riconoscano un qualcosa di significativo di modo almeno di potersi pagare la cena, fa parte dei diritti umani come la limitazione del lavoro (concretamente vi sono moltissimi colleghi che lavorano 70/80 ore a settimana), ma i padroni ed i confederali impongendoli/territoriali che elevano l'orario di lavoro dalle 47 alle 58 ore di impegno effettivo, che

con le pause guida, significa (senza calcolare quando si passa la notte fuori), come orario di lavoro effettivo, anche 70 ore a settimana. Il che è pazzesco. Tutte le Organizzazioni Internazionali denunciano la schiavitù, e negli autotrasporti, la schiavitù è quasi la norma. Altro che "carta europea" a parole, e nei fatti firmano l'11 bis!!!

Un grande Sindacato, quale noi auspichiamo di diventare anche con il TUO aiuto ed adesione, deve imporre una radicale modifica a tutta questa parte del CCNL, e per questo abbiamo stilato un Nuovo CCNL come piattaforma di lotta, sia per ridurre la fatica ed il tempo di lavoro, sia per garantire una retribuzione consona, sia per impedire l'aggravamento delle norme sugli straordinari. Infatti con i contratti aziendali, territoriali stile FAI Bergamo, o Veneto artigiano, finisce che le ns.retribuzioni ed i ns. contributi vengono ad essere enormemente ridotti per il benessere ed il lusso dei ns.datori di lavoro. Senza alcun beneficio per la società, che vede invece aumentare i rischi di sicurezza sulle strade.

Orario di lavoro e "discontinuità"

L'unico CCNL in Italia che non prevede il pagamento di tutte le ore di lavoro, ma solo di una parte di esse!!! Contrattualmente parlando il CCNL prevede che l'orario di lavoro sia "discontinuo" (in applicazione dei famigerati Regio Decreti mussoliniano tuttora non cancellato), in quanto NON SUPERIORE a 47 ore di impegno lavorativo. Solo qualora ci sia un contratto aziendale che abbia accettato, quale condizione stessa di esistenza la sussistenza delle condizioni che consentono l'applicazione dell'orario di lavoro "discontinuo" e la corretta attuazione delle disposizioni di cui al comma 2 dell'art. 11 bis del vigente CCNL e non come unilateralmente cerca di imporre l'azienda in molti casi, SOLO allora, l'orario di lavoro può essere esteso fino a 58 ore di impegno settimanale.

Le balle che spesso i datori di lavoro che cercano di mascherarsi dietro improbabili leggi, raccontano ai lavoratori, e cioè che si rischia solo se si superano le 90 ore di guida sulle due settimane, e non anche se si superano le ore massime di impegno settimanali, per esempio, sono quello che sono, balle, dette per fregare i lavoratori, perché se sei in infrazione sei tu che ne fai le spese. Non a caso l'aggiustamento del 2011 del CCNL che prevede in certi casi il dovere aziendale a dare lavoro all'autista cui sia stata ritirata la patente. DOVERE cancellato dal CCNL 2017 e trasformato in "possibilità"!!!!

La contrattazione collettiva, inoltre, a completamento di quanto sopra detto, ha disposto un'ulteriore onere per la ratifica applicativa dell'orario di lavoro nella forma "discontinua" che è quella della sottoscrizione dell'eventuale intesa raggiunta a livello aziendale/territoriale anche da parte di tutti i Lavoratori interessati disponendo, infine, il deposito della stessa presso la sedi, territoriali per competenza, della Direzione Provinciale del Lavoro e degli Istituti Previdenziali; ma con il CCNL 2017 la mancata verifica della discontinuità entro 10 gg da parte delle or-

ganizzazioni sindacali "stipulanti" NON comporta il decadere dell'accordo aziendale stesso!!!!

Diritti sindacali

Se c'è un settore dove i lavoratori a pieno diritto hanno lo schifo dei sindacati, è questo, ed il motivo è presto detto, sia a causa della complessità del settore, sia a causa della facilità con cui girano soldi in nero, la corruzione anche dei sindacalisti, è ben nota, e non è solo un caso ogni tanto, come si potrebbe pensare a seguire la cronaca. Addirittura ci sono sindacalisti che, a forza di pensare come i padroni, sono finiti per lavorare direttamente per loro. Questa situazione spiega anche molto bene la lontananza e la diffidenza di molti lavoratori dai sindacati. E di questo i padroni si avvantaggiano senza certo perdere tempo.

Il diritto sindacale praticato dai lavoratori infatti è un'ostacolo alle illegalità, agli abusi, alla rapina della retribuzione dovuta, alla corruzione dei sindacalisti venduti. Le minacce di togliersi dal sindacato, i viaggi e i servizi peggiori, o studiati apposta per farti fare la festa o il fine settimana fuori, le urla, a volte persino le aggressioni fisiche.

L'importanza della costruzione di un Comitato di Base sta tutto su questo punto, la resistenza ed il coordinamento tra i lavoratori. Se poi il Comitato di Base ci riesce, può ottenere il risultato, una volta organizzate le elezioni dei propri Rsa-Rls o unitariamente, degli Rsu-Rls, di vedere la maggioranza dei lavoratori votare. Ma solo in poche grandi aziende questo succede, e in genere sono le confederazioni sindacali concertazioniste a organizzarle. Molti sindacati Cobas pensano di "gestire" il ns.settore come un qualsiasi altro. SBAGLIANO. Questo spiega anche la necessità della Federazione Autisti Operai, che funziona autenticamente come succede in SLAI PROL COBAS.

La crescita dell'opportunismo tra i lavoratori dopo i Job-Acts

A partire dal 2015 con i famigerati Job Acts, i lavoratori in Italia sono stati pressati da una strategia a tenaglia, da una parte il lavaggio del cervello di massa con il mito della ricchezza e della fortuna, dall'altra la precarietà e la perdita di valore dei nuovi posti di lavoro. Con i media a dare addosso ai sindacati, come se fossero i recuperi retributivi il problema dell'economia, e non al contrario, l'abbassamento del costo del lavoro che ha creato miseria, precarietà e maggiori squilibri nella società. Con le ditte scatenate a costruire il licenziamento di turno, di modo da tenere nel terrore i lavoratori. Basti pensare che nel solo 2016 ci sono stati 74.000 licenziamenti disciplinari in Italia, sui circa 800.000 licenziamenti avvenuti. Questa situazione può spiegare, ma non giustificare, l'opportunismo crescente tra i lavoratori anche nel nostro settore, spinto anche dal qualunquismo. Infatti, dando per scontato che non ci sono più sindacati onesti, ognuno ragiona per conto suo. Ma si diffonde anche come modo di pensare, per cui al sindacato continuano a venire i lavoratori che ne hanno bisogno, mentre gli altri