

# **BOLLETTINO OPERAI AUTO-ORGANIZZATI**

**Edizione internet**

quindicinale del coordinamento provinciale di VE e PD  
Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale -  
COMITATI DI BASE S.L.A.I. COBAS per il sindacato di classe

41

anno II

**NUMERO  
SPECIALE**

**11 AGOSTO 2008**

## **L'ESTATE CARTINA DI TORNASOLE DEL SISTEMA**

Il regalo d'estate questa volta non è un tentato golpe, o una strage fascista o mafiosa, o un aereo che cade su una scuola, o un treno che invade un supermercato, od una coda infinita di turisti. Ce ne sono state, ma in passato era stato anche peggio. Questa volta l'uno-due è una doppietta di 7 morti ciascuno, una strage al nord, una al sud. Una nella ricca provincia degli industriali più spacconi d'Italia, i leghisti trevigiani, l'altra nella provincia dei conflitti infiniti, dove la battaglia continua anche nella sfida a chi si fa da parte, e così abbiamo un camionista polacco, come vedremo in questo numero, un autista operaio estremamente preparato, senza vizi di bere o di fumo, che improvvisamente perde il controllo del mezzo e compie una strage nella quale lui stesso, che è stato nostro compagno anche di lotte sindacali, perde la vita, e così abbiamo sette ragazzi che in un frontale lasciano attoniti e disperate numerose famiglie. Nel settore autotrasporti vi sono ben **23** associazioni di categoria padronali. Con altrettante diverse modalità di approccio alle questioni sindacali e della sicurezza stradale, come vedremo nel nostro programma, per chi già non lo conosceva ristampato in questo numero. Nord Sud, la legge è una sola. Chi si ferma è perduto, chi non sta al passo va in fallimento, chiude, perde il lavoro, e guai ad avere la schiena rotta sul lavoro, perché l'INAIL avrà tutti i sistemi scientifici per dimostrare in quasi tutti i casi che il danno è stato progressivo e non legato certo all'ultimo fattore scatenante. Come vediamo per le migliaia di tumori da lavoro ed i primi processi che iniziano a dar ragione ai lavoratori. In questi stessi giorni un incendio in Raffineria ENI (ex IROM) a Marghera, ancora tenuto sotto silenzio, sul quale parleremo a giorni, dopo lo sbuffo di un mese fa alla Polimeri Europa sempre a Marghera, dimostra che nonostante tutte le attenzioni,

**PAGINA 2: LA STRAGE DI CESSALTO:  
B.F.C. STORIA DI UNA LOTTA E DELLE  
SCELTE PADRONALI IN UNA AZIENDA**

**PAGINA 3: PROGRAMMA DELLA  
FEDERAZIONE AUTISTI OPERAI**

**PAGINA 6: UNA SENTENZA  
IMPORTANTE**

**NUMERO SPECIALE SULLA SICUREZZA  
NELLE STRADE E SULLE CONDIZIONI  
DI LAVORO DEGLI AUTISTI OPERAI E  
DEI MEZZI DI TRASPORTO MERCI  
SULLE STRADE ITALIANE ED EUROPEE  
A CURA DELLA FEDERAZIONE AUTISTI  
OPERAI REGIONALE VENETA DI SLAI  
COBAS PER IL SINDACATO DI CLASSE**

c'è sempre qualcosa di sbagliato, di strutturalmente sbagliato, in un sistema che una classe di politici (asservita ai più squallidi e speculativi industriali d'Europa, gli italiani confindustriali e delle mille associazioni) ha estesamente reso ancor più insicuro per i lavoratori ed i cittadini, ancor più speculativo, ancor più veloce e fallimentare. Non solo le centinaia di miliardi di euro bruciati in Borsa, quindi, ma anche l'infinita cifra di miliardi di euro bruciati in cose sbagliate, che sempre ricadono sui cittadini, e che hanno una sola causa: il sistema capitalista (non a caso Cernobyl in Urss è accaduto quando oramai la degenerazione del socialismo interno in capitalismo di stato era irreversibile).

### **Il Ministro Matteoli ed i giornali**

Stamattina i giornali locali hanno iniziato la bagarre, la colpa è dei camionisti immigrati. È certamente una cosa vera, da noi denunciata e combattuta, che i padroni falsifichino i resoconti inerenti le trasferte estero, le ferie ed i riposi. Ma come vedremo, noi pensiamo che la causa della strage di Cessalto sia appunto principalmente economica e legata anche ai costi dei mezzi e della manutenzione.

**ALLA B.F.C.**, una ditta di trasporti di Padova, nel 2005 operavano circa 70 autisti.

All'epoca uno dei fondatori della nostra attuale FAO, era RSU della CGIL, Alessandro, che oggi lavora in un'altra ditta, perch{ la CGIL lo espulse a causa delle lotte che aveva messo in piedi e della indisponibilita' a piegarsi alle mediazioni decise a livello centrale da CGIL, si erano svolte delle lotte proprio in materia di sicurezza e di manutenzione dei mezzi. In una lettera inviata in questi giorni ai giornali, si spiega che alla B.F.C. si era obbligati a fare degli orari allucinanti pena il licenziamento. **Roman Baran non era un camionista sbevazzane, non bevevo e non fumava, era molto corretto con i compagni di lavoro e la sua morte pesa sui nostri compagni come un macigno.** Lo diciamo perch{ sia chiaro che non crediamo alla probabilita' dell'errore umano, anche se e' ovvio che allorquando ci sono padroni che falsificano i dati delle trasferte estero, dei riposi e delle ferie, puo' accadere di tutto. In una azienda dove non si fa assolutamente nei tempi previsti la manutenzione dei freni-rimorchio, in cui le gomme non vengono sostituite correttamente nei chilometraggi previsti, si puo' capire che cosa possa accadere. Il governo si preoccupa della questione dei Parcheggi non del controllo delle trasferte estero. Alla BFC la lotta che c'e' stata nel 2005 e' stata vissuta dal padrone in maniera assurda, anziche' capire che erano cambiati i tempi, un autista componente della RSU era stato spostato a fare il lavavetri dei camion. Molti dei mezzi della BFC erano e sicuramente sono ancor oggi obsoleti, e la motivazione e il caso sfortunato anche per il padrone della BFC non deve confondere, non siamo di fronte ad un caso isolato, ma ad una situazione generalizzata che riguarda tutte le ditte di tutte le ventitre maledette associazioni di categoria dei trasporti privati. La prassi sindacale confederale di forfettizzare negli accordi e' una delle cose piu' sbagliate. Perche' non si stabiliscono delle corrette tariffe retributive? Nel nostro programma indichiamo chiaramente che le ore devono essere pagate tutte, quando si tratta di trasferta indichiamo quali debbono essere pagate, ed a che tariffa le ore di riposo derivanti dalle condizioni estranee alle scelte di guida del camionista. Il problema non sono certo solo quei piccolissimi e difficili da decifrare, dischi di viaggio. Il problema non e' solo nel farsi le fotocopie, per far rispettare le retribuzioni, e quindi diminuire questa folle disponibilita' a farsi sfruttare vivendo tutto il mese sul mezzo, tornando a casa di rado, l'unica e' retribuire in maniera adeguata e corretta. I padroni saranno obbligati a fare piu' corse, con piu' camionisti, con meno disoccupazione e maggiori spese per le merci, ma certo con piu' sicurezza. Strano che la polizia di stato parli di necessita' di guardarail "a tripla onda" come soluzioni, se il problema e' strutturale, che facessero il loro lavoro nelle autostrade, e di notte, dove le auto di lusso possono vagheggiare i loro sogni di trovarsi in gara a Montecarlo o Indianapolis. **Ma c'e' un'altra questione che riguarda in generale le scelte sulle superstrade, si dice che il problema per esempio e' correre di piu' altrimenti ci licenziano, non li fanno le strade, li fanno gli uomini.** Quindi non sono le super Romea e i passanti e le autostrade, semmai sarebbe da abolire i pedaggi autostradali sostituendoli con un bollo annuale fisso, come in Svizzera, e con i passaggi registrati da telecamere per i mezzi commerciali, come Telepass. In questo modo non ci sarebbe ne' bisogno di spendere altri miliardi per vedere aumentare lo stesso il numero dei morti, ne' di vivere buona parte della propria vita lavorativa in coda sotto il sole cocente.

---

### **DENUNCIAMO UNO DEI SISTEMI USATI DA BFC NEI CAMION ANCORA SENZA SISTEMA A TESSERA ELETTRONICA**

**(alternativamente si possono usare due tessere con un solo autista, l'altro essendo in ferie).** Il lavoratore opera anche in tempo di ferie, pagato in nero. Contemporaneamente, se va tutto bene, si usa questo sistema: Una attestazione della ditta firmata dal lavoratore, che e' in ferie da una data ad un'altra data. Un'altra attestazione della ditta che **recita:** "Il signor ... e' stato in ferie dal ... al ... e per questo non e' in grado di presentare il disco riguardante questo periodo. Quindi non esiste alcuna infrazione secondo il regolamento (CEE) n.3824/85 del 20.12.1985 Art.15.7"

---



**PROGRAMMA , maggio 2008**  
**F.A.O. FEDERAZIONE AUTISTI OPERAI SLAI COBAS per il sindacato di classe**  
**FAO n.tel.338-4805400 – 348-5755906**

**A**

PROBLEMI RELATIVI AL TRADIMENTO DI CLASSE DEI VERTICI CONFEDERALI, CORRESPONSABILI NELLA CONCERTAZIONE (CONCAUSA PRINCIPALE DELLA ATTUALE SITUAZIONE), NELLA TRASFORMAZIONE DEI CDF IN RSU, E NELLA PRECARIZZAZIONE, VERE CAUSE DELLA DISASTROSA SITUAZIONE ATTUALE DELLA CLASSE LAVORATRICE IN ITALIA

1. Nell'ultimo rinnovo contrattuale del pubblico impiego sindacati e governo hanno trovato un accordo che ha portato all'annullamento degli adeguamenti salariali per gli anni successivi e ad una triennializzazione del contratto, con conseguente perdita del potere d'acquisto dei salari ed introdotto una pericolosa sperimentazione contrattuale che sarà estesa agli altri contratti, anche del settore privato.
2. La piattaforma sindacale del rinnovo del contratto dei metalmeccanici, non porta a nessun sostanziale miglioramento per i lavoratori, ma anzi aumenta la flessibilità incentivando l'orario plurisettimanale, senza reali limitazioni alla applicazione della legge 30 / 2002 (Biagi-Mecon); in pratica i sindacati confederali continuano nella scelta scellerata e folle di chinare la testa alle necessità dei padroni, avvalorando le scelte fatte sin dal protocollo Treu.
3. In un recente documento delle segreterie nazionali CGIL-CISL-UIL (come denunciato in un articolo di Dino Greco apparso su Liberazione il 26 febbraio 1998), si afferma una politica contrattuale al ribasso, con blocco della contrattazione aziendale e di settore in materia salariale. Il che significa accettare addirittura la tendenza al massimo ricatto ed a minimi rapporti di forza.

Il vero obiettivo dei vertici BORGHESI (in seno ai sindacati confederali e non solo a loro, è quello di "FARSI NOTAI E CAF" delle problematiche dei lavoratori, di modo da svuotare la conflittualità sociale e da imporre un "modello" sindacale compatibile alle esigenze della BORGHESIA che guida insieme a molteplici MAFIE E CORPORAZIONI DI POTERE, il paese, in senso di trasformazione in un completo paese imperialista dedito alla rapina delle risorse dei paesi poveri ed oppressi e della irrigimentazione FASCISTOIDE del paese. In questo senso Partito Democratico e "PDL" (un nome che offende due volte l'intelligenza dei proletari e del Popolo vero ed autentico) hanno programmi molto simili, e CGIL-CISL-UIL al solito anziché rappresentare le esigenze dei lavoratori seguono SUPINE e con sfumature abbastanza poco importanti ANCHE E PERSINO questa tendenza alla fascistizzazione (se non nell'opposizione FIOM sul TFR, o nella forte opposizione interna anche a FIOM nel recente contratto, ed in molte altre espressioni che non trovano riscontro essendo ingabbiate od espulse dalle loro direzioni confederali).

Ma questo non è tutto. Come negli anni in cui la contestazione era più forte (vedasi la vicenda dei 61 operai licenziati dalla Fiat nell'autunno del 1979 e molte altre vicende uguali o simili, ad Arese, Marghera, Pomigliano, ecc.), anche in questi ultimi due decenni è continuata in CGIL in particolar modo la pratica della epurazione dei compagni e dei lavoratori critici a sinistra e nella difesa degli interessi generali dei lavoratori. La tendenza repressiva interna a CGIL-CISL-UIL è continuata perché alla base di tutto c'è che CGIL-CISL-UIL debbono il loro "consenso forzato" alla politica CORPORATIVA (e sotto sotto FASCISTA) degli aumenti legati alla produttività e della ricchezza di particolari settori anziché di altri, politica che "paga" solo quando la crisi economica non si fa sentire sulle famiglie. In un paese imperialista in teoria la crisi viene scaricata sugli immigrati (non a caso i meno sindacalizzati) e sui popoli oppressi, ma non sempre questo sistema "funziona", infatti la crisi generale del capitalismo sta schiacciando anche la economia europea, ed ovviamente a farne le spese tra i paesi imperialisti, l'Italia non è seconda a nessuno. Ne consegue che per sostenere una politica generale sbagliata, CGIL-CISL-UIL accettano i ricatti dei padroni su tutti i fronti, anche se con differenze. Per esempio CGIL a Marghera non accetta sulla carta la strategia della "logistica" al posto delle industrie, ma porta avanti questa battaglia solo alla fine, quando stanno per imporla, mentre continua d'altro canto a collaborare con la UIL e la CISL, che della flessibilità e schiavizzazione dei lavoratori sono collaboratori in pectore.

Questo non significa in alcun modo da parte nostra dare valore alle infami politiche qualunquistiche di attacco ai diritti sindacali ed alle organizzazioni sindacali in genere, né condividere i corporativismi che sono però principalmente sorti in CGIL-CISL-UIL e non nelle organizzazioni autonome sorte successivamente.

Il fascismo nasce solo se si piegano i lavoratori. PD e PDL questo stanno tentando di fare e Bertinotti li ha aiutati in questo sporco lavoro.

Il rifiuto legittimo al voto di 3.500.000 lavoratori e giovani, significa una espressione di autonomia e di necessità di autorganizzazione, che nel nostro lavoro anche noi dobbiamo costruire, con criteri DI CLASSE.

## B

Noi consideriamo il CONFLITTO la base dei rapporti sociali, LORO nel negare il conflitto, costruiscono le IMPOSIZIONI di una società fascista e corporativa.

Il loro prossimo passaggio sarà cercare di fare l'istituzionalizzazione d'ufficio dei sindacati, dopo tenteranno di abolire i principi Costituzionali. SE riusciranno, dovremo tutti passare alla RESISTENZA.

L'alternativa non è nelle accozzaglie o listelle elettorali, ma nella costruzione di UN FRONTE DELLE MASSE, che sia DEMOCRATICO e RIVOLUZIONARIO insieme, DEMOCRATICO nel metodo e nei principi, RIVOLUZIONARIO nel programma rispetto a questa realtà di merda, ricatto, umiliazioni, dipendenza delle masse dal capitale finanziario e mafioso che domina con ogni aiuto dello Stato, utilizzando le varie corporazioni che giammai si pongono il problema di ribellarsi a queste cose.

Il nostro Sindacato si è costruito a partire dal 1993, allorquando la nuova legge sulle RSU ha determinato l'impossibilità per singoli lavoratori d'avanguardia, e per i vari Comitati operai residui degli anni '70-'80, anche nelle fabbriche più importanti, di essere rappresentati per volontà dei lavoratori dei singoli reparti a maggioranza nei Consigli di Fabbrica. Questo golpe sociale è stato fatto proprio per preparare le successive modifiche ai rapporti di lavoro, già previste di fatto dalla concertazione (luglio 1992-1993). Ci si è costituiti come SLAI quindi si è precisato nel nome il fatto che il fondamento di un Sindacato Autorganizzato Intercategoriale sta nei COMITATI DI BASE – COBAS. Dal 1993, quando SLAI Cobas si è costituito, la lotta autonoma si è fatta anche sindacale, e così tra i tanti sindacatini presenti in Italia, SLAI Cobas ha preso un ruolo politico di rilievo anche perché è nato laddove era sopravvissuta l'avanguardia nelle fabbriche, al di là delle cose specifiche, in termini generali: ad Arese, a Pomigliano, a Taranto.

Con gli anni, la tendenza a burocratizzare la lotta ed a farla passare più nel campo istituzionale che nel campo dell'unità di classe, ha determinato che si sia avuta una divisione in SLAI Cobas, per cui siamo nati da Taranto e da altre realtà operaie (Dalmine, Porto di Ravenna, Palermo, Melfi), come SLAI Cobas per il sindacato di classe. La provocazione poliziesca dell'ottobre 2007 ha ratificato il comportamento burocratico ed opportunistico della direzione nazionale di SLAI Cobas con la "presa di distanze" per pararsi il culo, anche rispetto alla loro penetrazione nel "pubblico impiego". Nel frattempo sono sorte varie realtà di sindacato di classe, o tendenze alla solidarietà interne a SLAI Cobas ufficiale, per cui si sta lavorando all'unità per costruire una Confederazione Sindacale di Classe che abbia sempre nei COMITATI DI BASE – COBAS, il fondamento organizzativo e strategico della propria forza sociale e politica. La capacità del nostro Sindacato di essere forza di avanguardia del movimento operaio in Italia è dimostrata dalla campagna che si sta portando avanti con molte altre forze sindacali di base e non, nella RETE PER LA SICUREZZA SUI POSTI DI LAVORO. La determinante è dentro la costruzione e nella lotta su discriminanti di classe COMPRESIBILI alla maggioranza dei lavoratori, delle lavoratrici, dei giovani e del movimento sindacale di base.

## C

Diamo qui di seguito, in una sintesi aggiornata, i contenuti dei compagni che in veste di avanguardie dei lavoratori del settore autotrasporti nella nostra zona, hanno portato dentro l'Assemblea del 5 ottobre 2008 a Marghera.

La difesa del CCNL autotrasporto con i relativi scatti di aumenti, eliminando le forfettizzazioni degli straordinari al ribasso (come invece fatto in accordi di 2° livello ed integrativi aziendali con le associazioni padronali) nel settore dei trasporti c/to terzi, ai nostri confederali diciamo di non svendere gli operai sugli straordinari, retribuzioni giornaliere notturne e festive (sabati e domeniche), e che superate le 39 ore continue, e le 47 ore discontinue settimanali per gli autisti, siano retribuite come previsto.

Il rispetto degli orari di lavoro previsti dal CCNL e dalla direttiva 15/2002, per essere retribuiti in maniera decorosa e non come ora.

In particolare occorre rivedere l'art.19 del CCNL onde trasformare in trasferta europea le trasferite nazionali e distinguere in trasferta europea ed extraeuropea le trasferite estere.

Noi operai autisti di mezzi pesanti siamo vicini al movimento dei lavoratori che lottano per i propri diritti.

Rispetto a questo le elezioni per RSU DEVONO FUNZIONARE NEL RISPETTO DELLA LEGGE, e ci prendiamo la possibilità di parteciparvi come SLAI COBAS per il sindacato di classe laddove abbiamo una presenza di 5 o più dipendenti iscritti. Viceversa ci rivolgiamo alle aziende come SLAI COBAS per il sindacato di classe SETTORE AUTISTI DIPENDENTI TRASPORTI nel settore in generale e con le singole aziende laddove non abbiamo 5 iscritti in una stessa ditta.

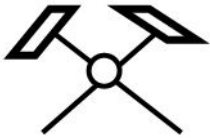
Laddove non abbiamo 5 iscritti per ottenere il consenso ed entrare in RSU, e comunque anche lì, possiamo indire assemblee o fuori dall'orario di lavoro, oppure con raccolta di firme, all'interno della azienda, anche nell'orario di lavoro. Tanto di assemblee i sindacati ufficiali ne propongono ben poche.

In ogni caso SLAI COBAS per il sindacato di classe ci dà sostegno legale in ogni genere di causa o vertenza senza pretese economiche salvo per ns.libera scelta la sottoscrizione a fine causa, con il prelievo solo della quota legale del 5%, ma si sta lavorando per rivolgersi anche all'Avvocatura Democratica ottenendo anche di non pagare questa gabella ma solo le tariffe più basse possibili.

L'unica cosa importante è di essere coerenti anche come singoli lavoratori e in questo senso di aderire al ns.sindacato, e di collaborare a costruire COBAS ovunque ed anche su altre questioni.

## PROGRAMMA SPECIFICO

Autisti viaggiamo con calma e senza stress, rispettiamo il codice della strada, difendiamo così un ns.bene utile per lavorare con la patente di guida +CQC, che è sempre sotto gli attacchi dei padroni, perché così aumenta la paura ed aumenta la loro forza di ricatto nei ns. confronti. Questi peraltro ci invitano a trasgredire le norme per lavorare più in fretta e facendo più strada. PRINCIPALE E' LA SICUREZZA CHI VA PIANO VA SANO E VA LONTANO. Non dobbiamo avere paura e dobbiamo scrivere le nostre precisazioni sui verbali di polizia stradale e carabinieri finanza vigili e quantaltro, scrivendo "E' LA DITTA CHE MI OBBLIGA AL NON RISPETTO DEL C.S. CON LA MINACCIA DI LICENZIAMENTO". È importante conservare le fotocopie dei dischi e le stampe digitali, consegnando gli originali in ditta, con le copie potremo fare le necessarie cause. Ricordiamo che ci sono 5 anni (10 in certi casi) per recuperare in sede legale quanto ci spetta e non ci è stato riconosciuto dai padroni. USIAMO IL SELETTORE DEL TACHIGRAFO CON INTELLIGENZA, PER PORTARE AVANTI LA RETRIBUZIONE CCNL ORARIA.



- 1) CHIEDIAMO ORE RETRIBUITE AL 100% (impegno EFFETTIVO) E cioè:
  - a) periodi di guida fermi in colonne autostradali, passaggi a livello, semafori, altri impedimenti - b) periodi di attesa alle funzioni di carico e scarico (assurdo, ci obbligano anche al facchinaggio dimostrando insensibilità alla necessità di non essere stanchi nella guida) - c) piccole manutenzioni - d) attività amministrativa di controllo documenti di trasporto, pesi e misure - e) pulizia interno cabina e attesa lavaggio esterno - f) tempi di attesa per tutte le dogane e raffinerie - g) telefonate per servizio azienda di trasporto - h) dall'ingresso in azienda all'attesa di riprendere la partenza - i) tutte le attese dell'autista per lavori di officina - j) qualsiasi altro servizio che vincola l'autista dell'azienda di trasporto o di chi per esso - k) la modifica del Decreto legislativo n.234 del 19 novembre 2007 art.3 punto 4/1= passaggio delle frontiere ed attesa, Divieti di circolazioni mezzi superiori alle 7,5 tonnellate (il Decreto prevede solo disponibilità)

- 2) Disponibilità ore retribuite al 50% (impegno effettivo)

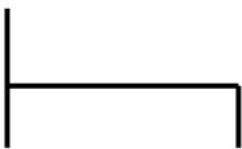
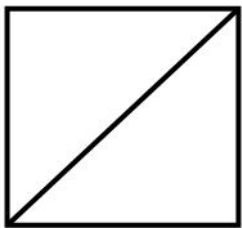
Si tratta di:

- a) tempo trascorso di viaggio in treno o nave per esecuzione consegna affidata all'autista ed eventuale tempo di ritorno in treno o nave a carico zero
- b) tempo di attesa del proprio turno di guida sul mezzo con solo 2 autisti calcolata sull'arco sull'arco di massimo 30 ore solari come da direttive UE n.15 del 2002 e n.561 del 2006.

- 3) Rispetto alle ore non retribuite chiediamo comunque l'indennità di trasferta dell'art.19 del CCNL. Ci riferiamo a:

- a) fermate per colazioni, pranzi, cene, interruzione prevista art.561/2006, o altre pause per analoghe ragioni;
- b) periodi di riposo consecutivo da 9 a 11 ore fatte ogni giorno, prima che siano scadute le 24 ore solari dall'inizio dell'orario di turno di lavoro da parte dell'autista (impegno effettivo 13 ore + riposo 11 ore = 24 ore).

Pause e riposi a motore spento, gli autisti sono liberi di allontanarsi dal mezzo e sollevati da ogni responsabilità, funziona l'assicurazione da parte della ditta. Chiediamo anche un compenso per il movimento della nostra auto privata da casa al posto di lavoro e ritorno (dove teniamo abitualmente la ns. auto o moto), con tabelle chilometriche a valore ACI. Chiediamo il rispetto del regolamento UE n.581 del 2006, della direttiva UE 15 del 2002. Il tutto già recepito legalmente con Decreto Legislativo n.234 del 19 novembre 2007, vedasi G.U. anno 148 n.292 – Roma 17 dicembre 2007.



## **BASTA MORTE SUL LAVORO !**

**[www.retesicurezzaalavorovenezia.org](http://www.retesicurezzaalavorovenezia.org)**

**[info@retesicurezzaalavorovenezia.org](mailto:info@retesicurezzaalavorovenezia.org)**

(assistenza legale, cantieri e metalmeccanica, sportello Mira) 334-3657064

(Raffineria/Petrolchimico, Chioggia) 347-1965188

(assistenza legale, amianto, discariche ed inquinamento ambientale) 333-7938341

(assistenza legale, sportello Mestre) 340-6972133

(ospedale Mestre, Sanita') 340-6698053

Sedi sportelli (per incontri previa accordi)

**Marghera Piazza Mercato 14**

**Mestre Piazzetta Canova 1**

**Mira via Pascoli 5**

### **UNA SENTENZA IMPORTANTE**

Tribunale di Venezia, n.635/2008

TG 795/2007 Cronologico 4704/2008

Repubblica Italiana in nome del Popolo italiano  
– il giudice del lavoro del Tribunale di Venezia  
dr.ssa Margherita Bortolaso ha pronunciato la  
seguente sentenza: nella causa n.797/2005 rg  
promossa con ricorso depositato il 15 maggio  
2007 in opposizione al DL n.115/2007 da ALA  
Cooperativa a r.l, ... opponente, contro ... con  
proc.dom.avv.to Costernino, dom.in Venezia, ...  
opposto, in punto: opposizione a D.I. pagamento  
indennita' di trasferta; decisa all'udienza del  
19.6.2008. CONCLUSIONI. Per l'opponente  
accogliere l'opposizione ..., per l'opposto,  
rigettare il ricorso in opposizione al DL  
115/2007 e per l'effetto confermarsi lo stesso;  
NEL MERITO IN VIA SUBORDINATA:  
ACCERTARSI IL DIRITTO DEL ...  
ALL'INDENNITA' DI TRASFERTA E  
CONDANNARSI LA ALA Scarl AL  
PAGAMENTO DELLA SOMMA DI euro  
6566,76 OLTRE ACCESSORI; IN OGNI CASO  
SPESE RIFUSE; FATTO E DIRITTO. La  
controversia ... riguarda il pagamento  
dell'indennita' per n.348 giorni di trasferta. Tale  
credito e' contestato all'opponente ALA cooper.

Sotto tre profili ... (cfr Cassazione 205 del 9.1.2007  
confermata da Cassazione n.8066 del 31.3.2007) ...  
In ogni caso, ..., l'onere di prova gravante su ... e'  
stato assolto. Tutti i testi assunti hanno infatti  
confermato che a ... lo straordinario veniva pagato  
fuori busta. ... le ricevute ... corrispondono ai  
"foglietti" abitualmente usati ...