PROCURA DELLA REPUBBLICA

TREVISO

Sost.Proc.dr.Claudio Pinto

p.p.n.6540/08 R.G.N.R. mod.21

oggetto: ESPOSTO-DENUNCIA ai sensi dell'art.333 C.P.P.

I sottoscritti:

1. **Gianluca** [redacted], lavoratore degli impianti in Raffineria ENI R & M di Marghera (VE), gia' R.S.U. alle Acciaierie di Padova, e componente del coordinamento della Rete per la sicurezza sui posti di lavoro e la salvaguardia della salute dei lavoratori e del territorio (aderente alla Rete Nazionale per la sicurezza sui posti di lavoro) costituita come associazione di volontariato il 13.6.2008 presso l'Ufficio Entrate del Ministero delle Finanze, e componente del coordinamento regionale di SLAI Cobas per il sindacato di classe
2. **Andrea** [redacted], RSU CGIL della Nuova Sirma in Marghera (VE) dal 1998 al 2005 componente del coordinamento della Rete per la sicurezza sui posti di lavoro e la salvaguardia della salute dei lavoratori e del territorio (aderente alla Rete Nazionale per la sicurezza sui posti di lavoro),,
3. **Paolo Dorigo,** [redacted], componente del coordinamento della Rete per la sicurezza sui posti di lavoro e la salvaguardia della salute dei lavoratori e del territorio (aderente alla Rete Nazionale per la sicurezza sui posti di lavoro), nonche' coordinatore regionale Veneto di S.L.A.I. Cobas per il sindacato di classe e della Federazione Autisti Operai in seno a questo sindacato costituitasi,

anche per conto del sig. **Franco** [redacted] inch'egli componente del coordinamento della suddetta Rete per la sicurezza sui posti di lavoro nonche' Presidente della Associazione Esposti Amianto e ad altri rischi ambientali della provincia di Venezia

IN RELAZIONE

All'evento accaduto in Cessalto sulla Autostrada A4 Venezia-Trieste che ha cagionato la morte di Baran Roman, autista della BFC Autotrasporti SpA, il cui mezzo invadeva la corsia opposta all'improvviso e cagionava la morte sua e di Ait Fatel Younes, Calista Paolo, Calista Lorenzo, Pombeni Maria Luisa, Carta Mirko e Carini Michele,

ESPONGONO / DENUNCIANO QUANTO SEGUE:

Sin dall'aprile – maggio 2008, allorquando i sigg.ri A B e L G hanno preso parte ad una pubblica assemblea in Marghera – VE, dal titolo BASTA MORTE SUL LAVORO, e hanno quindi costituito in seno a SLAI Cobas per il sindacato di classe, una Federazione Autisti Operai, aderendo quindi sin dalla fondazione alla Rete Nazionale per la sicurezza sui posti di lavoro ed alla sua struttura in Venezia, portando la loro testimonianza sindacale di lavoratori che in qualita' di delegati RSU in passato aderenti alla CGIL, (da questa organizzazione allontanato il primo per il suo impegno sindacale, il secondo allontanatosi proprio nell'aprile 2008 dando le dimissioni dalla BFC Autotrasporti SpA di Onara (PD)), avevano rappresentato pubblicamente la problematica della sicurezza nel campo degli Autotrasporti privati per conto terzi.

Ossia di aziende private che convogliano la gran parte del traffico merci nazionale ed internazionale in Italia, su gomma, operando nella piu' incredibile anarchia organizzativa e settoriale, data da alcuni fattori:

- La disattenzione alle normative in essere a livello europeo e nazionale (principalmente la direttiva Ue 15/2002 del 11 marzo 2002, il regolamento CE n.561/2006 del 15 marzo 2006, e gli stessi CCNL, diversamente sottoscritti da ben 23 diverse Associazioni di categoria dei proprietari delle aziende e delle cooperative di trasporto e logistica (la BFC inquadra i propri autisti operai dipendenti nel CCNL logistica senza pero' applicarlo alla lettera).
- Lo sfruttamento ai massimi termini dei mezzi (camion e rimorchi, tir e assimilati) e degli uomini (autisti e magazzinieri) allo scopo di massimizzare il profitto in una scalata alla velocita' di consegna e di utilizzo profittevole dei viaggi di ritorno, senza gran riguardo ne' per i tempi biologici umani ne' per la necessita' dei mezzi di adeguata manutenzione e moderato utilizzo.

Questo settore, che viene del tutto in cattiva fede spacciato pubblicamente finanche da OO.SS. altamente rappresentative sul piano istituzionale, come il "settore del futuro", il "settore che risolve i problemi di occupazione dati dalla crisi dell'industria" (*crisi del tutto soggettivamente determinata dalla classe padronale per aziende assolutamente non in crisi, come dicasi per i recenti casi di Crocetta del Montello (TV), della Nuova Sirma di Marghera (VE), del Linificio di Fossalta di Portogruaro (VE), e di una miriade di altri stabilimenti*), e' un settore in realta', contiguo a quello degli Interporti e della Portualita' navale, ove le garanzie sindacali ed il diritto alla salute dei lavoratori sono STRUTTURALMENTE assai compromessi.

Innanzitutto dalla possibilita' offerta dal Legislatore alle aziende, di impegnare personale proveniente dalle agenzie interinali, anche per brevi periodi, e anche se del tutto privo di quelle conoscenze specifiche necessarie al corretto funzionamento di organizzazioni altamente complesse e "versatili". Talmente versatili, come nel caso dell'incidente in CabLog di Cazzago di Pianga (VE) ove il 25 maggio scorso un operaio magazziniere mulettista di esperienza (oltre 50 anni di eta'), che, urtato accidentalmente uno scaffale, si e' visto venire addosso non solo quel singolo scaffale di merce, alto oltre 5 metri, ma tutti gli scaffali posti su quel lato del capannone, per centinaia di quintali di peso dei piu' vari imballaggi.

Inoltre dalle possibilita' offerte dalla difficolta' per le FF.OO. di controllare tutti i mezzi in entrata ed uscita dai confini nazionali, per limitare ed impedire ove possibile il ricorso oltre misura in termini di ore straordinarie extra contratto, (o meglio di non riprendere il lavoratore il giorno stesso od il giorno dopo il lavoro, se si e' lavorato per piu' giorni di seguito), per cui la massimizzazione del PROFITTO in termini economici per i proprietari di queste Aziende e' data dall'utilizzo il piu' continuo possibile e dei mezzi e degli uomini.

Limitandosi oltremodo, come nel caso di BFC Autotrasporti SpA, le attivita' di manutenzione e sostituzione pezzi e gomme, ad attivita' svolte anche IN PROPRIO ossia

non presso Officine regolarmente inquadrate ma bensi' presso gli stessi propri piazzali o capannoni.

Detto questo, i sottoscritti espongono che nel caso di BFC Autotrasporti SpA, per quanto si e' potuto verificare dalle testimonianze di L G ed A B e nei contatti tra loro ed altri colleghi e familiari di autisti operai, le violazioni di legge in materia di manutenzione dei mezzi e di sfruttamento del personale (passato dal 2005 ad oggi dalle 70 unita' alle 120 unita', senza contare una azienda controllata, stabilita in Slovacchia che occupa 10 camionisti), sono un vero e proprio SISTEMA DELINQUENZIALE ove non si cerca semplicemente il profitto economico in ragione di un rapporto profittevole tra dare ed avere, ma si cerca di strafare in ogni possibile campo ed angolo.

Questa politica aziendale fu oggetto negli anni scorsi di contestazioni sindacali aperte ed anche di scioperi e finanche di attivita' antisindacali da parte della azienda BFC.

E' il caso appunto di due rappresentanti sindacali RSU, A B e L G , appunto all'epoca in BFC iscritti alla CGIL, che nella azienda subirono a torto, a causa del loro impegno che si aggiungeva al duro lavoro uguale a quello dei loro colleghi, in tutti i modi, atti repressivi ed antisindacali in quantita'.

A B veniva tolto dalla mansione di autista e messo alla pulizia dei camion in piazzale, dal 9 dicembre 2003 per 3 mesi, quindi dette le dimissioni nell'ottobre 2005 dopo 10 anni di lavoro in BFC, dimissioni resesi improrogabili a causa della posizione aziendale persecutoria di un lavoratore che intendeva far valere le leggi in materia di riposi durante il suo duro lavoro, nonche' si impegnava come RSU iscritto alla CGIL, a sollevare questioni in materia di sicurezza.

Questo episodio, di cui si allega la copia della arbitraria decisione aziendale, nonche' la copia dei dischi del viaggio dei giorni 4-6 dicembre 2003 (Roma-Fabro, Fabro-Terracina), che fu all'origine dello scontro verbale tra il B e il signor Claudio Bazzotto, co-titolare della BFC, dischi che attestano la correttezza dell'orario e del riposo notturno deciso dall'autista, che invece era oggetto di richieste aziendali di correre anche durante la notte. (cfr. ALLEGATI 1 e 2).

In precedenza A B ci ha riferito, di essere anche stato richiamato dai titolari della BFC, in specifico da Giuseppe Bizzotto., per essersi permesso in quello stesso periodo, in qualita' di RSU di chiedere che cosa si stesse facendo su un camion in "manutenzione" dentro l'unico capannone interno esistente all'epoca nella sede di Onara di Tombolo, attuata da parte degli stessi titolari con l'aiuto di un altro lavoratore della BFC; davanti al capannone suddetto c'era un cartello con scritto "VIETATO L'ACCESSO". Mentre si sa che la manutenzione ordinaria (per capirci non il semplice cambio di olio e filtri) dei mezzi dovrebbe essere attuata entro le officine autorizzate dai costruttori.

Il B , come L G , cosi' come altri lavoratori della BFC e in passato della BFC, ci hanno confermato che in BFC c'era l'abitudine, peraltro diffusa anche in altre aziende come puo' essere riferito da ex-camionisti o dai predetti e da ulteriori testimoni che ci riserviamo di indicare successivamente alla Vs. Autorita', di sostituire i pezzi malandati con pezzi nuovi, prima delle revisioni dei camion, che oltretutto si attuano spesso nello stesso piazzale con l'arrivo in forma privata di due persone probabilmente della Motorizzazione od agenti delegati della Motorizzazione stessa, ... PER POI RIMETTERE I PEZZI VECCHI A REVISIONE AVVENUTA.

A queste prove testimoniali si aggiunga l'ALLEGATO *3* che riassume la propria vicenda nell'immediatezza della strage di Cessalto, una lettera che il B aveva inviato ad alcuni organi di informazione.

Queste prove testimoniali la S.V. potra' raccogliere nelle more del lavoro istruttorio, essendo a disposizione di essere sentito dalla S.V. il signor B in qualita' di testimone.

I G anch'egli RSU della CGIL, subiva una sequela incredibile di contestazioni disciplinari con le piu' svariate motivazioni, durante gli ultimi due – tre anni di lavoro in BFC. Alla fine, nell'aprile 2008, stanco di subire, dava le dimissioni passando a lavorare per un'altra azienda del settore con le medesime mansioni. Potra' il signor G dare lui stesso maggiori delucidazioni nel merito, ed ulteriormente circa le condizioni di vita e di lavoro degli autisti operai, e circa le tecniche per fregare i controlli di revisione.

1. SMENTIAMO I "BUONI RAPPORTI" TRA BARAN ED I BIZZOTTO

Roman Baran come abbiamo scritto, e nessuno ci ha smentito, non bevevo alcool in viaggio; non aveva alcun problema di salute o cardiaco, aveva solo delle varici alla gamba, eventualmente da asportare; era giovane e prestante fisicamente.

Non e' vero che Baran era in idilliaci rapporti con i titolari; Roman ben conosceva L G ed A B ai quali si rivolgeva anche in occasione di problemi con i titolari (es.la contestazione disciplinare, poi nulla di effetti a causa dell'intervento del RSU Gallo, del 23 maggio 2007 (ALLEGATO 6 di n.8 fogli A4), ed era sempre piu' sfiduciato, dopo il fallimento di fatto dell'azione sindacale tesa a limitare la sfrenata tendenza padronale dei Bizzotto al bestiale sfruttamento dei dipendenti, per cui nel dicembre 2007 decideva di non rinnovare la tessera CGIL. Il problema sindacale in BFC sorge nel momento in cui in assemblee di categoria i dirigenti CGIL decidono di imporre la "problematica delle Aziende" tra gli argomenti al dibattito; tanto che, contestando tale approccio nel corso di una assemblea di delegati FILT-CGIL presso l'ENAC a Due Carrare (PD) nel corso del 2005 il B viene espulso dalla sala, nonostante fosse altamente rappresentativo nella sua azienda. La confederazione CGIL-CISL-UIL decide a livello contrattuale la politica della attuazione nelle aziende, della forfetizzazione degli straordinari. La questione si pone nei termini che, applicando accordi e contratti sulle trasferte, un camionista lavorando anche di media 12 ore al giorno e vedendosene riconosciute in busta paga oltre alle 8 ordinarie, una quota estremamente inferiore in termini di "trasferta Italia" ed "estero" (di qui anche al punto programmatico come FAO della unificazione tariffaria delle tariffe Italia alle quote estero), nel caso di contestazione nel merito, puo' rivendicare anche cifre sui 8-10 mila euro all'anno oltre a quelle percepite. Di qui al diffuso cedimento "politico" di CGIL-CISL-UIL ed altre organizzazioni che hanno fatto proprio il protocollo della concertazione (1992) che, per il "buon andamento delle cose" (il profitto dei titolari) accettano di fatto nelle varie realta' del settore la forfetizzazione, portando oltretutto nocumento alla sicurezza stradale e della vita dei cittadini danneggiati indubbiamente dagli orari capestro ed altamente rischiosi che i

camionisti svolgono PENA IL LICENZIAMENTO. A questo proposito val la pena chiarire anche che in molte aziende i padroni prima di dar corso alla assunzione fanno firmare fogli in bianco firmati dal futuro dipendente, da usare come documento di ammissione di responsabilita' di irregolarita' gravi di conduzione del mezzo, utili nel caso il datore di lavoro decida il licenziamento appunto. Documenti che poi vengono nascosti in case private o cassette di sicurezza o presso gli studi di innocentissimi professionisti.

Anche recentemente, la moglie Wieslawa e la nipote Natalia, riferivano in data 17 agosto a Dorigo Paolo, B Al e G L recatisi a colloquio dalle stesse, che spesso il marito era "arrabbiato" per il fatto di DOVER ripartire dopo poche ore dal ritorno a casa, per riprendere il servizio di lavoro.

Cosi' come il Roman Baran riferiva alla moglie diversi particolari di lavoro, dai quali inequivocabilmente si comprendeva che il Baran NON svolgeva quella immane quantita' di ore di lavoro PER PROPRIA VOLONTA', ma per necessita' di non perdere il lavoro.

Non per tutti gli immigrati e' facile trovare un'altra occupazione a tempo indeterminato ad assunzione diretta, e l'alto tasso di turn-over di dipendenti della BFC non deve trarre in inganno a tal proposito.

2. LA MANUTENZIONE DEI MEZZI IN BFC

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.

La testimonianza di cui sopra circa le manutenzioni in capannoni in azienda, va detto che rappresenta non una eccezione ma una regola in BFC, che quindi offre alla Pubblica Accusa un argomento doloso circa le condizioni del mezzo che ha originato la strage del 9 agosto.

Nel gennaio scorso al mezzo in uso al Baran, si era rotta la pompa dell'acqua, durante un viaggio in Russia. In un'altra occasione, nel 2005, aveva raccontato al B di aver dovuto

attraversare migliaia di chilometri nella neve di mezzo metro d'altezza, con le gomme del tir praticamente lisce. Questo inequivocabilmente attesta ulteriormente circa la scarsita' di manutenzione.

3. GLI ORARI DI SERVIZIO

Dicevamo appunto che **il Baran nei suoi ultimi due mesi di vita ha lavorato ininterrottamente per 44 giorni a partire dal 16 giugno 2008**,

(cfr.ALLEGATO 3 di n.8 fogli A4, contenente le copie della agenda del Baran, consegnateci dalla vedova Baran signora Wieslawa con le annotazioni delle localita' in cui era stato, dalla quale si deduce non solo il servizio ininterrotto per 44 giorni, ma anche che il mezzo era stato alcune ore in "officina" ossia in sede, giusto il giorno prima, 8 settembre 2008)

vale a dire anche per diversi giorni e settimane senza far ritorno a casa -se non per poche ore- a Levico Terme (TN) dove risiede ancora la moglie nell'appartamento di proprieta'. Va detto che di questo NON era certo contento, non cercava i grandi guadagni, e se ne andava masticando parole amare allorquando veniva chiamato a casa telefonicamente per riprendere servizio, dopo essere giunto a casa da poche ore, come e' avvenuto in alcune occasioni appunto tra il 16 giugno 2008 e il 9 agosto 2008.

Dato che il mezzo e' stato in officina in data 8 agosto 2008, c'e' da ritenere che Baran avesse gia' consegnato i dischi presso la BFC (non ne teneva copia a casa) e quindi si ritiene che l'indagine potrebbe avere utile riscontro nel merito di questo aspetto, dal sequestro dei dischi stessi, se non gia' avvenuto, in quanto e' proprio in occasione delle soste in azienda, che vengono consegnati a mano.

Le limitazioni al lavoro continuo dei camionisti dipendenti, vengono attuate mediante due sistemi, quello della tessera elettronica, e quello del riscontro retributivo mediante i dischi di viaggio. Questi sono di difficile lettura da parte di un cittadino qualsiasi, e normalmente gli autisti li riconsegnano a fine viaggio senza neppure farsi fotocopia (cosa dalla F.A.O. caldamente consigliata ai lavoratori). La tessera elettronica porta ad una registrazione delle ore di viaggio dell'autista. Tuttavia nei periodi di ferie o riposo di un

lavoratore, la sua tessera puo' essere agevolmente fornita dal titolare di un azienda ad un altro camionista della stessa azienda. Il coinvolgimento dell'autista operaio nel reato, e' dato dal ricatto del posto di lavoro, dalla necessita' di compiacere al datore di lavoro in assenza di una forza sindacale adeguata, e teoricamente anche dalla complicita' in taluni casi. La falsa attestazione che un autista e' in ferie, utile qualora non venga fermato durante il viaggio, nasce dalla mancanza, nei documenti di viaggio, del codice fiscale dell'autista, che permetterebbe seri controlli da parte delle autorita' fiscali. Ecco che il lavoratore supino, nella media del **99%** delle aziende, opera anche in tempo di ferie, pagato in nero, ed accetta ovviamente perche' la vita costa tantissimo ed i tassi dei mutui casa non sono certo agevoli.

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, insieme ad un'altra attestazione della ditta **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 esisterebbe alcuna infrazione secondo il regolamento (CEE) n.3820-85 del 20.12.1985 - Art.15.7" fatta propria poi dalla direttiva 22 del 2006 e 15 del 2002 (cfr. ALLEGATI 4 e 5).

Ma anche dalla diversificazione dei documenti di viaggio nel caso di viaggi con piu' consegne e carichi-scarichi. Questa ampia possibilita' di far spostare merci apparentemente in forma legale, permette una altissima remunerabilita' della attivita' stessa, quale in effetti il tasso di crescita degli ultimi anni in BFC e' stato.

In ogni caso la Vedova Baran e' certamente in grado di supportare l'indagine circa l'agenda con tutti gli orari di viaggio EFFETTIVI svolti dal marito dal 16 giugno 2008 alla data della strage. Si cerchi nei fascicoli e si verifichera' che mai in alcun caso il Baran e' stato coinvolto in equivoco dalle FF.OO. nei loro controlli territoriali. Il Baran svolgeva spesso servizio oltremodo oltrecortina, e spesso viaggiava sino in Russia. Il suo unico desiderio era quello di tornare a casa e di stare un po' con la moglie e la nipote, ed i parenti.

Nel suo tinello alcuni modellini campeggiano nel piccolo mobile al centro della parete. Uno di questi e' un grande camion con scritto SAVE OUR WORLD.

Non si puo' certo dire che Baran odiasse la vita. Eppure era costretto dalle condizioni e dai rapporti sociali dati, a lavorare senza la necessaria sicurezza, a

lavorare per vivere rischiando ogni giorno la stessa vita sua e di altre persone, per il becero sur/profitto estorto con violazione di regole elementari e di buon senso, con fraudolenza e sistematica criminale tendenza a ricavare profitto in ogni maniera, dei titolari che "gli davano lavoro", come si suol dire.

4. SULLE MERCI TRASPORTATE

Ci ha stupito poi che l'incendio sia avvenuto all'improvviso. Non escludiamo essere in presenza di falsa attestazione delle merci trasportate.

Se ci sono sufficienti dati di esperienza e conoscenza (ed una azienda che ha 2 centri di controllo satellitare dei camion non manca certo di questi), si puo' anche prevedere con sufficiente certezza che un tir carico di un certo tipo di merci, attestate con documenti che poi vengono sostituiti al ritorno da altri del tutto simili come carico ma del tutto diversi come contenuto possa NON subire alcun controllo accurato (tipico il caso dei tempi passati, dei calzaturifici, che mandavano mezzi alle consegne con un numero totale di scatole non caratterizzato dalla linea di totale, ma la cui ultima riga comprendeva una dicitura generica pari al totale dei pezzi delle righe precedenti, per cui al ritorno, se non vi era stato controllo alcuno, si tirava la linea di totale tra la penultima e l'ultima riga, e il risultato era un nero del 50% esentasse).

In questo caso, nel lavoro di Roman Baran, denunciamo che siamo venuti a conoscenza del fatto che spesso portava in cabina, nascoste, casse di vino pagate anche 400 euro a bottiglia in Russia, e che il carico asserito di farina, nel viaggio_di_andata appena fatto, potrebbe invece essere stato di vino.

I sottoscritti denuncianti, riservandosi in qualita' di Coordinatori della Rete per la sicurezza sui posti di lavoro e per la salvaguardia della salute dei lavoratori e del territorio di Venezia, ulteriori interventi nel merito del presente procedimento, comunicano di avvalersi della assistenza legale nel merito di detto procedimento, dell'Avv.

del foro di

ELENCO ALLEGATI AL PRESENTE ESPOSTO DENUNCIA:

1. B A copie dischi 5 e 6 dicembre 2003
2. B A raccomandata BFC Autotrasporti spa del 9 dicembre 2003
3. Baran Roman, agenda dal 16 giugno 2008 al 9 agosto 2008 (8 pagine A4)
4. Direttiva 2006/22 UE (9 pagine A4)
5. Direttiva 2002/15 UE (5 pagine A4)
6. Contestazione disciplinare BFC Autotrasporti spa a Baran Roman del 23.5.2007, poi senza esito sanzionatorio alcuno per l'intervento sindacale di G L (8 pagine A4)

GLI ALLEGATI VENGONO CONSEGNATI IN COPIA A STAMPA E IN DVD CONTENENTE I FILES RELATIVI (20 files, 18 jpg e 2 pdf, per complessivi 4,55 Mb su hd).

Treviso, li' 2/10/08...

....

Procura della Repubblica
presso IL TRIBUNALE
TREVISO

Attesto

Pres. il 2.10.08 ore 9.00 da Orrigo Paolo e .

IL CANCELLIERE
(Roberto Infante)

MARCA DA BOLLO
Ministero dell'Economia e delle Finanze
€3,10
TRE/10
Agenzia Entrate
00009614 00006288 W0081001
00310792 29/09/2008 12:39:31
0001-00010 1DD70CCCB7946939
IDENTIFICATIVO : 01070744650801
0 1 07 074465 080 1