

## Posted workers

La condizione dei lavoratori in distacco transnazionale in Europa

a cura di Rossana Cillo e Fabio Perocco

# Sui binari dello sfruttamento Posted workers nella morsa dei lavori pubblici tra Svizzera e Danimarca

Oscar Acciari

Falò, RSI Radiotelevisione svizzera

**Abstract** Large public works represent a strong interest for companies from countries other than that of the client. Contracts are often granted to companies offering the lowest price. Though, this market and contract award logic has a cost. It's a cost that workers pay, who generally are posted workers or temporarily hired on site. There are frequent cases of exploitation of workers who work twice as many hours and at a lower wage than that provided for in the relevant collective agreements. This essay shows the alleged abuses of an Italian conglomerate against a number of posted workers employed in two major public construction sites, one located in Switzerland and the other one in Denmark. There are many similarities that suggest a pattern to save money by exploiting the labour's workers.

**Keywords** Dumping. Exploitation. Posted workers. Public works. Undeclared work.

**Sommario** 1 Introduzione. – 2 L'inchiesta sul cantiere di AlpTransit. – 2.1 Le prime testimonianze. – 2.2 L'ombra del caporalato. – 2.3 Obiettivo: terminare prima. – 3 L'internazionalità e il precedente danese. – 4 Conclusioni.

## 1 Introduzione

Gli strumenti per tutelare i diritti dei lavoratori e la regolarità della realizzazione di un'opera pubblica apparentemente ci sono, ma è facile aggirarli. I lavori vengono frequentemente assegnati al con-

corrente che offre il prezzo più basso e il committente si preoccupa soprattutto del rispetto dei tempi di realizzazione. Inoltre, se l'appalto pubblico viene assegnato a una ditta che proviene dall'estero, il gioco si fa ancora più complicato e i diritti rimangono spesso soltanto sulla carta, perché risulta davvero difficile sapere cosa accade alla retribuzione e al percorso professionale di un lavoratore, soprattutto se proviene da una realtà economica più povera di quella in cui si trova ad operare temporaneamente. Forse al committente non interessa neppure saperlo. Talvolta i soprusi vengono a galla, grazie ad alcuni lavoratori che hanno il coraggio di denunciare e che però spesso, in un contesto di mercato internazionale, non hanno la necessaria protezione attraverso una rete di tutela e di sostegno. L'assenza di controlli capillari (moderni ed efficaci) e di strumenti per la tutela della manodopera a livello internazionale sono un terreno fertile per le irregolarità nei cantieri, per la violazione dei contratti collettivi di obbligatorietà generale e per il non rispetto delle condizioni salariali minime. Questo perché, se le regole della libertà di mercato apparentemente vigono sempre, lo stesso non si può dire per i diritti di molti lavoratori, spesso sfruttati e intimiditi da quelle imprese che fanno concorrenza sleale e che danneggiano il mercato. Questo saggio prende in esame i presunti abusi di un gruppo italiano di imprese nei confronti di alcuni lavoratori distaccati impiegati in due importanti cantieri pubblici, uno in Svizzera e l'altro in Danimarca. Nel comportamento delle aziende, che danneggerebbe anche le ditte concorrenti, si riscontrano analogie che fanno pensare ad un modo di agire per risparmiare, sfruttando la manodopera.

## 2 L'inchiesta sul cantiere di AlpTransit

In Svizzera è stata definita l'opera del secolo: è la Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA, progetto denominato anche AlpTransit), un collegamento che, dal 2021, permetterà di attraversare le Alpi rapidamente, con punte massime di velocità annunciate per i treni passeggeri attorno ai 250 km/h. Un obiettivo possibile, grazie alla realizzazione di due gallerie di base, quella del San Gottardo e quella del Monte Ceneri, che si aggiungono a quella del Lötchberg. Il primo tunnel ferroviario, che con i suoi 57 chilometri è il più lungo al mondo, è entrato in funzione nel mese di dicembre del 2016. Il secondo (15,4 km) ha completato l'opera nel 2020 con la messa in esercizio a pieno regime nel 2021 (a causa del Coronavirus l'entrata in esercizio completa è slittata dal mese di dicembre 2020 al mese di aprile 2021). Proprio i lavori di armamento ferroviario della galleria del Monte Ceneri (costituita da due canne a binario unico tra Camorino e Sigirino) sono al centro di questo saggio, frutto dell'inchiesta tele-

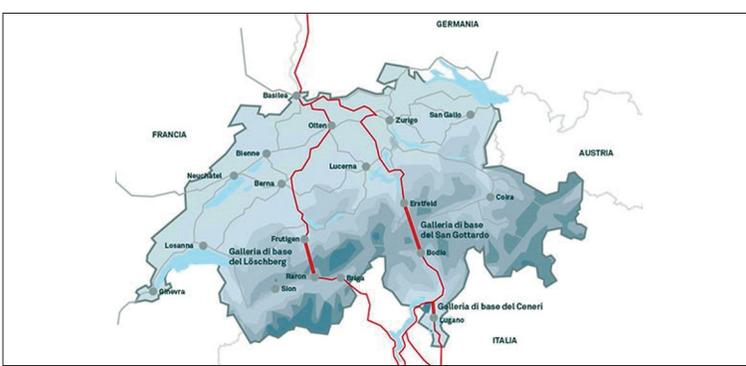


Figura 1 Elementi di AlpTransit, dal sito Ufficio federale dei trasporti. <https://www.bav.admin.ch/bav>

visiva «Le ceneri del lavoro», diffusa dalla Radio Televisione Svizzera (RSI) il 4 aprile 2019, che ho svolto con la collaborazione della video-maker Simona Bellobuono.<sup>1</sup> Attualmente la magistratura ticinese sta conducendo un'indagine penale in merito a quanto sarebbe avvenuto nel cantiere. Sotto la lente sono finite le condizioni degli operai che hanno lavorato per la posa dei binari nel tunnel, realizzato tutto in Ticino, cantone svizzero di frontiera.

## 2.1 Le prime testimonianze

Il lavoro d'inchiesta nasce dalle prime testimonianze raccolte a lavori praticamente terminati, nel mese di luglio del 2018. Fin dall'inizio del cantiere ci erano giunte alcune indiscrezioni, non confermate dagli operai, sulle condizioni di lavoro che sarebbero state imposte a una settantina di lavoratori distaccati, dipendenti delle imprese italiane Generali Costruzioni Ferroviarie (GCF) e GEFER nell'ambito dei lavori di posa dei binari. Le due società appartengono all'italiano Gruppo Rossi e fanno parte del consorzio Arge Mons Ceneris che, nell'agosto del 2013, si è aggiudicato l'appalto per il lotto «Armamento ferroviario e la logistica» per un importo di 96 milioni di franchi. Si tratta di una delle due aggiudicazioni contestate per la tecnica ferroviaria da un gruppo svizzero-austriaco concorrente, formato dalle ditte

<sup>1</sup> Acciari, O.; Bellobuono, S. (2019). *Le Ceneri del lavoro*. Falò, RSI Radiotelevisione svizzera (RSI). <https://www.rsi.ch/la1/programmi/informazione/falo/Le-Ceneri-del-lavoro-11558233.html>.

Rohmberg e Sersa, che aveva partecipato alle gare d'appalto. La vertenza era giunta sino al Tribunale Federale (la terza istanza giudiziaria svizzera) che, il 15 settembre 2014, dopo la sentenza del Tribunale Amministrativo Federale che revocava gli appalti, ha confermato l'aggiudicazione iniziale che contemplava tra i criteri il prezzo più basso. L'assegnazione è stata attribuita da AlpTransit San Gottardo SA, società affiliata al 100% delle Ferrovie Federali svizzere.

Per dovere di completezza sulle diverse testimonianze, prese di posizione e sugli altri elementi raccolti nella nostra inchiesta, si rimanda al documento televisivo della durata di 48 minuti «Le ceneri del lavoro». Non è infatti possibile, in questa sede, affrontare tutti gli aspetti con i quali ci siamo confrontati nel corso della nostra inchiesta.



Figura 2 Foto portale Nord galleria ferroviaria Monte Ceneri, RSI

Testimonianza A, ex dipendente Gruppo Rossi:

Facevo il macchinista. Io personalmente facevo il doppio turno. Partivo dalle cinque e mezza del mattino e lavoravo fino alle undici di sera. Ero intimidito, dovevi fare quello che ti dicevano. Non potevi dire di no.

Testimonianza B, dipendente Gruppo Rossi:

Dovevamo lavorare otto ore al giorno sulla carta, ma alla fine lavoravi al minimo 12 ore al giorno. Spesso si lavorava 13 o 14 ore, tutte in galleria. Molto spesso di notte. Pensa che mi è capitato di fare anche tra le 15 e le 20 ore al giorno consecutive. Ma sulla busta paga figuravano al massimo sempre 8 ore.

E le pause?

Ma quali pause! Si stava in galleria, si mangiava un panino freddo per andare avanti con il lavoro!

Testimonianza C, ex dipendente Gruppo Rossi:

Non si lavorava come ci avevano detto all'inizio, cioè 8 ore al giorno: o fai il giorno oppure fai la notte. Potevi fare 8 ore alla mattina e alla sera potevi tornare a lavorare tutta la notte. Ne facevamo 12 o 13 di ore al giorno.

E la pausa in mezzo quant'era?

La pausa... i primi dieci giorni abbiamo mangiato anche in mensa, poi, quando abbiamo iniziato a fare il getto, entravamo anche alle sei o sette di mattina e finivamo alle nove o dieci di sera in galleria, senza uscire. Ci portavano dei panini dentro. Facevamo una pausa di dieci minuti.

Quelle enunciate sopra sono dichiarazioni, riportate testualmente, di alcuni lavoratori distaccati di GCF e GEFER che hanno lavorato nel cantiere del Monte Ceneri. Nel corso dell'inchiesta siamo riusciti a raccogliere le testimonianze di una decina di operai impiegati in Ticino, tutte convergenti: vengono denunciati doppi turni giornalieri, periodi di riposo non rispettati, ore e giorni di lavoro non conteggiati nella retribuzione. Questa versione dei fatti ci è stata confermata anche da altri lavoratori che abbiamo incontrato e che ci hanno pregato di non riportare nessuna loro dichiarazione. Il loro timore - ci è stato detto - è quello di perdere il posto di lavoro.

I lavoratori che abbiamo sentito, ci hanno mostrato anche le loro buste paga relative al periodo di permanenza nel cantiere, in cui non figurano quasi mai ore straordinarie. Un fatto sicuramente inusuale, considerata la tipologia dell'attività e la difficoltà a rispettare orari precisi nell'esecuzione dei lavori.

Sul rispetto dei tempi di lavoro e di riposo degli operai, sul numero delle persone attive nel cantiere e sui controlli abbiamo posto una serie di domande al committente, AlpTransit San Gottardo SA, che ha risposto per iscritto alle nostre domande:

AlpTransit San Gottardo SA (ATG) è il committente della Nuova trasversale ferroviaria alpina sull'asse del San Gottardo, con le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri.

In quanto tale, il datore di lavoro dei singoli operai non è ATG, bensì i rispettivi consorzi di imprese. Pertanto, gli interlocutori di riferimento per domande inerenti al personale sono i consorzi. AlpTransit San Gottardo SA non interviene nelle questioni legate alle parti sociali. La vigilanza sull'applicazione delle disposizioni

contrattuali del Contratto collettivo di lavoro (CCL) di riferimento è di competenza della Commissione Paritetica nella quale sono rappresentati anche i sindacati.

Nella Confederazione, per il settore delle costruzioni ferroviarie vige un contratto collettivo d'obbligatorietà generale, decretato dal Consiglio Federale (l'Esecutivo svizzero).<sup>2</sup> Lo scopo è quello di impedire la concorrenza sleale e il dumping salariale.<sup>3</sup>

Il decreto, vincolante per tutti i datori di lavoro del settore, pone sullo stesso livello tutte le imprese che vincono un appalto in Svizzera e tutta la manodopera, compresi i lavoratori distaccati.<sup>4</sup> Va inoltre specificato che per i lavori pianificati è previsto un tetto massimo di 48 ore di lavoro settimanali.

Tornando alla nostra inchiesta, per capire se siano state riscontrate irregolarità ci siamo rivolti immediatamente alla Commissione Paritetica nazionale per le costruzioni ferroviarie (ancor prima di contattare il committente e le ditte interessate), sollecitandola più volte a fornirci informazioni. La commissione, che ha sede a Zurigo, non è mai andata oltre a questa presa di posizione:

Non possono essere fornite informazioni quando ci sono dei procedimenti pendenti. Le comunicazioni necessarie potranno invece essere fornite dalla Commissione soltanto alle autorità competenti e a procedura ultimata.

La commissione non ha mai precisato la natura del procedimento pendente e che tipo di verifiche fossero in corso quando abbiamo

---

<sup>2</sup> Commissione paritetica svizzera per le costruzioni ferroviarie (2013 e 2016). *Contratto collettivo di lavoro per le costruzioni ferroviarie*. <https://www.spk-gleisbau.ch/it>.

<sup>3</sup> La dichiarazione di obbligatorietà generale (DOG) ha lo scopo di garantire condizioni di lavoro minime alle imprese attive sullo stesso mercato e di impedire che un'azienda possa ottenere un vantaggio concorrenziale sleale imponendo condizioni lavoro meno favorevoli rispetto a quelle usuali. Secondo la giurisprudenza del Tribunale Federale, fanno parte dello stesso ramo le imprese che si trovano in un rapporto di concorrenza diretta, in quanto offrono prodotti o servizi della stessa natura.

Per effetto della DOG, le disposizioni del contratto collettivo convenute dalle parti sociali sono vincolanti per tutti i datori di lavoro dello stesso ramo, quindi anche per le cosiddette imprese outsider che non sono affiliate all'Associazione svizzera delle Imprese ferroviarie (CCL costruzioni ferroviarie, DOG, 28 marzo 2012, V).

<sup>4</sup> Le disposizioni di obbligatorietà generale CCL costruzioni ferrovie concernenti le condizioni lavorative e salariali si applicano, ai sensi dell'art. 2 cpv 1 della legge sui lavoratori distaccati e degli articoli 1 e 2 della pertinente ordinanza, anche ai datori di lavoro, la cui sede si trova fuori dal campo di applicazione territoriale CCL costruzioni ferroviarie di obbligatorietà generale e ai loro lavoratori, nella misura in cui sono distaccati e svolgono lavori in detto campo di applicazione. I controlli dell'osservanza delle disposizioni del CCL costruzioni ferroviarie di obbligatorietà generale competono alla Commissione paritetica svizzera per le costruzioni ferroviarie (CCL costruzioni ferroviarie, DOG, 28 marzo 2012, V).

iniziato ad occuparci dei lavori di armamento ferroviario nel cantiere del Monte Ceneri.

Dal canto loro sia il capoprogetto del Consorzio Arge Mons Ceneri, sia il direttore di GCF Svizzera smentiscono questa versione dei fatti. Secondo una presa di posizione per iscritto quest'ultimo:

Nel cantiere sono stati impegnati in totale, nella fase di picco, circa 170 dipendenti tra GCF e GEFER di cui circa 120 distaccati, circa 30 interinali e circa 20 locali della Suisse Branch.

È stato sottoscritto con tutti i distaccati uno specifico accordo di distacco mentre il personale a tempo determinato è stato selezionato secondo le diverse esigenze attraverso agenzia interinale, tramite candidature spontanee e da archivio interno di ex dipendenti o colleghi.

Il lavoro si è svolto mediamente dal lunedì al venerdì con 2 turni diurni e uno notturno. Le ore di lavoro previste erano 9 per ciascun turno diurno e 8 per il turno notturno. Esiste nella nostra documentazione il registro delle ore eseguite e non ci risulta che gli operai abbiano svolto un doppio turno in 24 ore.

Sulla remunerazione, sempre GCF Svizzera precisa:

Tutti gli operai sono stati remunerati nel rispetto del contratto collettivo di lavoro delle costruzioni ferroviarie.

Inoltre, secondo GCF i sindacati «hanno potuto verificare le condizioni di lavoro».

La commissione paritetica delle costruzioni ferroviarie è composta da rappresentanti dei datori di lavoro (Associazione svizzera delle imprese ferroviarie e Società degli Impresari-Costruttori) e da rappresentanti delle organizzazioni sindacali (UNIA e SYNA) a livello federale. UNIA Ticino, sindacato che si è occupato del caso e che opera a livello cantonale, nonostante non avesse un mandato da parte della Commissione Paritetica federale, sostiene di aver cercato di vigilare con visite frequenti sul cantiere. Il responsabile della sezione Sopraceneri del sindacato UNIA, Igor Cima, ha affermato a tal proposito:

Era difficile riuscire a parlare singolarmente col lavoratore, anche perché quando si presentava questa situazione, abbastanza rapidamente si avvicinava qualcuno e quindi la sensazione che abbiamo avuto è che non potessero dire realmente quello che in realtà si viveva sul cantiere.

E avete già vissuto una situazione del genere nella vostra esperienza?

No, qui no e, di sicuro, non nei grandi cantieri che abbiamo avuto negli ultimi dieci anni in Ticino. Situazioni di questo tipo non ne abbiamo mai viste.

Alcuni lavoratori distaccati hanno iniziato a fare trapelare i presunti abusi (l'inchiesta penale è tuttora in corso), quando sulle buste paga italiane hanno iniziato a comparire trattenute, da loro ritenute incomprensibili, attraverso le voci 'prestiti', 'conguaglio tasse' e 'recupero tasse e multe'.

Per alcuni le deduzioni hanno cominciato a figurare negli ultimi tre mesi di lavoro in Svizzera (maggio, giugno, luglio 2018) e quando altri operai erano già rientrati definitivamente in Italia. Alla richiesta di spiegazioni da parte di alcuni dipendenti, un rappresentante del settore finanze dell'azienda avrebbe giustificato inizialmente i prelievi come una forma di «adeguamento al salario italiano». Sempre ad alcuni lavoratori con un contratto a tempo indeterminato sarebbe stato comunicato l'importo che avrebbero dovuto restituire. A tal proposito un operaio ha dichiarato:

A voce mi hanno detto che dovevo dare indietro 15 mila euro dei circa 40.000 euro netti che avevo preso. Quando sono tornato in Italia, hanno iniziato a prelevare soldi dalle buste paga. Poi il sindacato svizzero ha iniziato a fare casino e si sono fermati per qualche mese.

Le trattenute, che compaiono su alcune buste paga che abbiamo potuto vedere, sono proseguite per mesi e anche quando ormai i dipendenti erano tornati a lavorare nei cantieri italiani. Gli importi dedotti per dieci o dodici mesi di lavoro in Svizzera, spalmati sui due anni, in alcuni casi raggiungono complessivamente diverse migliaia di euro.

Va precisato che la voce 'prestiti' è scomparsa dalle buste paga dopo un paio di mesi, quando una decina di dipendenti ha iniziato a chiedere spiegazioni al datore di lavoro e a rivolgersi al sindacato UNIA, mentre le detrazioni sono proseguite attraverso le altre voci indicate sopra. In alcuni casi gli operai hanno denunciato anche il mancato versamento del TFR a conclusione del rapporto di lavoro con l'azienda.

Nel corso dell'inchiesta televisiva, sempre il sindacalista Igor Cima ha dichiarato come improvvisamente un gruppo operai abbia deciso di raccontare quello che sarebbe avvenuto nel cantiere nell'ambito di un'assemblea organizzata alla presenza del sindacato:

Da noi lo scorso anno si sono rivolti una decina di lavoratori per segnalare, in particolare, le ore in più di lavoro che venivano costretti a fare e che, soprattutto, una buona parte di queste ore non venivano poi conteggiate in busta paga, dunque non venivano retribuite. Questo è l'aspetto fondamentale. Alcuni lavoratori lì,

nell'ambito di questa assemblea<sup>5</sup> che abbiamo organizzato, ci hanno segnalato la presenza di alcuni caporali in cantiere che chiedevano di fatto un ritorno di una parte del salario ad alcuni lavoratori...<sup>6</sup> e poi l'altro aspetto, o fattore scatenante, è stato anche questo ritorno di una trattenuta denominata 'prestiti' sulla busta paga che avevano vissuto nei cantieri in altri Paesi in Europa e che - a loro dire - era effettuata per andare compensare la differenza di salario tra Svizzera e Italia o tra un altro Paese e l'Italia.

I prelievi sono stati giustificati successivamente dal Gruppo Rossi come una modalità per il recupero dell'imposta alla fonte svizzera, anticipata ai lavoratori dipendenti. GCF e GEFER avrebbero agito quindi come sostituto d'imposta. Attraverso uno scritto, GCF Svizzera ci ha comunicato:

La normativa svizzera obbliga i distaccati a pagare le tasse dal primo giorno di lavoro. Queste tasse in Svizzera vengono successivamente compensate con le tasse da pagare in Italia. Per evitare un aggravio sui lavoratori, l'imposta alla fonte è stata anticipata dall'impresa che poi ha iniziato a recuperarla ratealmente l'anno successivo in seguito alla dichiarazione dei redditi in Italia di ciascun lavoratore. Ad oggi non è stato ancora completato il recupero e per i dipendenti non più in forza il recupero è stato effettuato solo parzialmente.

Quello che sappiamo è che in casi come questo all'operaio italiano distaccato nella Confederazione, lo Stato svizzero può trattenere un'imposta alla fonte. L'erario italiano, a sua volta, tassa comunque il lavoratore, attraverso prelievi sulle buste paga. Ma per evitare la doppia imposizione, come previsto dalla specifica convenzione italo-svizzera, al lavoratore deve essere in seguito riconosciuto un credito d'imposta.

Attualmente le buste paga di una decina di operai sono oggetto di analisi da parte degli inquirenti ticinesi. Quello che possiamo affermare noi, è che questo modo di operare è sicuramente inusuale per le ditte che in Svizzera hanno impiegato lavoratori distaccati.<sup>7</sup> Inoltre, dobbiamo aggiungere che, con il consenso di taluni operai, abbiamo sottoposto le loro buste paga ad alcuni consulenti del lavoro, sia svizzeri sia italiani, i quali le hanno definite quantomeno «poco trasparenti». Sta di fatto che questo modo di agire delle aziende

---

**5** Secondo il sindacalista di UNIA, Leonardo Schmid, che ha intrattenuto frequenti rapporti con gli operai e che ha organizzato l'incontro, all'assemblea erano presenti circa 30 lavoratori distaccati.

**6** Il tema del caporalato verrà affrontato più avanti. Le presunte vittime sarebbero alcuni lavoratori distaccati di cittadinanza albanese.

**7** Il riferimento è per un periodo di distacco superiore a 183 giorni.

del Gruppo Rossi ha generato molta confusione e irritazione tra diversi dipendenti. Quelli che abbiamo sentito noi sostengono di non aver mai siglato contratti di prestito con il datore di lavoro e di non essere mai stati informati preventivamente di eventuali nuove deduzioni nella busta paga per il lavoro svolto in Svizzera.

## 2.2 L'ombra del caporalato

La Svizzera non fa parte dell'Unione Europea, ma con essa ha stipulato degli accordi bilaterali che prevedono la libera circolazione delle persone e che equiparano i lavoratori dell'UE/AELS (Associazione europea di libero scambio) a quelli residenti nella Confederazione. Per proteggere i lavoratori dal rischio di dumping sociale e salariale sono state introdotte delle misure di accompagnamento.<sup>8</sup>

Va evidenziato come i cantoni che confinano con altri Stati, in particolare il Canton Ticino, fanno ricorso in maniera consistente alla manodopera transfrontaliera. Per questa categoria di lavoratori viene rilasciato un permesso G (per il cittadino straniero che intende esercitare un'attività lucrativa in Svizzera senza trasferire la propria residenza), mentre per i lavoratori distaccati (il cui periodo lavorativo è di breve durata<sup>9</sup>) è sufficiente una notifica oppure un permesso L (permesso di breve durata rilasciato per un rapporto di lavoro in Svizzera della durata fra tre mesi e un anno).

Da quanto ci risulta nel cantiere di AlpTransit sono stati impiegati oltre una quarantina di operai albanesi con un contratto a tempo determinato. Si tratta di lavoratori distaccati che difficilmente con uno statuto diverso avrebbero potuto lavorare in territorio elvetico, considerato che i cittadini dei Paesi terzi possono essere assunti solo se molto qualificati e in mancanza di un candidato svizzero o proveniente dai Paesi dell'UE/AELS. Gli accordi bilaterali tra la Svizzera e l'UE/AELS prevedono infatti il diritto per un'impresa di distaccare temporaneamente personale in Svizzera anche se i lavoratori interessati non sono cittadini dell'UE/AELS. Questi lavoratori, cittadini dei Paesi terzi, hanno la possibilità di essere distaccati in Svizzera soltanto se sono integrati da almeno dodici mesi nel mercato regolare del lavoro di uno Stato membro dell'UE/AELS.<sup>10</sup> Sul cantiere di

---

<sup>8</sup> Tra le diverse misure previste vi sono la legge sui lavoratori distaccati e la possibilità di rendere obbligatorio, a livello generale, le disposizioni di un contratto collettivo. Per maggiori dettagli: [https://www.personenfreizuegigkeit.admin.ch/fza/it/home/aufenthalt\\_und\\_arbeitsmarkt/flankierende\\_massnahmen.html](https://www.personenfreizuegigkeit.admin.ch/fza/it/home/aufenthalt_und_arbeitsmarkt/flankierende_massnahmen.html).

<sup>9</sup> I rapporti di lavoro inferiori a tre mesi per anno civile non necessitano di un permesso. In tal caso le condizioni di soggiorno sono regolate mediante procedura di notifica.

<sup>10</sup> Art. 5 ALCP e l'art. 17 allegato 1 Accordo tra la Confederazione Svizzera, da una parte, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altra, sulla libera circolazione delle

AlpTransit era dunque possibile impiegare lavoratori che non fosse cittadini dell'Unione Europea.

Alcuni operai di origini albanesi, residenti in Italia, sostengono che nel cantiere erano presenti complessivamente cinque 'caporali', loro concittadini, che a fine mese si sarebbero presentati in territorio italiano per chiedere, in denaro contante, una parte della retribuzione per il lavoro svolto in Svizzera. Sarebbero stati proprio i caporali a reclutare, tra i propri concittadini, parte della manodopera da occupare nel cantiere di Monte Ceneri. Un operaio di cittadinanza albanese ha dichiarato:

L'accordo era che con 190 ore, ti davano 2.300 euro. Se a te in banca ti entravano 3.000 euro, 700 euro li davi indietro a loro. I soldi li ho dati tre mesi dopo, perché non li volevo neanche restituire, perché mi sembrava ingiusto.

Un secondo operaio ha affermato:

Eravamo un gruppo di una quarantina di lavoratori albanesi. Per la maggior parte ci occupavamo del getto del cemento. Facevamo due turni al giorno di almeno 7 ore di lavoro. E tutti dovevamo restituire parte del denaro che guadagnavamo. Era una cosa che sapevo già dall'inizio. Quando mi hanno preso me l'hanno detto subito che avrei dovuto restituire parte dello stipendio.

Le testimonianze che appaiono sopra sono state fornite dopo alcuni mesi dall'avvenimento dei presunti fatti, quando gli operai non lavoravano più nel cantiere. Noi ci siamo limitati a riportare ciò che alcuni operai di origine albanese ci hanno raccontato. Non è stato infatti possibile verificare quanto da loro affermato e che sarebbe avvenuto in territorio italiano. Gli stessi operai, presunte vittime di caporalato, si sono limitati a raccontare che erano i loro concittadini a ritirare parte della busta paga senza attribuire la responsabilità all'azienda. Sempre l'operaio citato poc'anzi, ha aggiunto:

Quando arrivava la paga e noi rientravamo in Italia, ti chiamavano e tu andavi a prelevare al bancomat e gli davi i soldi. Poi a chi andavano, alla fine mi importava fino a un certo punto... Per me l'importante era portare a casa dei soldi per la mia famiglia, per i miei figli. Se hai famiglia, il sacrificio sei costretto a farlo! In Italia non c'è lavoro, in Italia è un casino!

---

persone, concluso il 21 giugno 1999. Approvato dall'Assemblea federale l'8 ottobre 1999, ratificato con strumenti depositati il 16 ottobre 2000, entrato in vigore il 1° giugno 2002.

### 2.3 Obiettivo: terminare prima

Secondo quanto ci hanno raccontato alcuni operai, il lavoro in galleria non si poteva interrompere mai per rispettare i tempi di esecuzione dei lavori. Il cantiere non si sarebbe fermato neppure durante i giorni festivi e di vacanza pianificati in accordo con le autorità.

Nella documentazione che abbiamo raccolto abbiamo rilevato delle incongruenze che riguardano le vacanze, i tempi di riposo da rispettare e anche il permesso ad operare in certi periodi dell'anno, in cui teoricamente le due aziende del Gruppo Rossi non avrebbero dovuto lavorare nel Cantiere del Monte Ceneri. Sempre il macchinista che abbiamo intervistato ha dichiarato:

Pensa che è capitato, nell'agosto 2017 - la settimana di ferragosto, quando il cantiere avrebbe dovuto essere chiuso - che noi siamo rimasti in dieci persone a lavorare. Secondo me senza permesso. Perché a me, il capo cantiere mi ha detto: "Guarda, sta' attento che qui non c'è nessuno. Non dovete fare rumore" [...] Come se non ci abbiamo il permesso... Perché non c'era niente, non c'era la centrale di comando,<sup>11</sup> erano tutti chiusi, c'era soltanto la sicurezza.

Anche questa versione dei fatti è stata smentita dal capocantiere di GCF e dal capoprogetto generale del Consorzio Arge Mons Ceneris. Entrambi hanno affermato che nel cantiere tra il primo di agosto e Ferragosto, sia del 2017 sia del 2018, non sono stati eseguiti lavori. Viene precisato però che la centrale di comando era sempre presidiata.

Sta di fatto che sulla busta paga dell'agosto del 2017 dell'ex dipendente figurano 21 giorni lavorativi e ben 168 ore di lavoro, ovvero come se in quel mese non fosse contemplato il periodo di vacanza citato.

Sul numero ufficiale dei giorni di vacanza pianificati in quel periodo vi sono dati discordanti, di certo però il cantiere ad agosto non avrebbe dovuto essere operativo per così tanti giorni, come confermato dalla documentazione inviata alla Segreteria di Stato dell'economia e da Igor Cima, responsabile della sezione Sopraceneri del sindacato UNIA:

Se guardiamo il piano dei turni che è stato inviato all'Ufficio federale competente per ottenere l'autorizzazione al lavoro turni, vediamo che nel mese di agosto erano previsti quattro giorni di fe-

---

**11** La centrale di comando del cantiere si trova a Camorino ed è suddivisa in due parti (centrale di comando sicurezza e centrale di comando logistica). Entrambe sono gestite dalle imprese che costituiscono il Consorzio Arge Mons Ceneris.

rie più il giorno festivo del 15 agosto. Dunque, in quel periodo non avrebbero dovuto esserci lavoratori presenti in cantiere.<sup>12</sup>

Per alcuni operai l'obiettivo di GCF e GEFER era quello di terminare i lavori, rispetto al termine assegnato dal committente, al fine di incassare un bonus. Sui tempi di esecuzione dei lavori, come confermato da AlpTransit San Gottardo SA, possiamo affermare con sicurezza che la realizzazione della platea ferroviaria è stata portata a termine dal consorzio Arge Mons Ceneris con alcuni giorni di anticipo (non viene precisato quanti esattamente) ed è stato riconosciuto - come da contratto - un bonus, ma in merito all'entità del premio AlpTransit non rilascia informazioni. Dalla documentazione in nostro possesso - una richiesta di lavoro notturno inviata alla Segreteria di Stato dell'economia - risulta che un eventuale ritardo nella consegna dei lavori, avrebbe comportato per il Consorzio una penale di 84.000 franchi al giorno.

Le affermazioni degli operai e dell'azienda sui turni e sui tempi di lavoro avrebbero potuto essere in parte verificate attraverso la registrazione dei badge, uno strumento utile anche per accertare il tempo di lavoro trascorso in galleria. Questi dati però, perlomeno prima dell'inchiesta della magistratura, non risultavano essere disponibili. Anche Igor Cima, attraverso il sindacato, ha formulato la stessa richiesta alla Commissione paritetica:

Noi avevamo chiesto questi dati, come avevamo chiesto alla commissione di poter accertare questi dati e verificare la presenza, perché era l'elemento fondamentale per confrontare le buste con la presenza effettiva dei lavoratori. Purtroppo, questi dati non ci sono, da quello che ci è stato risposto, da parte di AlpTransit.

Il capoprogetto generale del Consorzio ha dichiarato invece per iscritto che un registro dei badge viene conservato. Dal canto suo GCF ha aggiunto che il registro è stato gestito dall'impresa incaricata alla sicurezza, agenzia di sicurezza che ci ha comunicato di non poter rilasciare informazioni. Il tema del badge e della verifica dei dati risulta essere importante e lo ritroveremo ancora nel corso della nostra inchiesta.

Quanto descritto sopra evoca inevitabilmente anche il tema dei controlli e della sicurezza sul lavoro, anche se occorre precisare che nel cantiere, nel corso dei lavori di armamento ferroviario, non sono avvenuti incidenti con esito mortale.

---

**12** Secondo il piano di lavoro inoltrato alla SECO, nell'agosto del 2017 i giorni lavorativi avrebbero dovuto essere al massimo 17, considerato anche che il 1° agosto in Svizzera è festa nazionale.

Sta di fatto che dai racconti degli operai emergerebbero anche gravi lacune nell'ambito della sicurezza e infrazioni nell'esecuzione dei lavori. Alcuni lavoratori ci hanno riferito di aver utilizzato mezzi di ogni tipo senza avere la necessaria formazione o prima che essa venisse conseguita. Lo stesso macchinista, che abbiamo sentito più volte nel corso della nostra inchiesta (dipendente A), ha dichiarato di avere guidato locomotori da cantiere senza abilitazione da giugno 2017 fino a dicembre 2017. Nella fattispecie si tratta di mezzi da cantiere per trasportare all'interno e fuori dalla galleria materiale, operai e visitatori che avevano ottenuto un permesso per accedere al cantiere.

Una versione dei fatti di cui abbiamo trovato riscontro attraverso la documentazione e la testimonianza di un operaio che si è infortunato all'interno della galleria del Monte Ceneri. Secondo le dichiarazioni dello stesso, a condurlo fuori dalla galleria con il treno sarebbe stato lo stesso macchinista (dipendente A) che conferma la versione dei fatti. Il referto medico mostra come l'incidente sia avvenuto tre mesi prima che il macchinista conseguisse il certificato necessario per guidare il locomotore.

Anche in questo caso abbiamo chiesto la versione di GCF Svizzera. Per l'azienda tutte le formazioni sono state eseguite da imprese svizzere certificate e autorizzate. La ditta afferma che:

mediamente in cantiere erano presenti 16 conducenti di locomotori con abilitazione svizzera VTE10 oltre ad altri 20 già abilitati in Italia. Il capoprogetto generale del Consorzio aggiunge che GCF ha fatto verifiche anche con il diario dei viaggi, da cui risulta che i locomotori sono stati manovrati soltanto da persone con la necessaria formazione.

Secondo le normative svizzere, per guidare un veicolo a motore delle ferrovie, anche in un tratto chiuso al traffico, bisogna aver svolto la formazione. In caso di inadempienza, il conducente, il superiore o il datore di lavoro rischiano una sanzione che va da una pena pecuniaria a una pena detentiva sino a tre anni.<sup>13</sup> Il macchinista che abbiamo sentito ha denunciato i fatti alla polizia e alla magistratura ticinese (di fatto autodenunciandosi e rischiando una sanzione) e, in merito ai controlli, ha dichiarato:

Io, personalmente, non ho mai avuto nessun tipo di controllo, di quante ore facevo, se ci avevo l'abilitazione, se ci avevo il badge

---

**13** OVF, Ordinanza del DATEC concernente l'abilitazione alla guida dei veicoli a motore delle ferrovie, art. 10 cpv 3 e OASF, Ordinanza sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario, cf. art. 40.

addosso. Nessuno mi ha mai controllato. Anzi, avevo l'ordine dal capocantiere di fare quello che diceva lui. Anche se contro l'ordine della centrale di comando.<sup>14</sup>

### 3 L'internazionalità e il precedente danese

Il Gruppo Rossi, di cui fanno parte GCF e GEFER, ha sede a Roma. Occupa più di mille persone e, come appare sul sito aziendale, ha più sedi in Italia e nel mondo. In Svizzera, nel 2015, ha aperto anche una succursale a Bellinzona.<sup>15</sup>

Le ditte del Gruppo Rossi prima dei lavori per AlpTransit hanno svolto tre importanti opere pubbliche ferroviarie in Danimarca, dove hanno lavorato anche diversi operai impiegati in Svizzera. Gli abusi raccontati dagli operai impiegati a Camorino, e smentiti dall'azienda, non appaiono un caso isolato.

A riferire ai lettori italiani di denunce di dumping salariale e sociale in Danimarca riguardanti GCF e che coinvolgerebbero anche altre ditte italiane che avrebbero fornito manodopera e/o ottenuto in subappalto alcuni lavori di armamento ferroviario sono alcuni contributi giornalistici di G. Belloni su [ilfattoquotidiano.it](http://ilfattoquotidiano.it) e *Il Mattino di Padova*.<sup>16</sup>

A Copenhagen a denunciare le irregolarità è stato il sindacato danese 3F. Per documentare quanto accaduto ci siamo avvalsi della collaborazione di Dorthe Sartor, attiva fino al 2019 nell'organizzazione sindacale scandinava.

Nella capitale danese, dal 2015 al 2017, GCF ha partecipato alla realizzazione della nuova linea metropolitana. GCF si è infatti occupata dell'armamento ferroviario dell'intero tracciato della nuova linea metropolitana Cityringen, un anello che si snoda in 17 nuove stazioni.

Il modo di operare della ditta, denunciato dal sindacato danese, ci è stato raccontato da alcuni lavoratori italiani che a Copenhagen

---

<sup>14</sup> In particolare il macchinista citava l'esecuzione di alcune manovre eseguite contro le indicazioni della centrale di comando.

<sup>15</sup> Oltre ai lavori di armamento ferroviario per la galleria del Monte Ceneri, la società italiana GCF ha siglato con le Ferrovie Federali Svizzere un contratto quadro per lavori di rinalzatura e di manutenzione della rete ferroviaria. La commessa pubblica, dal 2016 al 2025, ammonta a due milioni di franchi all'anno.

<sup>16</sup> Belloni, G., «Ndrangheta anche in Danimarca, il sindacato: "Ditte mafiose nel cantiere della metro di Copenhagen"». *Il Fatto Quotidiano*, 1° ottobre 2016. <https://www.ilfattoquotidiano.it/2016/10/01/ndrangheta-anche-in-danimarca-il-sindacato-ditte-mafiose-nel-cantiere-della-metro-di-copenhagen/3067178>; Belloni, G., «I tentacoli delle 'ndrine in Veneto arrivano sino alla Danimarca». *Il Mattino di Padova*, 28 agosto 2017. <https://mattinopadova.gelocal.it/regione/2017/08/28/news/i-tentacoli-delle-ndrine-in-veneto-arrivano-sino-alla-danimarca-1.15784793>.

sono stati alle dipendenze di GCF<sup>17</sup> per un periodo di almeno un anno. Per trovare conferme di quanto accaduto siamo andati alla ricerca di alcuni operai occupati in Danimarca che non avessero vissuto successivamente l'esperienza svizzera. Quella che appare di seguito è la testimonianza di un lavoratore occupato nella capitale danese per circa due anni:

La nostra squadra si occupava del getto del cemento. Lavoravamo dalle dodici alle quindici ore al giorno. Iniziavamo alle sette del mattino e finivamo quando finiva il cemento, fino anche a volte alle dieci di sera. Facevamo anche venti giorni di fila prima di riposare un paio di giorni. Solo il sabato e la domenica lavoravamo una decina di ore. Oltretutto alla fine ci pagavano per sette ore e qualcosa...

Il racconto di questo operaio che attualmente non lavora più per GCF, è molto simile a quelli che abbiamo raccolto tra i dipendenti impiegati sul cantiere di AlpTransit. Lo stesso ha aggiunto:

Il nostro lavoro era molto faticoso. In due dovevamo caricare sul muletto casseri in ferro per armature. Pesavano 70-80 chilogrammi. Dovevamo caricarli e poi scaricarli in continuazione! Ti dicevano: "O lavori così o te ne puoi andare!". Tra mezzogiorno e l'una ci portavano in galleria un panino freddo e un po' di riso. Siamo partiti con una parola e poi le cose sono cambiate. L'accordo verbale era di lavorare di nove o dieci ore. Vabbé, nove o dieci ore al giorno puoi farle pur di lavorare... Poi, però, scopri che sono quindici o sedici ore con gli straordinari non pagati. Siamo stati sfruttati come delle bestie! Poi ogni mese ti trattenevano qualcosa dalla busta paga. Mettevano la voce 'prestito'. Quelle buste paga, piene di codici, erano incomprensibili.

In Danimarca esistono poche normative che regolano il mercato del lavoro. Molto è delegato alle parti sociali, sindacati e organizzazioni imprenditoriali, che stipulano contratti collettivi di lavoro e accordi anche in caso di vertenze. Per anni qui il sistema ha dato prova di funzionare bene sulla base della fiducia tra le parti sociali. In merito al modello danese, rimandiamo al saggio «Posted workers in Danimarca» contenuto in questo volume, qui ci limitiamo ad esporre lo schema che segue.

---

**17** Sui fatti avvenuti in Danimarca abbiamo chiesto più volte una presa di posizione ufficiale a GCF Italia, ma non abbiamo mai ottenuto una risposta.



Figura 3 Modello danese. Fonte: sindacato 3F, Danimarca

Per quanto riguarda le irregolarità denunciate nella capitale danese abbiamo incontrato il segretario del sindacato 3F di Copenhagen, Silas Grage, che nel nostro servizio ha dichiarato:

Abbiamo scoperto che gli operai non lavoravano le 37 ore come previsto in Danimarca. Quello che abbiamo scoperto era che lavoravano dieci, undici, dodici, tredici, quattordici ore al giorno e lavoravano sei giorni a settimana, alcune volte sette giorni a settimana con quel numero di ore, ma le loro buste paga segnavano solo 37 ore settimanali; quindi le buste non mostravano il numero di ore che gli operai facevano realmente. Questo ci è stato raccontato dagli operai e abbiamo le registrazioni delle ore che hanno lavorato ogni giorno, segnate sui loro calendari. Questi calendari hanno grande peso nell'ordinamento giuridico danese. Inoltre, esiste un sistema di accesso elettronico per registrare l'entrata e l'uscita dal cantiere e qui abbiamo avuto l'accesso ad una parte di questi dati, ma quello che abbiamo anche potuto notare, è che la documentazione (i dati) era piena di buchi. Questo è stato un indizio, ma non abbiamo potuto usare i dati come una chiara documentazione per dimostrare come si è lavorato realmente.

A tal proposito, l'operaio impiegato in Danimarca, citato precedentemente, ha dichiarato:

Non era possibile verificare dove e a che ora gli operai entravano in galleria e quando uscivano. Una volta si entrava da una stazione, un'altra volta da un'altra fermata: la distanza tra una e l'altra è solo di poche centinaia di metri. Dopo che il sindacato è inter-

venuto, ci dicevano: “Non ‘beggiate’!” E spesso ci facevano consegnare il badge a un collega che usciva prima e ‘beggiava’ per tutti.

Sempre il sindacalista Silas Grage ci ha mostrato i calendari degli operai sui quali sono state segnate le ore quotidiane di lavoro svolte, in alcuni casi, per 25 giorni consecutivi in un mese. Le prove raccolte dal sindacato sono state oggetto di una causa contro GCF, la quale ha accettato un accordo che prevedeva il versamento di dodici milioni di corone danesi, corrispondenti ad oltre 1.600.000 euro. L’agreement è stato sottoscritto dalle parti il 22 settembre 2017. Si tratta di un accordo raggiunto che, secondo il modello danese, evita alle parti di dover far valere le proprie ragioni in tribunale.

Va detto che all’avvio della vertenza, nonostante la documentazione reperita, il sindacato 3F avrebbe comunque voluto contare su più prove. La richiesta iniziale per i fatti denunciati era infatti molto più elevata, corrispondente ad oltre il doppio della cifra sulla quale le parti hanno trovato un accordo. Grage aggiunge:

La nostra valutazione migliore era di 23 milioni di corone, ma la nostra documentazione non era così forte da potere ottenere questa cifra, se fossimo finiti in tribunale. Quindi 12 milioni di corone era un buon risultato.

Il sindacalista danese ha anche precisato che per l’ottenimento di quanto incassato soltanto pochi operai si sono fatti avanti, nei tempi stabiliti dall’accordo. Insomma, vi sono state poche richieste di risarcimento, nonostante il sindacato sostenga di essersi adoperato in diversi modi per prendere contatto con i lavoratori:

Solo nove ci hanno contattato. Gli altri 80-100 operai di GCF non ci hanno contattato per avere una parte di questi soldi. Non abbiamo mai ricevuto loro notizie. La nostra ipotesi è che non osino, che abbiano paura di GCF.

Quella di Copenhagen non è l’unica vertenza aperta in Danimarca nei confronti di GCF. C’era stato un precedente alcuni mesi prima. I sindacalisti nel raccogliere le prove sostengono di aver fatto tesoro dell’esperienza dei colleghi di Aarhus, dove qualche mese prima vi era stato un contenzioso, giunto sino al tribunale del lavoro. Ad Aarhus GCF ha contribuito alla realizzazione della metropolitana leggera. L’impresa ha infatti partecipato a un consorzio internazionale e ha svolto i lavori di armamento ferroviario. Anche in questo caso il suo modo di operare ha attirato l’attenzione del sindacato 3F. Quanto rilevato ci è stato raccontato da Niels Eliassen, responsabile settore costruzioni dell’organizzazione di Aarhus:

Abbiamo avviato la causa, perché non credevamo a ciò che GCF ci raccontava. Continuava a sostenere: “Questi operai sui binari lavorano negli orari normali!”. Ma gli operai stessi continuavano a raccontarci che lavoravano il giorno e, dopo ore di pausa, lavoravano nuovamente la notte. E c’erano alcuni di loro che ci dicevano: “Siamo disposti a testimoniare per voi in una causa di lavoro” e ci siamo messi d’accordo che sarebbero tornati in Danimarca per testimoniare, ma non sono mai arrivati. E il giudice ha detto che non poteva giudicare sulla base di ciò che avevamo dichiarato e per questo motivo si è fatto un compromesso.

In questo caso, a differenza dell’accordo siglato per risolvere la vertenza di Copenhagen, l’importo del compromesso, 2 milioni e mezzo di corone danesi (circa 350.000 euro), è però molto al di sotto delle aspettative del sindacato, che chiedeva una somma decisamente diversa, come precisato dallo stesso Niels Eliassen:

Avevamo formulato una richiesta di 22 milioni di corone danesi, quindi non è molto ciò che abbiamo ottenuto, però bisogna dire che la sera prima della causa di lavoro, GCF ci ha chiesto una riunione di conciliazione e in quell’occasione ci hanno offerto 3,5 milioni di corone, a condizione che firmassimo una clausola di segretezza, in modo tale da non rivelare i dettagli di questo caso alla stampa. E ho rifiutato gentilmente la proposta.

E un accordo con una clausola di segretezza è stato invece siglato tra il sindacato 3F e GCF nell’ambito di una terza vertenza che ha riguardato i lavori di rinnovamento ferroviario della tratta tra Hundige e Køge che garantisce il collegamento con la capitale Copenhagen e la rete metropolitana. L’organizzazione sindacale ha confermato che l’accordo è stato firmato, ha tuttavia aggiunto che l’importo e i contenuti dello stesso non possono essere resi noti.

Va detto che nell’ambito della nostra inchiesta siamo riusciti ad intervistare il capocantiere di GCF a Camorino, insieme ad un gruppo di operai che hanno lavorato in Svizzera e in parte in Danimarca (li abbiamo rintracciati nella provincia di Lecco, dove si trovavano per lavorare in un cantiere). Tutti i presenti hanno smentito l’ipotesi che si siano verificate irregolarità nell’esecuzione dei lavori nei diversi cantieri dei due Paesi. Per le dichiarazioni precise, rinviamo al documento integrale dell’inchiesta televisiva succitata.

A inizio 2018 «Fagbladet», giornale edito dal sindacato 3F, ha pubblicato una classifica delle aziende che, nei cinque anni precedenti, hanno dovuto versare importi al sindacato, dopo aver siglato ac-

cordi a conclusione di una causa di lavoro.<sup>18</sup> Nella graduatoria GCF (senza l'importo versato per l'accordo coperto da clausola di segretezza) figura al quinto posto.

**Tabella 1** Classifica importi versati a 3F per cause di lavoro, *Fagbladet 3F*

<b>TOP 10: STØRSTE LØNDUMPERE</b>			
	<b>Firma</b>	<b>Land</b>	<b>Samlet beløb</b>
1	CNBT	Portugal	30,65 mio. kr.
2	CIPA	Italien	29 mio. kr.
3	Our House	Danmark	18,8 mio. kr.
4	Solesi	Italien	15,8 mio. kr.
5	GCF	Italien	14,5 mio. kr.
6	Trevi	Italien	8,8 mio. kr.
7	ICDS	Irland	8 mio. kr.
8	Cinterex DK	Portugal	7,37 mio. kr.
9	Z-Bau	Tyskland	5 mio. kr.
10	CMT	Italien	3,7 mio. kr.

Gennemgang af faglige sager fra 2013 og frem. Nogle af firmaerne har haft flere sager, her er beløbene lagt sammen. Sageme kan både være afsluttet ved forlig og dom.

Nel nostro lavoro di inchiesta abbiamo contattato anche la polizia di Copenhagen per sapere se siano state presentate denunce per fatti penalmente rilevanti. Dopo l'esame della nostra richiesta (nella quale abbiamo fatto riferimento ai presunti abusi nel Cantiere di AlpTransit), abbiamo ottenuto il parziale accesso ad alcune informazioni. Nel documento che ci è stato inoltrato il 22 febbraio 2019 siamo stati informati che l'azienda GCF è stata registrata presso la polizia di Copenhagen con due inchieste in corso, relative alla violazione della legge sul lavoro del Paese scandinavo. La polizia stessa non ha però ritenuto di concederci un accesso esteso alla documentazione per la tutela dello svolgimento dell'inchiesta in corso in quel momento e della quale non conosciamo l'eventuale esito.

**18** Rebouh, D., «Top 10. Italienske bagmænd har løndumpet for 70 millioner i Danmark». *Fatglabet 3F*, 3 January 2018. <https://fagbladet3f.dk/artikel/italienske-bagmaend-har-loendumpet-70-millioner-i-danmark>.

## 4 Conclusioni

Torniamo in Ticino, al cantiere del Monte Ceneri. Un mese dopo la diffusione del servizio televisivo il Ministero pubblico del Canton Ticino ha deciso di approfondire il dossier «autonomamente allestito nei mesi passati dalla Polizia cantonale» a seguito delle deposizioni fatte spontaneamente da due ex dipendenti della Generale Costruzioni Ferroviarie e di GEFER e alle quali si sono aggiunte quelle di altri dipendenti.<sup>19</sup> A inizio giugno 2019 il Ministero pubblico del Canton Ticino e la polizia cantonale hanno proceduto a una serie di perquisizioni nel cantiere di AlpTransit in collaborazione con l'Ispettorato del lavoro e la Commissione Paritetica per le costruzioni ferroviarie.<sup>20</sup> Qualche mese dopo il Sindacato UNIA ha comunicato di aver valutato gli importi sottratti ai lavoratori nell'ordine di almeno 3,5 milioni di franchi complessivi. Al momento attuale (fine luglio 2020) l'inchiesta della magistratura è tuttora in corso.

L'inchiesta televisiva ha attirato l'interesse soprattutto dalla stampa della Svizzera interna (di lingua tedesca e francese) che ha pubblicato contributi a più riprese.<sup>21</sup> I numerosi articoli hanno provocato anche alcuni atti parlamentari nei cantoni Ticino e Vaud. Nel cantone romando è stata manifestata la preoccupazione di sindacati e di autorità politiche per i lavori inerenti alla realizzazione del tunnel ferroviario LEB (Losanna-Échallens-Bercher), considerato che l'appalto per l'armamento ferroviario è stato attribuito a GCF.<sup>22</sup>

Al di là dell'inchiesta sul caso di cui abbiamo scritto, in Svizzera non sono mancati gli interventi pubblici (di carattere trasversale), affinché in futuro venga scongiurata la concorrenza sleale tra le imprese soprattutto nell'ambito della realizzazione di importanti opere pubbliche. A tale scopo la comunità di lavoro COSTRUZIONE TICINO, costituita da Associazioni tecniche del Canton Ticino, le organizzazioni sindacali UNIA e OCST, la Società Svizzera Impresari Costruttori (SSIC-TI) e l'Unione dell'Edilizia, in vista della pubblica-

---

**19** Molinaro, M., «Tunnel Ceneri, Procura al lavoro». *La Regione Ticino*, 7 maggio 2019. <https://www.laregione.ch/cantone/bellinzonese/1367735/irregolarita-sul-cantiere-del-ceneri-procura-al-lavoro>.

**20** Per i dettagli relativi all'intervento, rimandiamo all'articolo online della RSI: <https://www.rsi.ch/news/ticino-e-grigionie-insubria/Perquisizioni-in-galleria-11842481.html>.

**21** Tra gli articoli delle principali testate svizzere, vanno menzionati: Burkhardt, P.; Lob, G., «Neat. Arbeiter um Millionen gesprellt». *SonntagsZeitung*, 28 aprile 2019; Burkhardt, P., «Lohndumping -Firma Grossauftrag». *Sonntags Zeitung*, 5 maggio 2019; Müller, M., «Doppelte Schicht, halber Lohn». *Blick*, 17 maggio 2019; «Neat. workers were cheated out of millions». *Jelly*, 28 aprile 2019. <https://www.jellypages.com/business/Neat-workers-were-cheated-out-of-millions--h83766.html>.

**22** Red, «Ouvrage du LEB. Contrat très gênant». *20 minutes*, 6 maggio 2019. <https://www.20min.ch/fr/story/ouvrage-du-leb-contrat-tres-genant-175510056636>.

zione del bando per la realizzazione del secondo tunnel autostradale del San Gottardo (opera per la quale verranno investiti complessivamente 2,5 miliardi di franchi), ha inviato una 'lettera-appello' alla Consigliera federale, Simonetta Sommaruga, capo Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti dell'energia e della comunicazione. Nella missiva sono state formulate delle proposte che «potrebbero avere il pregio di scongiurare il ripetersi di quanto accaduto nelle opere di armamento ferroviario della galleria di base del Monte Ceneri [...]».<sup>23</sup> Tra le diverse proposte, viene chiesto che il criterio di aggiudicazione del prezzo non abbia un peso superiore al 50% rispetto all'insieme degli altri criteri e che venga scartata l'offerta con il voto più basso per quanto riguarda l'attendibilità del prezzo.

Insomma, al di là del caso il cantiere del Monte Ceneri,<sup>24</sup> il dibattito e gli interrogativi riguardano il criterio di aggiudicazione di un appalto (in modo particolare per la realizzazione di un'opera pubblica) e la messa in campo di nuovi strumenti di controllo che permettano di evitare o, perlomeno, di contenere il più possibile le irregolarità.

---

**23** Chiaradonna, G., «Al miglior prezzo, non al minore». *La Regione Ticino*, 8 novembre 2019.

**24** Il 22 maggio 2019 il sindacato UNIA ha denunciato anche un altro caso di presunti abusi su un cantiere pubblico: <https://www.evenement.ch/articles/travailleurs-exploites-sur-un-chantier-des-tpg>.