

## Posted workers

La condizione dei lavoratori in distacco transnazionale in Europa

a cura di Rossana Cillo e Fabio Perocco

# Posted workers in Danimarca tra social dumping, diritti violati e organizzazione sindacale

Dorthe Sejr Sartor

Bygge-, Anlægs- og Træ-kartellet (BAT), Danmark

**Abstract** In the last years a wave of low-cost labour has poured into Danish construction sites caused by the free movement of labour and the enlargement of the EU towards the East putting pressure on wages and working conditions. The essay examines this effect on large public construction projects in Denmark such as the Metro of Copenhagen including the consequences for the working environment as well as the dumping of wages due to lowest bid tenders. Furthermore, it explores the effort of Danish trade unions through organisation aim to create fair and equal conditions for all workers and to safeguard the Danish model which has been under pressure due to the globalisation process.

**Keywords** Posted workers. Social dumping. The Copenhagen Metro. The Aarhus Light Rail. Unions.

**Sommario** 1 L'edilizia, spina dorsale dello sviluppo economico danese in tempo di crisi. – 2 Il modello danese del mercato del lavoro e la sfida del *social dumping*. – 3 Posted workers e diritti violati. Il caso della Metro Cityringen di Copenhagen. – 4 Un altro caso complicato. La Metro Leggera di Aarhus. – 5 Conclusioni.



## Società e trasformazioni sociali 9

e-ISSN 2610-9689 | ISSN 2610-9085

ISBN [ebook] 978-88-6969-515-5 | ISBN [print] 978-88-6969-516-2

### Open access

Submitted 2020-08-27 | Published 2022-09-26

© 2022 Sejr Sartor | © 4.0 International Public License

DOI 10.30687/978-88-6969-515-5/009

## 1 L'edilizia, spina dorsale dello sviluppo economico danese in tempo di crisi

Il settore edile danese movimentava quasi 13,5 miliardi di euro l'anno (Bejer-Andersen 2020, 3), occupa 175.000 lavoratori,<sup>1</sup> vede attive 3.005 aziende composte al 74,6% da piccole imprese (5-25 lavoratori), al 21,2% da medie imprese (26-100 lavoratori) e al 4,2% da grandi imprese (Dansk Byggeri, Deloitte 2019). Numerose analisi realizzate negli ultimi vent'anni hanno spesso criticato il settore edile danese, ritenendolo particolarmente 'conservatore' in quanto poco evoluto e poco produttivo rispetto ad altri Paesi e ad altri settori, come quello industriale. In particolare, il dito è puntato su un presunto minore sviluppo tecnologico e su una presunta mancata introduzione di metodi produttivi industriali nei processi lavorativi. Secondo alcuni esperti lo sviluppo e l'ottimizzazione dei processi produttivi è stato in parte frenato dai pochi investimenti e dagli scarsi fondi destinati alla ricerca. Il BAT-cartel (di seguito BAT), un'organizzazione che raccoglie sette sigle sindacali del settore edile, ritiene che un potenziale incremento della produttività sia possibile ma allo stesso tempo sottolinea che ci sono stati anche degli sviluppi positivi, come l'incremento del know-how, l'introduzione di prodotti innovativi e migliori processi lavorativi (Buch, Odgaard 2010, 3).

In Danimarca negli ultimi anni sono stati fatti molti sforzi a livello governativo e sindacale per migliorare la sicurezza e le condizioni di lavoro nei cantieri, per aumentare i posti di lavoro destinati agli apprendisti tramite specifiche clausole sociali. Ciò nonostante i lavoratori edili, che mediamente guadagnano circa 4.700 € lordi al mese,<sup>2</sup> risultano fra i più esposti al logoramento fisico e agli incidenti sul lavoro (Arbejdstilsynet 2018, 7).<sup>3</sup>

In seguito alla crisi economico-finanziaria del 2008, il Paese è stato colpito duramente dalla recessione. Il 27% dei lavoratori del settore edile hanno perso il lavoro e molti operai hanno abbandonato i cantieri definitivamente per lavorare in altri settori – specie nel terziario e nell'industria.<sup>4</sup> Tuttavia proprio il settore edile ha giocato un ruolo fondamentale nell'uscita dalla crisi; lo Stato e le Regioni han-

1 Dansk Statistik, giugno 2020. [https://www.dst.dk/da/Indberet/oplysningssider/byg\\_anlaeg](https://www.dst.dk/da/Indberet/oplysningssider/byg_anlaeg).

2 Check my salary. <https://www.jobindex.dk/tjek-din-loen/haandvaerker>.

3 L'Arbejdstilsynet è l'Ispettorato del lavoro.

4 Rebouh, D., «Der mangler stadig hænder. Leder i byggebranchen vil lokke folk tilbage i byggeriet» (Manca ancora manodopera. Leader nel settore delle costruzioni vuole invogliare le persone a tornare nella costruzione). *Fagbladet*, 18 ottobre 2017. <https://fagbladet3f.dk/artikel/leder-i-byggebranchen-vil-lokke-folk-tilbage-i-byggeriet>.

no sostenuto la ripresa economica investendo ingenti somme in importanti opere pubbliche e infrastrutture.

In seguito alle direttive europee sulla libera circolazione della manodopera e all'allargamento dell'UE verso Est, il settore ha vissuto rapidi e forti cambiamenti. C'è stato un ampio ricorso a manodopera a basso costo di origine straniera, il quale ha messo sotto pressione gli stipendi dei lavoratori locali e le condizioni di lavoro (Mathiassen, Jensen 2014, 9, 54). All'inizio il fenomeno è stato visibile soltanto nei cantieri minori, quando alcune imprese edili locali hanno abusato di un vuoto legislativo aprendo filiali all'estero, soprattutto in Polonia, e distaccando da questo Paese manodopera che in genere guadagnava il 9% della paga danese (Mathiassen, Jensen 2014, 54).

Con l'avvio dopo la crisi del 2008 di grandi opere pubbliche, e sulla base del principio di parità di trattamento e libera concorrenza, le joint-venture straniere, soprattutto italiane, hanno vinto quasi tutti i più importanti appalti pubblici, impiegando lavoratori distaccati. Nelle gare d'appalto, finalizzate all'individuazione dei consorzi vincitori, ha prevalso il criterio del prezzo più basso, e ciò ha messo fuori gioco le imprese danesi, battute dalla concorrenza estera. Nelle grandi opere pubbliche è stato impiegato un grande numero di manodopera non specializzata, in prevalenza italiana, rumena, spagnola e portoghese; negli ultimi anni il fenomeno è cresciuto, anche a causa della carenza di manodopera locale.<sup>5</sup>

La presenza della forza lavoro straniera nel settore edile nel periodo 2011-17 è cresciuta del 112%, passando da ca. 7.000 a ca. 14.800 lavoratori full-time.<sup>6</sup> Nel 2019 era così suddivisa: 41% posted workers/frontalieri, 59% migranti.<sup>7</sup> In alcune opere attualmente in corso gestite da consorzi internazionali, come il Ponte di Storstrøm, la manodopera locale costituisce soltanto il 25% del totale.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Rebouh, D., «Der mangler stadig hænder. Leder i byggebranchen vil lokke folk tilbage i byggeriet» (Manca ancora manodopera. Leader nel settore delle costruzioni vuole invogliare le persone a tornare nella costruzione). *Fagbladet*, 18 ottobre 2017. <https://fagbladet3f.dk/artikel/leder-i-byggebranchen-vil-lokke-folk-tilbage-i-byggeriet>.

<sup>6</sup> Dansk Byggeri, «Udenlandske medarbejdere i byggeriet er kommet for at blive» (I lavoratori stranieri sono arrivati per rimanere). *Barometer*, 18, 2018. <https://www.danskbyggeri.dk/analyse-og-politik/barometer/2018/barometer-nr-182018>.

<sup>7</sup> Styrelsen for arbejdsmarked og rekruttering (STAR). <https://www.jobindsats.dk/jobindsats/db/DatabankViewer/ChooseMeasure?BenefitGroupId=Y24>. Lo *Styrelsen for arbejdsmarked og rekruttering* è il Consiglio ministeriale del mercato del lavoro e del reclutamento.

<sup>8</sup> Østergaard, K., «Lokale undrer sig. Vi kender ingen, der bygger Storstrømsbroen» (La gente locale è stupita. Non conosciamo nessuno che costruisce il ponte Storstrøm). *Flagbladet*, 22 giugno 2020. <https://fagbladet3f.dk/artikel/vi-kender-ingen-der-bygger-storstroemsbroen>.

Uno studio condotto nel 2019 per il Comune di Copenhagen (Center for Økonomi 2019) ha sottolineato che la libera circolazione della manodopera in Europa e la capacità di attrarre lavoratori stranieri in modo permanente, soprattutto lavoratori altamente specializzati, è un importante parametro di crescita economica del Paese e un importante fattore di crescita del PIL, che non reca particolari effetti negativi sui salari medi o sui posti di lavoro dei lavoratori locali. Lo studio ha inoltre sottolineato che i lavoratori stranieri gravano meno sul welfare rispetto ai cittadini danesi (Center for Økonomi 2019, 5). Le associazioni dei datori di lavoro come Dansk Byggeri (l'associazione dei costruttori) e Dansk Industri (l'associazione degli industriali) hanno abbracciato queste osservazioni in quanto, a loro parere, il ricorso a lavoratori stranieri rappresenta una sana pressione sugli stipendi, incrementa la produttività, aumenta la flessibilità del mercato del lavoro, garantendo una crescita dei profitti che altrimenti rischierebbe di fermarsi a causa della mancanza di manodopera locale o di un costo del lavoro locale ritenuto troppo alto.<sup>9</sup> I sindacati riuniti nel BAT concordano solo in parte con questa visione, in quanto «come punto di partenza la libera circolazione della manodopera crea valore - non solo per le aziende. Il presupposto però dovrebbe essere che ai lavoratori stranieri siano assicurati pari condizioni e diritti. Però oggi non è così» (Buch, Odgaard 2010, 5).

Secondo Gunde Odgaard, segretario generale del BAT, «oggi una scatola di fiammiferi da esportazione ha migliori e più diritti di un posted worker» (Odgaard 2019, 3); e uno dei motivi per cui i cittadini europei perdono fiducia nella collettività e nell'Unione Europea come progetto politico è legato alla «libera circolazione dei lavoratori europei nel momento in cui questi vengono schierati l'uno contro l'altro per schiacciare i salari e le condizioni di lavoro oltre i confini» (Odgaard 2019, 4).

Lo studio commissionato dal comune di Copenhagen non prende infatti in considerazione l'impatto della messa in concorrenza della manodopera a livello internazionale, frutto della mondializzazione del mercato del lavoro, dinamica a sua volta interna al processo di formazione del mercato mondiale. Molti lavoratori immigrati temporanei, stagionali, posted workers, impiegati in progetti brevi, non pagano o pagano poche tasse in Danimarca, a causa delle regole del distacco che permette di non versare le tasse nei primi sei mesi di presenza. Da un lato lo Stato danese controlla poco, dall'altro lato vi sono casi di imprenditori che hanno creato aziende fittizie che non sono nemmeno registrate (Mathiassen, Jensen 2014, 176). Esiste un solo motivo, secondo Odgaard, per cui un'agenzia di Manpower con sede in Irlanda manda un operaio rumeno a lavorare in Danimarca tramite una società controllata a Cipro: «Per commettere una frode» (Odgaard 2019, 12).

<sup>9</sup> Intervista a Hjelm Mogens, addetto stampa di Dansk Byggeri (19 maggio 2017)

## 2 Il modello danese del mercato del lavoro e la sfida del social dumping

Il mercato del lavoro danese, basato sulla flexicurity, si caratterizza per l'ampia facoltà per i datori di lavoro di assumere e licenziare in cambio della garanzia per i lavoratori licenziati di un alto livello di sicurezza sociale; tale livello è determinato da un sussidio di disoccupazione medio intorno ai 2.000 euro netti al mese per una durata massima di 24 mesi<sup>10</sup> - previo versamento (tramite sindacato) di un contributo ad un'assicurazione collettiva denominata 'A-kasse' per un periodo non inferiore ai 12 mesi. Tale modello è uno dei pilastri fondamentali del welfare danese e fino ad oggi ha garantito un mercato del lavoro dinamico ma stabile, con pochi conflitti, alti livelli occupazionali, salariali e produttivi.

Le regole del mercato del lavoro vengono concordate fra i sindacati e le associazioni dei datori di lavoro, mentre il Parlamento stabilisce le leggi che riguardano le ferie, la disoccupazione e le norme in materia di sicurezza sul lavoro. La legge non stabilisce lo stipendio minimo; sono il datore di lavoro e il lavoratore che concordano lo stipendio al momento dell'assunzione. Di norma gli operai edili danesi percepiscono una paga media oraria di circa 27 euro lordi, ovvero 10 euro in più rispetto alla paga minima prevista dal contratto collettivo.<sup>11</sup> La stabilità di questo modello richiede due condizioni: da una parte un alto livello di organizzazione dei lavoratori, dato che il sindacato ha bisogno di mantenere il suo ruolo di interlocutore; dall'altra una capillare adesione dei datori di lavoro alle associazioni di categoria. Oggi il 67% dei lavoratori in Danimarca è iscritto ad un sindacato e ciò fa della Danimarca il terzo Paese più sindacalizzato in Europa dopo la Finlandia (69%) e la Svezia (68%).<sup>12</sup> Negli ultimi dieci anni il livello di sindacalizzazione è calato del 10%,<sup>13</sup> tendenza che preoccupa i sindacati, i quali fanno anche molta fatica ad organizzare i lavoratori immigrati compresi i

<sup>10</sup> <https://international.kk.dk/artikel/what-are-unemployment-benefits-dagpenge>.

<sup>11</sup> Rebouh, D., «Danmarks største byggefirma: forskellig løn til danskere o g polakker» (La più grande impresa di costruzioni della Danimarca: salari diversi per danesi e polacchi). *Fagbladet*, 9 luglio 2020. <https://fagbladet3f.dk/artikel/forskellig-loen-til-danskere-og-polakker-samme-arbejde>.

<sup>12</sup> Hansen, L.W., «Faglig organisering. Danmark fastholder topplacering» (Organizzazione sindacale. La Danimarca mantiene una posizione primaria). *Netavisen Pio*, 12 aprile 2017. <https://piopio.dk/faglig-organisering-danmark-fastholder-topplacering>.

<sup>13</sup> Intervista a Hansen Elo, consulente del sindacato 3F-BJMF (2017).

lungoresidenti.<sup>14</sup> Le aziende che aderiscono all'associazione dei costruttori sono circa l'80%.

Il modello danese è stato posto sotto pressione dalla messa in concorrenza del lavoro alimentata dai processi di globalizzazione. Per le aziende straniere e per i lavoratori stranieri il primo approccio con i meccanismi del modello danese è talvolta difficile, ma mentre le aziende possono ricorrere all'aiuto di esperti e consulenti, i lavoratori sono più vulnerabili, non conoscono i propri diritti, anche quelli più basilari. I lavoratori stranieri si rivolgono molto poco ai sindacati, per molteplici ragioni: problemi linguistici, mancato riconoscimento al sindacato del ruolo di garante della protezione sociale, sfiducia verso il sindacato per ragioni storiche, timore di licenziamento da parte dell'azienda per cui lavorano. Infine c'è il costo dell'iscrizione al sindacato (A-kasse e tesseramento), che arriva fino a 134 euro mensili e che per un lavoratore immigrato può rappresentare un fattore scoraggiante. La conseguenza è che rimangono senza sussidio di disoccupazione e senza un supporto sindacale in caso di licenziamento, sfruttamento, crisi economica e sanitaria come quella odierna; ciò li rende molto più vulnerabili e ricattabili dei lavoratori locali, tanto che spesso sono oggetto di gravi casi di dumping o addirittura di grave sfruttamento lavorativo.<sup>15</sup>

Il caso Dong è un esempio delle difficoltà che i sindacati danesi stanno affrontando nella salvaguardia sia dei diritti dei posted workers sia del livello salariale danese e di come le leggi europee risultino inadeguate. Si attende ancora l'esito di una causa legale che risale al 2014 e la cui sentenza a sfavore del sindacato 3F demolirebbe il modello danese in quanto il Tribunale del lavoro perderebbe il suo status di organo competente per le dispute legali in Danimarca.

Ecco i fatti. Nel 2013 un consorzio internazionale ha vinto l'appalto per costruire un terminal petrolifero nel porto industriale di Fredericia per la società a partecipazione statale Dong Energy. Successivamente la commessa è stata assegnata in subappalto all'italiana Solesi S.p.a., la quale, quando è stata messa sotto pressione dal sindacato 3F, si è iscritta all'associazione dei costruttori Dansk Byggeri, adeguandosi in tal modo al contratto nazionale; secondo

<sup>14</sup> BAT-Kartellet. «Hvordan bliver vi bedre til at organisere udenlandsk arbejdskraft?» (Come diventiamo più bravi ad organizzare i lavoratori stranieri). <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:UZyzUcd-fc8J:https://batkartellet.dk/wp-content/uploads/2016/02/Hvordan-bliver-vi-bedre-til-at-organisere-udenlandsk-arbejdskraft1.docx+&cd=1&hl=it&ct=clnk&gl=it>.

<sup>15</sup> Eriksen, A.H., «EU's vejpakke vedtaget. Skal stoppe social dumping på Europas veje» (Adozione del pacchetto stradale dell'UE. Bisogna fermare il dumping sociale sulle strade europee). *Fagbladet*, 9 luglio 2020. <https://fagbladet3f.dk/artikel/skal-stoppe-social-dumping-paa-europas-veje>.

un intervistato<sup>16</sup> ciò è stato solo un atto formale, che viene spesso utilizzato come strategia per rallentare l'intervento dei sindacati (Mathiassen, Jensen 2014, 124).

Secondo il sindacato 3F, l'azienda non ha retribuito correttamente i suoi 130 dipendenti distaccati. Il Tribunale del lavoro danese l'ha condannata a pagare un risarcimento complessivo di 2 milioni di euro, risarcimento che l'azienda non ha mai effettuato. In mancanza di una sede in Danimarca, l'ufficiale giudiziario danese non ha potuto procedere alla confisca dei beni. Nel 2017 la Corte Civile di Catania ha convalidato la sentenza del Tribunale danese e autorizzato 3F a riscuotere la somma in Italia, tuttavia l'azienda ha presentato ricorso presso il tribunale di Siracusa per far disconoscere la sentenza danese con la motivazione che essa è difforme dalla Costituzione Italiana, dalla Carta dei Diritti Fondamentali dell'UE e dalla Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo.<sup>17</sup> Il Tribunale di Siracusa ha accolto il ricorso in appello di primo grado e oggi si attende ancora il verdetto dell'appello del sindacato 3F presso il tribunale di Catania. Probabilmente sarà il Parlamento Europeo ad emettere nei prossimi anni la sentenza definitiva. Il caso rappresenta un pericoloso precedente nella lotta al social dumping in Danimarca, dato che fin quando non si arriva ad una sentenza definitiva questo cavillo potrebbe essere usato da altre aziende per non saldare il conto con la giustizia danese.

### 3 **Posted workers e diritti violati.** **Il caso della Metro Cityringen di Copenhagen**

L'attivista Jacob Mathiassen, ex-operaio alla Metro Cityringen di Copenhagen (in seguito «la Metro») è autore della relazione *Den faglige indsats på Cityringen (L'impegno sindacale presso la Cityring)* (Mathiassen 2017), che spiega le strategie messe in atto dal sindacato 3F-BJMF (di seguito BJMF) per garantire condizioni di lavoro eque durante la costruzione della Metro. Mathiassen definisce la globalizzazione del mercato del lavoro

una minaccia alla rilevanza dei sindacati europei in una partita in cui i sindacati locali sono costretti a giocare in difensiva sulla

<sup>16</sup> Rebouh, D., «Lønsnyd for 14 millioner. Dongs skandalefirma for retten - forstå sagen på to minutter» (Truffa salariale per 14 milioni. L'azienda scandalistica di Dong in tribunale: capisci il caso in due minuti). *Fagbladet*, 17 ottobre 2017. <https://fagbladet3f.dk/artikel/dongs-skandalefirma-retten-forstaa-sagen-paa-minutter>.

<sup>17</sup> Rebouh, D., «Frygt efter ny dom. Udenlandske firmaer kan blæse på danske regler» (Paura dopo un nuovo verdetto. Le società straniere possono infrangere le regole danesi). *Fagbladet*, 24 dicembre 2018. <https://fagbladet3f.dk/artikel/udenlandske-firmaer-kan-blaese-paa-danske-regler>.

loro parte di campo [...] dove le aziende invece giocano imperturbabili su tutto il campo minacciando lo spostamento della produzione in altri Paesi europei e la sostituzione della manodopera locale con lavoratori stranieri meno costosi. (Mathiassen 2017, 3)<sup>18</sup>

Uno dei problemi, secondo Mathiassen, è che di fronte alla libera circolazione della manodopera, i sindacati sono rimasti nazionali e con due problemi fondamentali: «non riescono ad organizzare gli operai stranieri nel proprio territorio e non possono seguire le aziende oltre frontiera» (Mathiassen 2017, 3).

L'appalto della Metro è stato aggiudicato al consorzio Copenhagen Metro Team (in seguito «CMT») e per la prima volta i sindacati danesi hanno dovuto confrontarsi con una ditta italiana. Il consorzio si è iscritto all'associazione dei costruttori Dansk Byggeri e ha aderito al contratto collettivo nazionale, tuttavia CMT e le relative ditte in subappaltato si sono rivelate poco interessate all'idea di far iscrivere i propri dipendenti al sindacato e hanno reso inizialmente difficile l'accesso al cantiere e l'avvicinamento degli operai (Mathiassen 2017, 4). Il sindacalista del BJMF Elo Hansen, che si è occupato dell'organizzazione dei lavoratori sin dalla prima gettata di cemento nel 2011, ha sottolineato che «né le istituzioni, né i sindacati danesi allora erano preparati a gestire delle aziende estere di quella portata che sistematicamente cercavano di aggirare le regole del modello danese». <sup>19</sup> La prima causa di lavoro è iniziata nel 2012, quando il BJMF è riuscito ad organizzare un gruppo di lavoratori danesi presso il subappaltatore italiano Trevis; il sindacato non aveva le risorse per un interprete ed era difficile coinvolgere anche i lavoratori italiani (Mathiassen 2017, 4). Elo Hansen ha sottolineato che «sarebbe stato meglio sin dall'inizio destinare più soldi per gli interpreti in quanto questo avrebbe garantito un grosso vantaggio sin da subito». Il BJMF ha cercato di organizzare i lavoratori, in prevalenza polacchi, dell'agenzia interinale Adecco, ma fino al 2013 solo il 20% di costoro aveva aderito al sindacato. Dopo i primi due anni, i risultati dell'impegno sindacale sono stati scoraggianti.

Nel dicembre 2013, però, si è aperto uno spiraglio grazie ad un lavoratore rumeno, già membro del 3F e proveniente dall'azienda italiana Seli, il quale ha convinto un piccolo gruppo di connazionali a rivolgersi al BJMF in quanto sottopagati e costretti a lavorare in turni massacranti presso il subappaltatore portoghese Cinterex. Questa volta il BJMF ha coinvolto la rivista *Fagbladet* di 3F e grazie alla pubblicazione di una serie di articoli che documentavano le irregolarità, ha costretto il consorzio CMT ad intervenire. L'azienda portoghese

<sup>18</sup> Dove non diversamente indicato le traduzioni sono dell'Autrice.

<sup>19</sup> Intervista a Hansen Elo, consulente del sindacato 3F-BJMF (2017).

Cinterex è stata esclusa dall'appalto prima dell'inizio della causa di lavoro, ma ciò ha reso molto difficile il recupero dei soldi dei lavoratori (Mathiassen 2017, 5). Il caso è stato comunque significativo per il futuro svolgimento del lavoro sindacale alla Metro in quanto il BJMF ha acquisito una buona reputazione e sempre più lavoratori stranieri hanno fatto da ambasciatori tra i connazionali.

A cavallo tra il 2014 e il 2015 è scoppiato il caso Cipa Denmark Aps (in seguito «Cipa»). Cipa, azienda subappaltatrice italiana, inizialmente era ostile verso il sindacato (Mathiassen 2017, 6) e pagava stipendi molto al di sotto della paga minima prevista dal contratto collettivo. Un piccolo gruppo di lavoratori rumeni è stato il primo a muoversi e a staccarsi dal controllo dell'azienda, nel frattempo il BJMF ha ripreso la collaborazione con i giornalisti di *Fagbladet*. La causa di lavoro contro la Cipa è stata per certi versi particolare in quanto dei lavoratori stranieri di tre nazionalità si sono mossi insieme per migliorare la propria condizione. Nel marzo 2014 la Cipa è stata condannata a pagare un risarcimento record di quasi tre milioni di euro, ma, memore della causa Cinterex, il BJMF questa volta non ha fatto pressione per fare espellere l'azienda dal cantiere, piuttosto ha collaborato con il costruttore pubblico *Metroselskabet* il quale a sua volta ha spinto il consorzio CMT ad aiutare la Cipa con un piano di pagamento a rate che ha messo l'azienda nelle condizioni di risarcire i lavoratori (Mathiassen 2017, 7).

Il caso Cipa ha gettato le basi del metodo d'azione sindacale «Metro-strategien» che ha fatto scuola in tutti i grandi cantieri della Danimarca in cui sono occupati lavoratori stranieri. Il percorso sulla Metro ha sottolineato l'importanza del rapporto di fiducia fra il sindacato e i lavoratori, i quali si sono dimostrati i migliori ambasciatori per il sindacato stesso e capaci di coinvolgere i connazionali. Il caso Cipa ha messo in luce l'importanza della raccolta d'informazioni ben documentate su un ampio gruppo di lavoratori anziché su singoli lavoratori fragili più facili da isolare e da licenziare, e l'utile coinvolgimento della stampa per fare pressione sulle aziende e sull'opinione pubblica. Infine, la minaccia di bloccare il cantiere e la collaborazione con il costruttore pubblico ha fatto sì che CMT si sia convinto a tenere la Cipa nel cantiere e ad aiutare a risarcire i lavoratori. Il processo di organizzazione dei lavoratori è continuato anche dopo la causa di lavoro e la quota dei lavoratori della Cipa iscritti al BJMF ha raggiunto in seguito il 31% (Mathiassen 2017, 7).

La forza organizzativa del BJMF è aumentata parecchio da quando ha assunto attivisti ed ex-lavoratori della Metro di madrelingua italiana, portoghese, rumena e polacca. Qui il Metroclub, inizialmente costituito da lavoratori danesi della Trevi, ha avuto un ruolo rilevante a partire dal 2016, quando è diventato il luogo di ritrovo e il posto d'assistenza dove i lavoratori stranieri potevano ottenere un aiuto concreto per sbrigare le problematiche burocratiche grazie al-

la collaborazione con un'agenzia d'interpreti (Mathiassen 2017, 10). Nel 2016 la sindacalizzazione alla Metro ha raggiunto risultati storici con il 50% dei lavoratori iscritti al sindacato.

#### **4 Un altro caso complicato. La Metro Leggera di Aarhus**

I lavori sulla Metro Leggera di Aarhus sono iniziati nell'estate 2015 dopo la sentenza Cipa e sulla scia degli scandali di social dumping alla Metro di Copenhagen. L'opera pubblica, finanziata dalla regione, dal comune di Aarhus e dallo Stato, aveva un budget di 470 milioni di euro ed è stata gestita dalla società controllata a partecipazione pubblica Letbanen I/S. L'appalto è stato vinto da una joint-venture guidata dalle aziende italiane Ansaldo e Generali Costruzioni Ferroviarie (in seguito GCF). Il progetto era coperto da clausole sociali e dalla legge sulla trasparenza per garantire il migliore svolgimento possibile dei lavori; prima dell'inizio dei lavori i rappresentanti politici del governo municipale di Aarhus e i sindacati hanno stretto un patto di collaborazione e di dialogo proprio per evitare scandali ed eventuali ritardi nella consegna. A quest'ultimo aspetto era particolarmente interessato il comune di Aarhus, che aveva una certa urgenza di terminare i lavori in quanto la città era stata nominata capitale europea della Cultura 2017.

Il cantiere della Metro Leggera misurava quindici chilometri, quindi era impossibile controllare il numero dei lavoratori presenti su tutta l'opera, tuttavia una parte consistente del lavoro si trovava in pieno centro cittadino dove è stato rilevato che gli operai lavoravano a tutte le ore e tutti i giorni della settimana. Il sindacato 3F di Aarhus ha cercato di comunicare con gli operai, quasi tutti italiani, ma il dialogo è risultato molto difficile a causa della barriera linguistica e di una certa riluttanza da parte degli operai.

Dato che la GCF era membro dell'Associazione Costruttori Danesi, il sindacato ha avuto modo di controllare alcune buste paga, che sono risultate impeccabili in rapporto all'accordo nazionale danese; il 3F, però, non comprendeva perché le buste paga del 2016 non riportassero traccia dei lavori notturni o dei giorni festivi. L'azienda ha promesso che gli operai avrebbero potuto partecipare ad una riunione informativa presso gli uffici del sindacato, tuttavia soltanto 4 operai su 88 hanno accettato un invito a cena nel maggio 2016 e la riunione è stata un fallimento.

Dopo quattordici mesi di lavoro, il 3F non era riuscito a prendere contatto con un solo operaio, quindi decise, sul «modello Metro», di assumere un collaboratore preparato nella lingua e nella cultura italiana. Il dialogo è migliorato e il 3F è riuscito a stabilire un rapporto di fiducia con gli operai, alcuni dei quali si sono avvicinati e hanno chiesto delucidazioni sui contratti, sui contributi sociali, sugli assegni familiari. Dai colloqui è emerso che non lavoravano per la GCF

ma per la New World Construction (NWC), un'azienda che non risultava ufficialmente presente ad Aarhus.<sup>20</sup>

Gli incidenti nel cantiere erano pressoché inesistenti e la situazione sembrava migliore rispetto alla Metro di Copenhagen,<sup>21</sup> tuttavia alcuni operai hanno raccontato che lavoravano fino a 280 ore al mese su periodi di 10-15 giorni senza un giorno di riposo e che a volte facevano il turno di notte per poi ritornare al lavoro l'indomani alle 13:00; lo stipendio medio era intorno ai 2.000-2.500 € netti al mese.<sup>22</sup> La maggior parte degli operai proveniva da Isola Capo Rizzuto, un comune calabrese ad alta disoccupazione e forte povertà. Quando il sindacato ha imposto un giorno di riposo settimanale obbligatorio (la domenica), gli operai se ne sono risentiti. Il loro livello di istruzione e di conoscenza dell'inglese era molto basso, erano impreparati a gestirsi da soli in un contesto straniero altamente informatizzato, e totalmente dipendenti dall'azienda o da alcuni compaesani più giovani; erano isolati, vulnerabili, facili da controllare.

Intanto una nuova azienda, la Nicofer S.r.l., si era registrata nel registro ministeriale per le aziende estere in Danimarca (RUT)<sup>23</sup> e aveva dichiarato di risiedere presso un parcheggio fuori Aarhus.<sup>24</sup> Dopo varie ricerche, il 3F ha scoperto che la Nicofer condivideva lo stesso indirizzo in Italia con l'azienda «fantasma» NWC.<sup>25</sup> La Nicofer, secondo la Prefettura di Verona (2017), è infatti risultata svolgere atti-

**20** Oltre alle testimonianze verbali, un operaio che frequentava il 3F ha consegnato al sindacato la propria busta paga con l'intestazione dell'azienda NWC. Madsen, H.H., «Endnu et mafiabelastet firma har ifølge 3F arbejdet på Aarhus letbane» (Secondo 3F, un'altra azienda con legami mafiosi ha lavorato alla metropolitana leggera di Aarhus). *Aarhus Stiftstidende*, 22 settembre 2017. <https://stiften.dk/artikel/endnu-et-mafia-belastet-firma-har-ifølge-3f-arbejdet-på-aarhus-letbane>.

**21** Durante la costruzione della Metro ci sono stati 569 incidenti gravi in otto anni, ovvero 20 incidenti per ogni milione di ore lavorate invece dei 16 preventivati all'inizio dell'opera. Jensen, K.B., «569 arbejdere ramt af ulykker på ny metro. Roberts arm blev mast under tonstung betonklods» (569 lavoratori coinvolti in incidenti sulla nuova Metro. Il braccio di Robert fu scacciato sotto un blocco di cemento pesante una tonnellata). *DR*, 12 luglio 2019. <https://www.dr.dk/nyheder/penge/569-arbejdere-ramt-af-ulykker-paa-ny-metro-roberts-arm-blev-mast-under-tonstung>.

**22** <https://www.rsi.ch/la1/programmi/informazione/falo/tutti-i-servizi/Il-cantiere-della-vergogna-11617048.html>.

**23** RUT è il registro ufficiale dello Stato danese in cui tutte le aziende estere che operano in Danimarca devono obbligatoriamente registrarsi prima di iniziare il lavoro.

**24** Madsen, H.H., «Mafiamistænkt letbanefirma havde kun dækadresse i Lisbjerg» (Azienda sulla Metro leggera sospetta per legami mafiosi aveva solamente un indirizzo di copertura a Lisbjerg). *Aarhus Stiftstidende*, 19 settembre 2017. <https://stiften.dk/aarhus/Mafia-mistaenkt-letbanefirma-havde-kun-daekadresse-i-Lisbjerg/artikel/472644>.

**25** 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>.

vità accessoria alle attività imprenditoriali di quest'ultima (Belloni, Vesco 2019, 141).<sup>26</sup>

I sindacalisti di 3F hanno cercato di mettere in allarme il manager generale della Metro Leggera I/S e i politici della municipalità di Aarhus, ma senza successo; tuttavia il 30 settembre 2016 è uscito un articolo sull'autorevole *Weekend Avisen* che ha riferito dell'arrivo di una rete familiare con presunti legami con la criminalità organizzata italiana.<sup>27</sup> La notizia ha avuto grande risalto sui media danesi inclusa la televisione nazionale, ma da quel momento è diventato impossibile comunicare con gli operai del cantiere. Grazie però alla fiducia creatasi precedentemente, il 3F è riuscito a mantenere il contatto con alcuni lavoratori, mentre anche il BJMF ha riscontrato delle irregolarità sulla Metro.<sup>28</sup> Grazie alla collaborazione fra i due sindacati e le testimonianze di un piccolo gruppo di lavoratori, è stato possibile raccogliere abbastanza documentazione per due vertenze di lavoro, trattate ampiamente dall'inchiesta giornalistica «Il cantiere della vergogna»,<sup>29</sup> e riprese nel saggio di Oscar Acciari «Sui binari dello sfruttamento» contenuto in questo volume.

## 5 Conclusioni

Solo in relazione alla Metro di Copenaghen ci sono state ben cinquanta cause di lavoro che hanno riguardato migliaia di lavoratori. Le sentenze del tribunale del lavoro per inadempimento degli accordi collettivi ammontano a circa 15 milioni di euro, soldi che sono stati sottratti dalle paghe e dai contributi sociali dei lavoratori. Questa cifra probabilmente rappresenta solo un terzo della cifra reale.<sup>30</sup> L'ultima sentenza di risarcimento ai lavoratori occupati nel periodo 2013-16 presso l'agenzia interinale Adecco risale a febbraio 2020.<sup>31</sup>

<sup>26</sup> Interdittiva antimafia del 03.06.2017 della Prefettura di Verona nei confronti della società Nicofer S.r.l.

<sup>27</sup> Beiter, M.; Wievel, K., «De kom med toget» (Sono arrivati con il treno). *Weekend Avisen*, 30 settembre 2016. <https://www.weekendavisen.dk/2016-39/samfund/de-kom-med-toget>.

<sup>28</sup> Østergaard, K., «Nyt Metro- firma afsløret i lønfusk for 12 millioner». (Un'altra società sulla Metro è stata rivelata per frode salariale per 12 milioni). *Fagbladet*, 28 settembre 2017. <https://fagbladet3f.dk/artikel/nyt-metro-firma-afsløret-i-loenfusk-12-millioner>.

<sup>29</sup> <https://www.rsi.ch/la1/programmi/informazione/falo/tutti-i-servizi/Il-cantiere-della-vergogna-11617048.html>.

<sup>30</sup> Rebouh, D.; Østergaard, K., «Åbner på søndag. Ny metro har kostet 100 millioner i social dumping» (Aprè la domenica. La nuova metropolitana è costata 100 milioni di dumping sociale). *Fagbladet*, 28 settembre 2019. <https://fagbladet3f.dk/artikel/ny-metro-har-kostet-100-millioner-kroner-i-social-dumping>.

<sup>31</sup> <http://arbejdsretten.dk/media/1240826/fv2018.0125%20ano.pdf> (2020-08-11).

Sebbene le aziende che operano presso un cantiere pubblico siano obbligate da clausole sociali ad adempiere alle condizioni degli accordi collettivi danesi e alle normative sulla sicurezza, sono proprio gli appalti pubblici i primi ad essere stati coinvolti dagli scandali maggiori. Molti addetti ai lavori puntano il dito sulla mancanza di controlli e di visibilità da parte del costruttore pubblico e delle istituzioni, come l'Ispettorato del Lavoro e la Guardia di Finanza. Inoltre le conseguenze previste dai reati per frode o violazione degli accordi collettivi danesi sono nettamente inferiori rispetto ai benefici ottenuti dalle aziende. I sindacati danesi per molti anni sono stati lasciati soli rispetto al carico pesantissimo di salvaguardare il modello danese e garantire condizioni di lavoro dignitose per tutti i lavoratori. In Europa il social dumping è una piaga difficilissima da combattere: gli stipendi minimi danesi spesso sono cinque volte lo stipendio medio del posted worker proveniente da alcuni Paesi membri o da Paesi terzi; talvolta gli stessi posted workers si prestano o richiedono turni lunghissimi per ottimizzare il tempo e massimizzare le entrate, esponendosi così a rischi maggiori. Le statistiche sottolineano che in Danimarca i lavoratori stranieri sono i più colpiti dagli incidenti sul lavoro; l'Ispettorato del Lavoro ha calcolato che i lavoratori stranieri hanno un rischio di mortalità che è doppio rispetto ai loro colleghi danesi.<sup>32</sup> La barriera linguistica e gli approcci culturali diversi hanno un loro peso, ma contano soprattutto la stanchezza dei lavoratori, la cattiva gestione della sicurezza da parte delle aziende in subappalto, tempi di consegna ristretti, budget ridotti dettati dal ribasso della catena degli appalti. Le cattive condizioni di lavoro osservate durante la costruzione della Metro di Copenhagen e della Metro Leggera di Aarhus sembrano essere la regola, non l'eccezione. Le battaglie sindacali hanno portato ad una maggiore visibilità del problema del social dumping e oggi il tema è fonte di discussione e parte integrante dell'agenda politica dei partiti danesi. I nuovi bandi pubblici ora includono criteri come la responsabilità civile e obblighi sugli standard minimi degli alloggi per i posted workers. A partire dal 2019 il governo danese ha stanziato maggiori fondi per una nuova taskforce anti-frode della Guardia di Finanza e un potenziamento dell'Ispettorato del Lavoro dopo tanti anni di tagli.

Sceso il sipario sulla Metro, ora tutti gli occhi sono puntati sul cantiere del Tunnel di Fehmarn, che partirà ufficialmente il primo gennaio 2021 e che costituisce il più grande cantiere d'Europa. L'opera sarà realizzata da due consorzi internazionali e nel processo di costruzione, che durerà nove anni e mezzo, saranno impiegati circa

---

**32** Halskov, M. et al., «Udlændinge har stor risiko for at dø på job» (Gli stranieri sono ad alto rischio di morire sul lavoro). DR, 5 marzo 2020. <http://www.dodsulykker.dk/nyheder/2018-03-05-udlaendinge-har.html>.

tremila operai, in gran parte lavoratori immigrati e posted workers che saranno ospitati in un campo mobile allestito per l'occasione. Il cantiere può avere un ruolo importante per un'area della Danimarca poco sviluppata e può essere un fattore importante per la ripresa economica danese post-COVID; al contempo la posta in gioco è altissima: per lo Stato danese e le istituzioni di controllo, per i sindacati che dovranno difendere le condizioni e i diritti di tutti i lavoratori e il modello danese.

## Bibliografia

- Arbejdstilsynet (2018). *Årsopgørelse* (La dichiarazione annuale dell'autorità danese per l'ambiente di lavoro - incidenti sul lavoro 2013-2018). <https://at.dk/media/5772/arbejdstilsynets-aarsopgoerelse-2018-anmeldte-arbejdsulykker-2013-2018.pdf>.
- Bejer-Andersen, T. (2020). «Trends for Byggebranchen» (Tendenze per il settore edile). *Byggefakta*. <https://www.byggefakta.dk/rapporter/trends-for-byggebranchen>.
- Belloni, G.; Vesco, A. (2018). *Come pesci nell'acqua*. Roma: Donzelli.
- Buch, S.; Odgaard, G. (2010). *Produktiviteten i byggeriet* (La produttività nella costruzione). Copenhagen: BAT-Kartellet. <https://batkartellet.dk/wp-content/uploads/2016/03/Produktivitetenbyggerietnov2010.pdf>.
- Center for Økonomi (2019). *Analyse af udenlandsk arbejdskraft* (Analisi della manodopera straniera). Copenhagen: Rådhuset. [https://www.kk.dk/sites/default/files/analyse\\_af\\_udenlandsk\\_arbejdskraft\\_2019\\_tilgaengelig.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/analyse_af_udenlandsk_arbejdskraft_2019_tilgaengelig.pdf).
- Dansk Byggeri; Deloitte (2019). *Regnskabsanalyse* (Analisi contabile). <https://www.danskyggeri.dk/media/41689/regnskabsanalyse-2019.pdf>.
- Mathiassen, J. (2016). *Den faglige indsats på Metroen* (L'impegno sindacale sulla Metro). [https://www.academia.edu/35442440/Den\\_faglige\\_indsats\\_p%C3%A5\\_Cityringen\\_2](https://www.academia.edu/35442440/Den_faglige_indsats_p%C3%A5_Cityringen_2).
- Mathiassen, J.; Jensen, K. (2014). *Kamppladser* (Campi di battaglia). Copenhagen: Informations Forlag.
- Odgaard, G. (2019). *Vi skal sikre lønmodtagerne en fair fri bevægelighed i EU* (Dobbiamo garantire un'equa libera circolazione dei lavoratori nell'EU). Copenhagen: BAT-Kartellet. <https://batkartellet.dk/wp-content/uploads/2019/04/BAT-EU-bud.pdf>.