



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA

**DIPARTIMENTO DI FILOSOFIA, SOCIOLOGIA,
PEDAGOGIA E PSICOLOGIA APPLICATA**

CORSO DI LAUREA IN

**PLURALISMO CULTURALE, MUTAMENTO SOCIALE E
MIGRAZIONI**

TESI

**CANTIERE, CAMPO, CASA E TERRITORIO.
I LAVORATORI MOBILI NEI GRANDI CANTIERI EDILI**

Relatore
Prof. Devi Sacchetto

Laureando
Leonardo Barban

matricola n° 2120943

ANNO ACCADEMICO 2024-2025

INDICE

Introduzione	6
Capitolo 1 – EDILIZIA. Il settore, la forza lavoro, le grandi opere in Italia e nel vicentino . .	8
1.1 Il settore edile – una panoramica	9
1.2 Le imprese edili	12
1.3 Lavoratori edili: la composizione della forza lavoro nel settore delle costruzioni .	13
1.4 Le grandi opere	18
1.5 I grandi cantieri a Vicenza e Provincia	21
1.5.1. Superstrada Pedemontana Veneta	22
1.5.2. Alta Velocità ferroviaria Verona – Padova	24
1.5.3. Villaggio della Pace – villaggio militare statunitense di Torri di Quartesolo (VI)	27
1.6 Conclusioni	30
Capitolo 2 – IN CANTIERE. Le condizioni di lavoro nei grandi cantieri edili del vicentino .	31
2.1 I regimi del lavoro vivo nel mercato globale	31
2.2 In cantiere: il processo produttivo e l'organizzazione del lavoro nelle grandi opere	33
2.3 La forza lavoro fungibile	37
2.4 Lavoratori mobili	45
2.5 SINDACATO	50
2.5.1. Cassa Edile: bilateralità e contrattazione	51
2.5.2. La contrattazione nei grandi cantieri edili	55
2.5.3. La sicurezza in cantiere	57
2.6 Su la testa	62
Capitolo 3 – TRA CAMPO E CASA. La vita dei lavoratori mobili oltre il cantiere	68
3.1 Ri-produzione sociale	68
3.2 IN CAMPO	70
3.2.1. Il Regime Dormitorio, la dislocazione della forza lavoro e l'alloggio come spazio di riproduzione e resistenza	74
3.2.2. Il tempo libero in campo base	77

3.3 A CASA	83
3.3.1. Relazioni e affettività: il 'fare famiglia' dei lavoratori mobili	84
Capitolo 4 – TERRITORIO. Esiti e anomalie della territorializzazione delle operazioni di capitale	89
4.1 Lo spazio imploso	89
4.2 Razionalità logistiche	93
4.3 General Contractor, Project Financing e il 'Blocco granitico'	97
4.4 Regime di cantiere e controllo del territorio nel 'centralismo veneziano'	104
4.5 Il Territorio perduto	109
4.6 R-Esistenze	116
Conclusioni	120
Bibliografia	123

Introduzione

Negli ultimi anni Vicenza e la sua provincia sono state oggetto di una intensa infrastrutturazione che ha attirato sul territorio un numero ingente di aziende e lavoratori provenienti da tutta Italia, ma anche da altri paesi europei ed extra-europei. Un flusso di manodopera importante si è riversato nei paesi della provincia, seguendo le commesse delle grandi opere infrastrutturali; una quantità di manodopera che deve essere coordinata, spostata e dislocata sul territorio in base alle necessità del ciclo produttivo di cantiere ma che necessita anche di infrastrutture di accoglienza e ristoro. Al tempo stesso l'estesa cantierizzazione ha ridisegnato il paesaggio vicentino e riorganizzato gli assetti funzionali e urbanistici del territorio producendo ulteriori fattori di pressione sulle matrici ambientali locali, già fortemente stressate dalla dispersione edilizia caratteristica della fascia pedemontana della pianura veneta.

Questa tesi quindi, indaga senza pretesa di esaustività, quelle che sono le condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori mobili che si spostano da un cantiere all'altro, adattandosi a vivere nei campi base o negli alberghi low-cost. Una forza lavoro estremamente differenziata e intrinsecamente precaria che rispecchia la frantumazione del processo produttivo di cantiere nella miriade di subappalti che sempre più caratterizzano l'organizzazione del lavoro nel settore edile. Nel primo capitolo del presente lavoro si analizza il settore delle costruzioni in Italia, nelle fasi alterne di crescita e crisi che ne hanno segnato l'andamento negli ultimi quindici anni. In seconda battuta si concentra il focus dell'analisi sul settore edile veneto e vicentino in particolare, tracciando un quadro dei principali grandi cantieri che hanno interessato la provincia di Vicenza in questi anni. Nel capitolo secondo si entra nel vivo dell'indagine, focalizzando l'attenzione sull'organizzazione del processo produttivo in un grande cantiere. Si passa poi ad indagare le modalità di reclutamento, inquadramento e disciplinamento della forza lavoro per passare, nella seconda parte del capitolo, a indagare le relazioni tra lavoratori e datori di lavoro affrontando il tema delle relazioni sindacali prendendo in esame il caso studio di una vertenza occorsa all'interno del cantiere del villaggio militare statunitense di Vicenza.

Il terzo capitolo si focalizza sull'aspetto riproduttivo della forza lavoro in edilizia affrontando il

tema dell'alloggio e dei servizi per la forza lavoro mobile occupata nelle grandi opere. Si prosegue poi a esaminare quella che è la dimensione del tempo extra lavorativo, delle relazioni con i colleghi al di fuori dei cantieri e delle relazioni affettive con le partners e i figli, spesso lontani centinaia o migliaia di chilometri.

Per finire, nel quarto e ultimo capitolo esamina come i grandi cantieri infrastrutturali ridisegnano il territorio e i suoi assetti funzionali e urbanistici e a monte, come queste opere vengono concepite nell'ambito della pianificazione territoriale e poi calate in uno spazio fortemente antropizzato come quello della provincia di Vicenza; quali effetti producono e quali attriti e resistenze incontrano.

Questo studio è stato realizzato facendo ricorso alla ricerca empirica qualitativa, nell'arco di circa un anno, da settembre 2024 a settembre 2025. In questo periodo di tempo sono state realizzate 20 interviste semi-strutturate e non strutturate e un focus-group, nel contesto del territorio della città di Vicenza e della provincia tra Vicenza e Verona, di cui 10 interviste semi-strutturate ad altrettanti lavoratori edili impiegati nei grandi cantieri del territorio vicentino; un'intervista non strutturata realizzata nel corso di un presidio sindacale animato da 12 lavoratori edili presso la prefettura di Vicenza; 2 interviste semi-strutturate e 2 interviste non strutturate ad altrettanti funzionari sindacali delle tre principali sigle del settore edile; un'intervista semi-strutturata divenuta un focus-group con due funzionari sindacali e due Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza Territoriale (RLST); un'intervista semi-strutturata al responsabile di Confindustria Vicenza per il settore edile; 3 interviste non strutturate ad altrettanti testimoni privilegiati membri o ex membri di associazioni e comitati ambientalisti o territoriali; una intervista non strutturata a una ricercatrice di urbanistica dell'Università di Ferrara. I partecipanti alle interviste sono stati selezionati attraverso un metodo di campionamento a valanga in cui è stato fondamentale l'apporto e la collaborazione prestata dalle rappresentanze sindacali del settore; altre modalità di accesso al campo, quali l'affissione di annunci presso le tavole calde e le trattorie dislocate nei pressi dei cantieri ove i lavoratori trascorrono la pausa pranzo, non hanno portato agli esiti sperati. Tutte le interviste sono state condotte in presenza ma non tutte sono state registrate a causa del mancato consenso da parte di alcuni intervistati.

Cap.1 – EDILIZIA

il settore, la forza lavoro e le grandi opere in Italia e nel vicentino

Nel presente capitolo si cercherà di fotografare l'andamento del settore delle costruzioni che negli ultimi decenni ha attraversato cicli alterni di espansione e di crisi. Ad oggi il settore sta vivendo un periodo di espansione legato alle ingenti sovvenzioni pubbliche che ne hanno risollevato le sorti in seguito alla crisi post-pandemica e prima ancora, alla crisi finanziaria del 2008 dalla quale non si era mai del tutto risollevato. Nell'ultimo biennio tuttavia, la crescita sembra scontare un rallentamento, prospettando un futuro incerto. Caratterizzato da un mercato estremamente frammentato, l'edilizia impiega una grossa fetta di mano d'opera immigrata, con bassi livelli di qualificazione professionale come pure la forza lavoro autoctona, per la quale si registra un progressivo invecchiamento cui non segue un ricambio occupazionale; di questi processi si tratterà più estesamente nei primi paragrafi del presente capitolo.

Con l'estinzione degli incentivi per l'efficientamento energetico e il recupero del patrimonio residenziale privato, sono le grandi opere infrastrutturali che costituiscono oggi, il volano per la tenuta dei livelli produttivi raggiunti nel triennio 2021-2023. In particolare, il territorio della provincia di Vicenza è al centro di importanti interventi di infrastrutturazione che ne stanno ridefinendo gli assetti territoriali e che promettono di attirare in loco, non solo una generosa fetta di finanziamenti pubblici ma anche un gran numero di aziende e di lavoratori. Superstrada Pedemontana Veneta, Alta Velocità ferroviaria e molti, molti altri cantieri di medie dimensioni stanno ridefinendo il paesaggio della provincia berica; proprio su queste grandi opere si focalizzerà l'ultima parte del capitolo, al fine di tracciare un quadro d'insieme sulle grandi opere che insistono sul territorio vicentino.

1.1 Il settore edile – una panoramica

Il settore delle costruzioni riveste un ruolo cruciale nell'economia nazionale, non solo per la sua capacità di generare occupazione e crescita, ma anche per le sue peculiari dinamiche produttive: nel 2019, il valore aggiunto generato dal settore delle costruzioni derivava per il 36% dalla produzione, mentre gli acquisti di beni e servizi incidevano per il restante 64%, di cui solamente il 4% era afferente a beni importati dall'estero (Civiero et al. 2025, p.147). Per questa ragione il settore è ritenuto strategico nelle politiche di sviluppo e di rilancio economico dal momento che si rivolge quasi esclusivamente al mercato interno per l'acquisto dei beni e servizi necessari al processo produttivo. Di conseguenza, i benefici per l'esteso mercato indotto restano prevalentemente entro i confini nazionali. Proprio il settore delle costruzioni infatti, è stato al centro di importanti misure economiche messe in campo per fronteggiare la crisi pandemica; tuttavia nel 2024 l'edilizia è al centro di tendenze che sembrano ravvisare un generale rallentamento per il prossimo futuro. Infatti, mentre l'economia italiana chiude il 2024 con un +0,7% su base annua, il settore delle costruzioni registra una frenata degli investimenti pari al -5,3% in termini reali rispetto all'anno precedente. Un risultato segnato da tendenze contrastanti che si registrano nel comparto abitativo e in quello non residenziale. Sul primo pesa soprattutto il venir meno degli incentivi relativi alla manutenzione straordinaria residenziale; di contro, prosegue il buon andamento del non residenziale, trainato dal boom delle opere pubbliche legate ai lavori per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Secondo il monitoraggio effettuato dall'Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE), a febbraio 2025 risulta completato il 16% delle gare PNRR pubblicate a partire dal 1° novembre 2021. Il 35% è attualmente in corso, mentre il restante 49% deve ancora essere avviato. Pertanto, per le opere pubbliche si prefigura un ulteriore e significativo incremento (+16% su base annua), trainato dai progetti PNRR, la cui massima realizzazione si prevede nel biennio 2025-2026 ma che potrebbe estendersi al 2027 con una flessione a partire dal 2028 (ANCE, 2025, p.5). In base ai dati diffusi dalla Commissione Nazionale Paritetica per le Casse Edili (CNCE)¹, va tuttavia sottolineato come la crescita non risulti omogenea a livello territoriale, con forti differenze registrate tra le regioni del Nord e del Sud nel corso del 2023. Infatti, se prendiamo in esame il segmento Lavori Pubblici, emerge come l'80% dei cantieri sia collocato nelle regioni del Centro (31%) e soprattutto del Nord (48%) (Civiero et al. 2025, p.149).

1 La Cnce è un ente nazionale costituito dalle parti sociali firmatarie dei CCNL dell'edilizia, che svolge un ruolo di indirizzo, controllo e coordinamento del sistema delle 114 Casse Edili/Edilcasse presenti sul territorio italiano. Le Casse Edili sono enti bilaterali, gestiti congiuntamente dalle organizzazioni degli imprenditori e da quelle dei lavoratori, il cui ruolo è riconosciuto dalla legge italiana. Secondo la Corte Costituzionale gli «enti bilaterali sono organismi privati istituiti dalla contrattazione collettiva» e diffusi in diversi settori economici, soprattutto in quei comparti contraddistinti da una particolare instabilità del lavoro e frammentazione produttiva come l'edilizia.

Per quanto riguarda il Veneto, il settore delle costruzioni rappresenta l'11,5% del PIL regionale in termini di investimenti, nel quale lavorano il 17,9% del totale degli addetti dell'industria pari al 6,4% del totale degli occupati (per l'Italia, rispettivamente, il 25,2% e il 6,7%) (ANCE, 2025, p.6). Il 2024 segna un calo degli investimenti in costruzioni del -5,6% rispetto all'anno precedente, interrompendo la dinamica positiva iniziata nel 2016 e consolidatasi con la marcata espansione nel triennio 2021-2023. Anche in questo caso pesa il ridimensionamento degli incentivi fiscali legati all'efficientamento energetico degli immobili residenziali; in particolare, i lavori realizzati in Veneto, dopo aver raggiunto un picco di 4 miliardi nel 2023, hanno sperimentato un notevole ridimensionamento nel 2024, attestandosi a poco più di 1,8 miliardi, interessando il 7,5% dello stock edilizio residenziale regionale pari a 60mila interventi (*Ibidem*). Allo stesso tempo anche in Veneto si delinea una nuova fase, caratterizzata da un'accelerazione delle opere pubbliche: i progetti infrastrutturali e gli investimenti nel settore pubblico infatti, stanno acquisendo un ruolo sempre più centrale, condizionando in modo molto più incisivo le dinamiche complessive del settore edile regionale.

Con riferimento all'occupazione nel settore delle costruzioni, i dati estrapolati dalle Casse Edili denotano nel 2024 per il Veneto, un aumento del +4,8% nel numero delle ore lavorate e del +6,7% per quello dei lavoratori iscritti (*Ibidem*, p.7) e questo nonostante il significativo calo registrato nei permessi di costruzione relativi all'edilizia privata che ha segnato gli ultimi anni e che nel 2023 registra un -8% su base annua a livello regionale, con le sole province di Vicenza e Belluno che presentano aumenti tendenziali del +0,5% e del +17,3%. Al contrario, per quanto attiene all'edilizia non residenziale, i permessi nel 2023 sono aumentati del +14%, confermati dai dati relativi alla spesa in conto capitale per opere pubbliche dei comuni veneti che nel 2024 segna un'impennata del +27,4%. Al contrario, a livello regionale si registra un netto calo dei bandi di gara emessi nel 2024 pari al -3% in valore su base annua e del -24% nel numero di iniziative pubblicate, legato al progressivo esaurimento delle fasi di gara riferite agli interventi PNRR, per cui si stima un'ulteriore flessione degli investimenti nel corso del 2025, contenuta dalla fase attuativa delle opere pubbliche nel biennio 2025/26, con un progressivo aumento dell'incertezza per il biennio successivo, in cui tale spinta andrà esaurendosi (*Ibidem*, p.7-8). Nel settore edile dunque, a livello nazionale come in Veneto, si sta registrando un sostanziale cambio di paradigma con la contrazione delle attività nel comparto residenziale a favore di un incremento significativo degli appalti pubblici e dei grandi cantieri.

Su questa scia si pone anche la testimonianza del rappresentante per il settore edile della sezione vicentina di Confindustria che rileva le medesime tendenze:

“Quindi almeno su Super-bonus direi che non è stato considerato, cioè dopo qualche gioco iniziale, ma negli anni, parliamo insomma quando è stato adottato nel 2020-2021, non ha avuto una grande attenzione da parte delle imprese tradizionali. Gli altri operatori come le dicevo sì, ma erano operatori che neanche sono transitati, che non siamo neanche mai riusciti a intercettare, forse perché non avevano nemmeno le caratteristiche. Il PNRR no, il PNRR ha qualche effetto; ha sicuramente avuto un effetto importante a livello di opere pubbliche ovviamente, effetti indotti, quindi un po' la risistemazione del territorio, magari anche qualche opera, [...]

Sono sicuramente interessanti, non hanno anche qui portato direi, a un grande aumento a livello occupazionale, però sicuramente hanno consentito a molte aziende, ed è un effetto di ricaduta positiva che c'è tuttora, di avere insomma, delle commesse abbastanza stabili nel tempo; [...] Tutto sommato rispetto ad altri settori come i settori del manifatturiero classici, che stanno già risentendo pesantemente una fase di recessione, molte e anche molte delle mie imprese, stanno ancora operando sulla scorta dei lavori del PNRR e quindi hanno opere cantierabili che hanno in portafoglio, che probabilmente occuperanno almeno fino alla fine di quest'anno. Ecco, c'è un po' di preoccupazione, questo lo anticipo, su quello che potrà succedere quando appunto, si esauriranno i finanziamenti del PNRR, quindi potrebbe essere che nel 2026 si debba fare i conti con una caduta dei volumi di lavoro legati al venir meno di queste tipologie di commesse.”

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

In questa testimonianza si pone l'accento anche su quelle che sono le conseguenze dei bonus elargiti dal governo negli ultimi anni per l'efficientamento energetico e il recupero del patrimonio edilizio residenziale privato del Paese, di cui daremo conto solo sommariamente in questa sede. Tuttavia, a fronte degli esiti prodotti da tali misure sul settore edile e non solo, si cercherà di fornire comunque degli elementi di lettura del fenomeno rimandando, per un approfondimento, ad altri lavori. Com'è stato osservato da Papi (2024), l'eccessiva aliquota delle agevolazioni ha di fatto eliminato il conflitto di interessi tra acquirenti e fornitori; l'automaticità dell'agevolazione, la generosità dei massimali di spesa, la possibilità di fruire della cessione del credito o dello sconto in fattura e la mancanza di un tetto alla spesa complessiva della misura incentivante, hanno favorito la diffusione di atteggiamenti opportunistici che nei fatti si sono sostanziati in una sovrapproduzione dei lavori, gonfiando artificiosamente la domanda che ha sospinto l'inflazione, con un'impennata dei costi dei materiali, determinando di conseguenza, pesanti ricadute sulle finanze pubbliche (la spesa complessiva per il Super-bonus è di circa 160,5 miliardi a fronte dei 71 miliardi di spesa previsti) (Papi, 2024, pp.14-15). Inoltre, il forte incentivo offerto dai bonus in un settore come quello delle costruzioni, gravato da una crisi ultradecennale, ha incentivato l'ingresso nel mercato edile di nuove

imprese come ci indica la seguente testimonianza:

“(Abbiamo assistito) al fiorire di imprese di nuova costituzione, anche fatte da operatori che non avevano una particolare esperienza del settore; che sono fiorite, ma così come sono fiorite poi, sono anche morte, con qualche fenomeno anche in chiaro-scuro, cioè situazioni di cooperazione non sempre legale”.

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

1.2 Le imprese edili

Le imprese edili censite presso il registro ASIA dell'ISTAT nel 2023 sono 543mila, di cui quasi il 62% (più di 335mila) rappresentato da realtà con un unico addetto, un ulteriore terzo (quasi 180mila imprese) composte da 2-9 addetti, mentre le imprese medie (10-49 addetti) e le grandi (50 addetti e oltre) rappresentano rispettivamente il 5% e lo 0,4%. La dimensione media delle imprese nel settore si attesta a 3 addetti ad impresa, un dato che rispecchia la forte frammentazione dell'offerta come evidenziano anche i volumi d'affari dichiarati, che in edilizia sono molto ridotti, con quasi il 70% delle realtà produttive settoriali con un fatturato annuo inferiore ai 200mila euro e un altro 15% che ricade nella fascia 200mila-500mila euro (ANCE, 2025, p.10).

Le costruzioni in Veneto contano circa 50mila imprese nel 2023, pari al 9,2% del dato complessivo nazionale. Anche qui il settore si presenta molto frammentato con circa il 62% delle imprese costituite da realtà con un addetto e un ulteriore terzo che rientra nella fascia 2-9 addetti. Anche i volumi di affari si attestano su livelli contenuti: il 67% delle imprese di costruzioni nella regione infatti, dichiara un fatturato inferiore ai 200mila euro e un ulteriore 15,6% ricade nella fascia 200mila-500mila. La distribuzione per provincia delle imprese operanti nel settore evidenzia un peso prossimo al 20% in ciascuna delle province di Padova, Verona e Treviso; seguono Vicenza (17,1%) e Venezia (16,4%); quote più contenute caratterizzano le realtà di Belluno e Rovigo (circa il 4% del totale). Sulla scia del trend nazionale anche in Veneto, nel 2023 l'offerta produttiva delle costruzioni è in espansione, rafforzando il trend positivo in atto dal 2020. In quattro anni, infatti, il numero di imprese operanti nel settore è aumentato di quasi 4mila unità (+8,6%), recuperando parzialmente la forte perdita registrata in un decennio di crisi 2008-2019 durante il quale sono scomparse dal mercato quasi 16mila imprese in regione; uno dei valori più elevati a livello nazionale. La crescita nel quadriennio considerato è generalizzata alle aziende di tutte le classi di addetti, con incrementi superiori al 20% per le realtà di dimensioni più elevate, a conferma di un progressivo consolidamento strutturale del settore. Parallelamente, si assiste ad un aumento, anche se molto contenuto, della dimensione media che passa da 2,7 addetti per impresa nel 2019 ai 2,8 di

quattro anni dopo (ANCE, 2025, pp. 11-12).

Al 31 dicembre del 2023 sono circa 11.113 le imprese del settore edile registrate presso la Camera di Commercio di Vicenza mentre si contano 12.254 unità locali (o luoghi fisici nel quale un'unità giuridico-economica esercita una o più attività economiche) (CCIA Vicenza, 2023)²; di queste ultime 10.221 contano da 1 a 9 addetti, 553 da 10 a 49 addetti, 43 tra i 50 e i 250 addetti e solo 25 supererebbero i 250 addetti, mentre per 1.412 mancherebbe il dato (*Ibidem*, p.8).

Queste tendenze trovano conferma anche nelle testimonianze degli operatori del settore:

“Ora, noi oggi come oggi abbiamo circa una settantina di aziende iscritte alla nostra sezione, ovviamente le imprese non sono iscritte solo a noi, ci sono altre imprese che sono iscritte ad altre associazioni di categoria delle Piccole e Medie Imprese, del mondo dell'Artigianato che per sua definizione ha molte più imprese; sono imprese piccole fatte da titolare, magari ha due o tre collaboratori, anche se poi in realtà all'interno del mondo artigiano, proprio per questa caratteristica che dicevo che anche le nostre imprese sono piccole, le imprese sono grandi quanto le nostre. Troviamo anche lì imprese su 10-12 unità, alcune imprese sono iscritte a noi, altre sono iscritte alle associazioni del mondo Artigiano. Le PMI avranno 10-20 aziende, vado a spanne, non ho un dato esatto delle associazioni Piccole e Medie Imprese, [...]”

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

L'edilizia in Veneto e in provincia di Vicenza quindi, similmente al comparto nazionale ma in forma forse ancor più accentuata, si caratterizza per una struttura produttiva fortemente frammentata che si ripercuote sulle dinamiche occupazionali e sulle condizioni di lavoro degli addetti del settore di cui si darà conto più avanti nel corso del presente lavoro.

1.3 Lavoratori edili: la composizione della forza lavoro nel settore delle costruzioni

Tra il 2014 e il 2023, gli occupati nelle costruzioni in Italia sono cresciuti del 5,6% (+81 mila unità) (Corti, Roiatti, Sala, 2025, pp.2-3)³, una crescita non indifferente se non si considera la

2 Camera di Commercio di Vicenza, “Relazione sullo stato dell’economia vicentina nel 2023”, p.3

<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.vi.camcom.it/downloadDoc.php%3Ff%3Dall%255F4747%255F1%255Fall%255F4747%255F1%255FRelazione%255FSTAT%255F05Relazione23%255FDemografialImprenditoriale%252Epdf%26id%3D4747%26r%3D2&ved=2ahUKEwi3sL3s6s2OAxUVgf0HHT6dA1MQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw1OVBoZpAuCjIt2GjIL8p9U>

<https://www.vi.camcom.it/downloadDoc.php%3Ff%3Dall%255F4747%255F1%255Fall%255F4747%255F1%255FRelazione%255FSTAT%255F05Relazione23%255FDemografialImprenditoriale%252Epdf%26id%3D4747%26r%3D2&ved=2ahUKEwi3sL3s6s2OAxUVgf0HHT6dA1MQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw1OVBoZpAuCjIt2GjIL8p9U>

<https://www.vi.camcom.it/downloadDoc.php%3Ff%3Dall%255F4747%255F1%255Fall%255F4747%255F1%255FRelazione%255FSTAT%255F05Relazione23%255FDemografialImprenditoriale%252Epdf%26id%3D4747%26r%3D2&ved=2ahUKEwi3sL3s6s2OAxUVgf0HHT6dA1MQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw1OVBoZpAuCjIt2GjIL8p9U>

<https://www.vi.camcom.it/downloadDoc.php%3Ff%3Dall%255F4747%255F1%255Fall%255F4747%255F1%255FRelazione%255FSTAT%255F05Relazione23%255FDemografialImprenditoriale%252Epdf%26id%3D4747%26r%3D2&ved=2ahUKEwi3sL3s6s2OAxUVgf0HHT6dA1MQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw1OVBoZpAuCjIt2GjIL8p9U>

3 Corti M., Roiatti M., Sala J., “Analisi e prospettive del settore delle costruzioni in Lombardia: competenze e occupazione per il futuro”, 20 marzo 2025, Fondazione Adept a cura di, ANCE Lombardia, pp.2-3

<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ance.it/wp-content/uploads/allegati/slide.pdf&ved=2ahUKEwj75eCpnsaOAxVKhv0HHU1fDGAQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw1OS4RoShe9CYFca0wMpwIL>

forte crisi che ha interessato il settore nel decennio 2010-2020, in cui il numero di imprese attive è diminuito del 18,5% (da 1.125.499 a 916.808 imprese) e il numero di occupati è sceso addirittura del 29,8% (da 2.905.356 a 2.039.046 persone) (Bagnardi et al., 2024, pp.7-8). Il Mezzogiorno ha registrato l'aumento maggiore di addetti (+17,2%), seguito dal Nord-ovest (+4,3%), mentre Centro e Nord-est sono in leggero calo (-1,7% e -0,6%). Il Nord Italia rimane l'area che assorbe la maggior parte della forza lavoro in edilizia con circa 755mila occupati, pari al 49,3% della forza lavoro complessiva nel 2023 (Corti, Roiatti, Sala, 2025).

Tra il 2018 e il 2023 infatti, l'occupazione edile nel Nord Italia è aumentata del 10,5%(+72 mila unità), con un picco tra il 2020 e il 2022 (+13,9%, +60 mila occupati) grazie al Super-bonus. L'espansione del mercato del lavoro edile al Nord ha visto un forte incremento dei lavoratori dipendenti (+11,7%, +49 mila unità), mentre i lavoratori autonomi sono diminuiti (-10,3%, -33 mila unità): con riferimento al 2023, il 64,8% degli occupati nel settore sono dipendenti e solo il 35,2% autonomi. Gli uomini costituiscono il 90,5% dell'occupazione nel settore edile (683 mila unità), mentre le donne solo il 9,5% (72 mila unità); la maggior parte dei lavoratori ha tra i 35 e i 64 anni (76,9% del totale), mentre i giovani (15-34 anni) rappresentano il 20,5%, con i lavoratori sotto i 25 anni che rappresentano solo il 10,46% del totale della forza lavoro. Molto forte è anche la presenza di stranieri che al Nord costituiscono il 20,8% degli edili, aggirandosi attorno alle 157 mila unità (*Ibidem*, pp.4-6).

A tal proposito, la testimonianza di un osservatore privilegiato conferma queste tendenze relativamente al settore edile in provincia di Vicenza:

“Considera che oggi nel nostro settore, nell'edilizia la presenza di stranieri o comunque lavoratori comunitari o extra-comunitari è arrivato ormai al 50%, quindi all'interno dei cantieri ci sono un 50% di lavoratori stranieri, immigrati, comunitari ed extra-comunitari e un altro 50 % di lavoratori italiani. Abbiamo un grossissimo problema, e questo riguarda anche le grandi opere, di ricambio generazionale; i giovani non vengono a fare il nostro mestiere, dico nostro perchè anch'io provengo dal settore dell'edilizia. Mentre nei miei anni c'erano anche giovani italiani che si avvicinavano al nostro settore oggi anche le grandi aziende del territorio fanno gran fatica nonostante possano dare garanzia di salute, sicurezza, qualità, stipendi certi, nonostante questo fanno fatica a trovare giovani e persone con una certa professionalità perché chiaramente c'è stato un buco generazionale che ha fatto sì di non avere un grande ricambio; per cui le persone che hanno professionalità sono over 50, c'è un buco dei 30-40 anni per cui lavoratori che hanno una certa professionalità di quell'età ce ne sono pochi o stanno crescendo professionalmente e li fanno

diventare capi cantiere o capi squadra o lavoratori specializzati del futuro per cui anche nelle grandi opere c'è questa difficoltà di reclutamento. Proprio per questo tutte le grandi aziende si stanno muovendo con progetti di formazione e di assunzione di lavoratori guardando anche fuori dalla UE. Fino a qualche anno fa erano soprattutto serbi, albanesi, rumeni, oggi ci troviamo anche tanti indiani, che è piuttosto inusuale, bangladesi o nord africani, non marocchini che erano la prima generazione di migranti ma egiziani o tunisini o altre popolazioni che entrano nei nostri cantieri con tutta la difficoltà legata alla lingua.”

(Funzionario sindacale provinciale per il settore edile di Vicenza, FILLEA-CGIL, 27 settembre 2024)

Una situazione totalmente differente si registra nel Mezzogiorno, dove sono impiegati solamente l'8,2% degli stranieri occupati nell'edilizia (Civiero et al. 2025, p.152). Proprio tra gli stranieri si registra un tasso di qualificazione professionale inferiore alla pur bassa media di settore, con il 55,3% di operai comuni contro il 43,7% che si registra nell'intero settore; la quota di operai qualificati in edilizia si attesta al 30% e gli specializzati al 27,5% (*Ibidem*). L'alta percentuale di stranieri e il basso livello di qualificazione fanno il paio con la pervasività del lavoro informale che fa dell'edilizia un settore che secondo l'ISTAT è stato costantemente più informale rispetto alla media dell'intera economia negli ultimi 25 anni. Infatti, per fronteggiare la recessione seguita al crollo finanziario del 2008, le imprese hanno espulso manodopera formale, reintegrandola in modo informale (Bagnardi, 2023, pp.355-357). Secondo le stime sulla congruità dell'Osservatorio CNCE, che mette a confronto il valore dei lavori di un determinato cantiere e il numero di lavoratori ivi occupati per verificare la coerenza tra l'importo dei lavori e numero di operatori che vi lavorano, nel 2023 si registra una profonda differenza territoriale tra il Mezzogiorno ove la percentuale di cantieri non congrui è maggiore, e il resto del Paese e in particolare rispetto alla media del Nord Est, l'area più virtuosa. Secondariamente emerge una diffusa informalità soprattutto nell'ambito del mercato privato rispetto a quello pubblico in tutte le aree del Paese e anche nelle regioni del Nord Est (Civiero et al. 2025, p.153).

Tabella 1 – Cantieri Conclusi pubblici e privati congrui e non congrui per area geografica (2023)

ZONA	CANTIERI TOTALI	% NON CONGRUI	CANTIERI PUBBLICI	% NON CONGRUI	CANTIERI PRIVATI	% NON CONGRUI
Nord Ovest	59.545	11%	16.708	8%	42.837	13%
Nord Est	42.628	7%	14.648	6%	27.980	8%
Centro	61.980	11%	17.895	7%	44.085	12%
Sud	26.603	15%	7.963	12%	18.640	17%
Isole	16.741	14%	5.923	10%	10.818	16%
TOTALE	207.497	11%	63.137	8%	144.360	13%

Fonte: Cnce_Edilconnect.

Il fenomeno della diffusione dell'informalità lavorativa si spiega in parte anche per le dinamiche caratteristiche del processo produttivo del settore edile che risulta intrinsecamente precario, legato com'è alla durata del singolo progetto o cantiere, tanto che nella normativa di riferimento si prevede l'istituto del licenziamento per fine cantiere o per fine fase lavorativa in edilizia con l'esonero del datore di lavoro, dall'applicazione della disciplina del licenziamento collettivo e del versamento del ticket di licenziamento per i dipendenti a tempo indeterminato (art.24 c.4 della L. 223/91)⁴.

L'elevata precarietà e i bassi livelli di qualificazione restituiscono un'immagine del settore con uno scarso appeal per le nuove generazioni che percepiscono il lavoro nelle costruzioni come fisicamente gravoso e con basse possibilità di crescita professionale. Tuttavia, se questa rappresentazione può essere valida per quella parte di imprese non specializzate, spesso costituite interamente da manodopera straniera, dove la spinta ad economizzare si traduce spesso in pratiche al limite della legalità verso i lavoratori, sempre più aziende del settore edile stanno investendo nella formazione delle maestranze e nell'innovazione tecnologica. Nel mercato del lavoro edile, infatti, si registra una elevatissima richiesta di lavoratori specializzati, la cui carenza cronica spinge le aziende a innalzare le gratifiche e gli incentivi rivolti alla mano d'opera qualificata e, non di rado, a rivolgersi al mercato del lavoro estero, spesso anche extra-europeo, in cerca delle figure professionali di cui abbisognano (Civiero et al. 2025, pp.159-160; Corti, Roiatti, Sala, 2025 pp.7-11). Di seguito si riporta una breve testimonianza circa la convenzione stipulata da ANCE con l'omologa associazione di categoria tunisina ELIS, per formare lavoratori edili tunisini per il loro impiego nel settore delle costruzioni italiano⁵:

4 La Costa Renzo, "Licenziamenti in edilizia per fine lavori", Centro Studi Francesco e Vincenza Leggiadro, Associazione Nazionale Consulenti del Lavoro (ANCL), Bari, 2018, <https://anclbari.it/public/news/LicenziamentiEdiliziaFineLavori22052018.pdf>

5 ANCE.it, "Costruzioni: Ance e Elis per la formazione di 2mila operai tunisini nel settore edile", 03 luglio 2024, <https://ance.it/2024/07/costruzioni-ance-e-elis-per-la-formazione-di-2mila-operai-tunisini-nel-settore-edile/>

“Si sta cercando di attivare qualche canale di ingresso, posso solo segnalare per esempio che a livello dell'associazione nazionale di categoria a cui fa capo il mondo di imprenditori industriali, che è l'Associazione Nazionale di Costruttori Edili, acronimo ANCE, è stato attivato un progetto sperimentale che prevederebbe nel territorio italiano, l'ingresso di circa 500 lavoratori del settore edile provenienti dalla Tunisia, attivando collaborazioni con l'equivalente associazione nazionale tunisina e anche con l'associazione locale. È un percorso ancora in via sperimentale, si avvale della previsione di legge che è stata introdotta dal cosiddetto decreto Cutro⁶, che è parzialmente modificato dal Testo Unico Immigrazione. Per cui a prescindere dagli ingressi che vengono ancora col sistema delle quote, per cui ogni anno vengono assegnate anche al settore edile determinate quote numeriche di ingresso, è possibile ottenere l'ingresso di lavoratori anche di media e bassa specializzazione che abbiano frequentato nel loro paese i corsi di formazione edile e l'esame non solo tecnico, ma anche linguistico, civico, gestiti in collaborazione con gli enti di formazione esteri, accreditati da enti di formazione a livello nazionale italiani, ed è in questo filone che si è inserito questo percorso.”

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

Secondo la Camera di Commercio di Vicenza, al 31 dicembre 2024, in provincia si contano 19.032 unità locali nel settore immobiliare (incluse anche unità di gestione immobiliare, non direttamente legate al settore delle costruzioni) con una crescita del numero di addetti del +2% per complessivi 29.414 addetti (CCIA Vicenza, 2025, p.1)⁷. Dalle testimonianze raccolte, tuttavia, gli addetti del settore delle costruzioni in provincia di Vicenza sarebbero molti meno:

“La nostra Cassa Edile che però si avvale per quello che poi dirò, anche degli apporti di altri dipendenti, conta all'incirca tra i 3.000 e i 4.000 operai iscritti e ci sono imprese iscritte sia da noi che non iscritte, ma che comunque sono iscritte alla Cassa Edile. La Cassa Edile Artigiana in provincia di Vicenza, recupera altre 2-3.000 persone, cioè siamo un settore sotto le 10.000 unità; però ci contiamo tutti, quindi anche l'imprenditore artigiano individuale, il titolare che opera da solo, l'imbianchino, il piastrellista e quant'altro, quindi un settore che nella nostra provincia

6 DECRETO-LEGGE 10 marzo 2023, n. 20; Disposizioni urgenti in materia di flussi di ingresso legale dei lavoratori stranieri e di prevenzione e contrasto all'immigrazione irregolare. (23G00030); <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2023-03-10:20>

7 Camera di Commercio Vicentina, “L'edilizia vicentina 'tiene' e vale 1,4 miliardi. Le compravendite tornano a crescere, ma anche i prezzi si confermano in aumento”, Comunicato stampa n.22 del 19 maggio 2025, p.1 <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.vi.camcom.it/downloadDoc.php%3Ff%3Dall%255F4219%255F1%255FCS%255F22%255F19%252E05%252E2025%252Epdf%26id%3D4219%26r%3D2&ved=2ahUKEwjTx92UosaOAxXhgf0HHQgoHYIQFnoECCAQAQ&usg=AOvVaw0AKPph5x8j614ArUZyQboB>

potrebbe registrare un po' meno di 10.000 unità.”

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

La sommaria panoramica sulla composizione della forza lavoro in edilizia ci restituisce l'immagine di un settore caratterizzato dalla forte presenza di mano d'opera maschile e immigrata, con livelli di qualificazione ancora piuttosto bassi. Un settore che, se ancora molto frammentato e afflitto da elevati livelli di informalità, ha ripreso a crescere in modo importante nella fase post-pandemica, segnando un consolidamento strutturale delle aziende del settore, con un aumento del numero dei lavoratori subordinati a fronte di un ridimensionamento delle partite-iva individuali. I consistenti investimenti legati ai grandi cantieri infrastrutturali finanziati con i fondi del PNRR fanno sperare per il prossimo biennio, nel consolidamento di questa tendenza.

1.4 Le grandi opere

Nel 2024 gli investimenti in opere pubbliche hanno registrato un significativo aumento, con una crescita del 21% in termini reali rispetto all'anno precedente. Questo slancio ha consentito di riportare i livelli produttivi del settore ai valori pre-crisi del 2008. Il principale fattore trainante di questa dinamica è stato l'avvio concreto degli investimenti previsti dal PNRR, molti dei quali sono entrati nella fase esecutiva proprio nel corso dell'anno. Secondo quanto riportato nella Sesta Relazione del Governo sullo stato di attuazione del PNRR⁸, al 31 dicembre 2024 la spesa complessiva sostenuta ammontava a 64 miliardi di euro, pari al 33% delle risorse disponibili del Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza. Il 52% della spesa sostenuta (34,5 miliardi) è riconducibile, infatti, a interventi di diretto interesse per il settore delle costruzioni: 14 miliardi di euro sono legati agli incentivi del Super-bonus, 20,5 miliardi sono invece destinati a investimenti infrastrutturali ferroviari e interventi promossi dagli enti locali, come l'edilizia scolastica. Un contributo importante alla crescita del comparto delle opere pubbliche nel 2024, deriva dagli investimenti nella rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), a cui è stata affidata una quota rilevante delle risorse PNRR – oltre 24 miliardi di euro – nell'ambito della Missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”. Nell'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati del 15 ottobre 2024⁹, i vertici di RFI hanno stimato in 9,1 miliardi la spesa per investimenti dell'anno 2024, con un incremento del 16% rispetto al 2023. Tra i principali cantieri attivi figurano le tratte Verona-Vicenza e Brescia-Verona dell'Alta Velocità / Alta Capacità (AV/AC), la Napoli-Bari, e il Terzo Valico dei Giovi. I lavori aggiudicati nel triennio 2022-2024

⁸ https://www.osservatoriorecovery.it/wp-content/uploads/2025/03/2025_03_27_Sesta-Relazione-al-Parlamento_Sezione-I.pdf

⁹ <https://webtv.camera.it/evento/26379>

superano i 38 miliardi di euro, molti dei quali stanno già generando effetti sui livelli produttivi. Anche ANAS (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali) ha registrato nel corso del 2024, un significativo aumento dell'attività con una crescita degli investimenti tecnici di circa il 13%, comprendenti nuove opere e manutenzioni straordinarie. Infine l'ulteriore rafforzamento della capacità di spesa degli enti locali ha segnato effetti significativi sul comparto edilizio con un incremento del 16,2% su base annua e una crescita della spesa per investimenti del +10,8% nel primo trimestre del 2025, secondo quanto rilevato dal SIOPE (Sistema informativo sulle operazioni degli enti pubblici)¹⁰ della Ragioneria Generale dello Stato. Tuttavia, resta da verificare nei prossimi mesi l'eventuale impatto delle misure restrittive introdotte dalla Legge di bilancio 2025¹¹ sugli investimenti degli enti locali, soprattutto alla luce del progressivo avvicinamento al termine delle misure previste dal PNRR.

Accanto al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), la programmazione 2021-2027 dei fondi strutturali europei rappresenta l'altro elemento cardine per le politiche infrastrutturali italiane. Per il ciclo di programmazione 2021-2027, l'Italia può contare su 74,94 miliardi di euro, di cui 42,69 di provenienza europea, tra fondi FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale)¹², FSE+ (Fondo sociale europeo Plus)¹³, JTF (Just Transition Fund)¹⁴ e FEAMPA (Fondo Europeo Affari Marittimi Pesca e Acquacoltura)¹⁵. Tuttavia, l'avanzamento del ciclo di programmazione 2021-2027 evidenzia come l'attuazione dei programmi sia ancora in una fase iniziale, ragion per cui a livello nazionale è stato adottato il Decreto Coesione (DL 60/2024)¹⁶, che prevede la riprogrammazione delle risorse europee 2021-2027 in coordinamento con il PNRR, orientando i fondi verso interventi strategici nei settori: risorse idriche, dissesto idrogeologico, ambiente, gestione dei rifiuti, trasporti sostenibili, energia, sviluppo sostenibile e transizioni verde e digitale.

Nel corso del 2024, il comparto delle opere pubbliche in Veneto ha registrato una robusta crescita, confermando il trend positivo già in atto, dovuto principalmente dall'accelerazione nell'attuazione degli investimenti del PNRR. Oltre agli interventi finanziati dal PNRR, nel 2024 il Veneto ha beneficiato anche di significativi investimenti connessi all'organizzazione dei Giochi Olimpici Invernali Milano-Cortina 2026. Tali risorse, hanno riguardato infrastrutture sportive, riqualificazione urbana, mobilità e accoglienza turistica, contribuendo in modo rilevante al comparto delle opere pubbliche regionali (ANCE, 2025, pp.39-43).

10 https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/e_government/amministrazioni_pubbliche/siope

11 <https://www.mef.gov.it/focus/Principali-misure-della-legge-di-bilancio-2025/>

12 <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/95/il-fondo-europeo-di-sviluppo-regionale-fesr->

13 <https://european-social-fund-plus.ec.europa.eu/it/cose-Ifse>

14 https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/just-transition-fund_en?prefLang=it

15 <https://www.masaf.gov.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/17193>

16 <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2024/07/06/24A03521/sg>

Considerando i comuni, responsabili di gran parte della spesa per investimenti locali, si riscontra, nel 2024, un deciso aumento del +24,7% rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nel periodo 2017-2024, la spesa in conto capitale dei comuni del Veneto è aumentata del +129,6%, segnando un'accelerazione senza precedenti nell'impiego delle risorse per investimenti locali. Concentrando l'attenzione sulle componenti della spesa relative agli investimenti infrastrutturali, i dati riferiti al 2024 mostrano un aumento del +27,7% rispetto al 2023, pari a maggiori investimenti per opere pubbliche per circa 282,7 milioni di euro. Nel primo trimestre del 2025 si registra tuttavia una diminuzione degli investimenti pubblici locali pari a -8,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, contrazione può essere dovuta in parte dal picco eccezionale di stanziamenti del 2024 in impianti sportivi, che ha determinato un rallentamento fisiologico nei mesi successivi. Con riferimento al PNRR, gli ultimi open data messi a disposizione dal Governo¹⁷, consentono di individuare in Veneto 12.733 progetti in grado di generare attività edilizia, per un totale di 8.607 milioni di euro di finanziamento PNRR. In Veneto risultano avviati o conclusi circa il 62% dei cantieri legati al PNRR, un livello superiore alla media nazionale del 51%.

Nel ciclo di programmazione 2021-2027 dei fondi strutturali europei, al Veneto sono stati assegnati complessivamente 2.062,6 milioni di euro, tra risorse europee e cofinanziamento nazionale. L'importo è suddiviso in parti uguali tra il Programma Regionale Veneto FESR 2021-2027 e il Programma Regionale Veneto FSE+ 2021-2027, con 1.031,3 milioni destinati a ciascun programma. Anche in Regione, lo stato di attuazione dei programmi europei mostra livelli di avanzamento ancora preliminari: la Regione Veneto ha impegnato il 30,5% delle risorse disponibili e ha effettuato pagamenti per il 9,9% (ANCE, 2025, p. 41).

Nel 2024, anche la domanda di lavori pubblici nella regione sperimenta un ulteriore ridimensionamento, registrando una flessione di circa il 3% in valore, a fronte di una più cospicua flessione nella numerosità delle iniziative pubblicate (-24%). Come nel resto del Paese, il ridimensionamento del 2024 è legato al progressivo esaurimento delle fasi di gara riferite agli interventi PNRR, un dato che trova conferma anche per le elaborazioni relative al primo trimestre 2025, che indicano un significativo calo negli importi banditi di circa il 40%, a fronte di una contenuta vivacità nel numero di gare pubblicate (+3%) rispetto al primo trimestre 2024 (*Ibidem*, p.43).

17 <https://www.italiadomani.gov.it/content/sogei-ng/it/it/catalogo-open-data/localizzazione-dei-progetti-del-pnrr.html>

1.5 I grandi cantieri a Vicenza e Provincia

La provincia di Vicenza negli ultimi decenni, è stata al centro di importanti opere di infrastrutturazione del territorio. I principali cantieri che hanno interessato la provincia berica sono quelli della dell'autostrada A31 Valdastico Sud¹⁸, della Superstrada Pedemontana Veneta¹⁹ e dell'Alta Velocità Ferroviaria²⁰, senza contare quelli di tutta una serie di opere di medie dimensioni che hanno riguardato i sotto-servizi del territorio come il rifacimento del sistema acquedottistico nell'ovest-vicentino²¹ per ovviare alla contaminazione delle falde acquifere da sostanze Poli-Perfluoroalchiliche²² piuttosto che il sistema di bacini di laminazione²³ realizzati in tutta la Regione negli ultimi anni per contenere i fenomeni di piena di rogge e fiumi, sempre più frequenti a fronte dell'acuirsi del dissesto idrogeologico del territorio. Per finire la provincia di Vicenza è interessata da importanti cantieri di edilizia militare relativi a lavori di potenziamento delle installazioni militari USA e NATO²⁴ presenti nel capoluogo berico e nei comuni contermini. Nel presente capitolo si cercherà di tracciare una panoramica solamente dei principali tre grandi cantieri che insistono sul territorio e dei quali si è avuto modo di intercettare le maestranze ivi impiegate, ovvero quelli della Superstrada Pedemontana Veneta, del TAV Verona-Padova e del nuovo “Villaggio della Pace” di Torri di Quartesolo (VI).

18 <https://www.autobspd.it/w/progetti/a31-sud>

19 <https://superstradapedemontanaveneta.it/>

20 <https://veronapadova.it/>

21 Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, Parere n. 3296 del 17 aprile 2020, “OPERE URGENTI PER EMERGENZA PFAS -Modello strutturale Acquedotti del Veneto – Estensione dello Schema nell'area Monselicense – Estense” <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://va.mite.gov.it/File/Documento/410340&ved=2ahUKewi664-p47uOAxXMiP0HHaezJul4ChAWegQIFhAB&usg=AOvVaw0o6kdu7WXYvLHz854Q7LKe>

Acque del Chiampo spa, servizio idrico integrato, “Interventi per la realizzazione di fonti di adduzione primaria da fonti idropotabili alternative tratto A10-A7 CUP C44I18000000005 – CIG Z2822F6F1B”, 11/06/2018,

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.venetoacque.it/download/17_18_PP00_All.A.1-Relazione-illustrativa.pdf&ved=2ahUKewjBnarF4ruOAxUyh_0HHYalKh0QFnoECCoQAQ&usg=AOvVaw3LWkpQ8EuNMkOywL8t2yJo

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.venetoacque.it/download/17_18_PP00_All.A.1-Relazione-illustrativa.pdf&ved=2ahUKewjBnarF4ruOAxUyh_0HHYalKh0QFnoECCoQAQ&usg=AOvVaw3LWkpQ8EuNMkOywL8t2yJo

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.venetoacque.it/download/17_18_PP00_All.A.1-Relazione-illustrativa.pdf&ved=2ahUKewjBnarF4ruOAxUyh_0HHYalKh0QFnoECCoQAQ&usg=AOvVaw3LWkpQ8EuNMkOywL8t2yJo

22 <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/acque-interne/sostanze-perfluoro-alchiliche-pfas>

23 Regione Veneto, “opere infrastrutturali per la sicurezza dal rischio idraulico”, <https://www.regione.veneto.it/article-detail?articleGroupId=10709&articleId=141607>

24 Gian Maria Colicelli, “Vicenza: 400 milioni di dollari per il villaggio americano. Lavori nel 2020: «Appalti solo ad aziende italiane», 16 maggio 2019, Corriere del Veneto,

https://corrieredelveneto.corriere.it/vicenza/cronaca/19_maggio_16/villaggio-americano-lavori-2020-appalti-solo-ad-aziende-italiane-0b604186-77b0-11e9-8911-4bc98892d6ae.shtml

1.5.1 Superstrada Pedemontana Veneta

La Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (SPV) è un'arteria che collega Montecchio Maggiore (VI) a Spresiano (TV) passando per il distretto industriale di Thiene-Schio, per Bassano del Grappa e a nord di Treviso, interconnettendosi a tre autostrade (da ovest: l'A4, l'A31 e l'A27). Inserita nel Corridoio Trans-Europeo Mediterraneo TEN-T n.5²⁵, l'asse stradale si sviluppa per complessivi 162 km di cui, 94 di viabilità principale e 68 di viabilità secondaria ed interessa un ampio bacino territoriale di 114 Comuni, 37 dei quali sono attraversati direttamente dal tracciato, 22 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso, insistendo soprattutto sull'ambito territoriale della valle dell'Agno, tra Montecchio Maggiore e Castelgomberto, e sulla zona pedemontana veneta, tra Malo e Bassano del Grappa in provincia di Vicenza e tra S. Zenone degli Ezzelini, Montebelluna e Spresiano in provincia di Treviso.

Concepita agli inizi degli anni '90, gli appalti dell'opera vengono banditi solo nel 2006 attraverso la modalità del Project Financing: la cosiddetta finanza di progetto che prevede l'affidamento dell'opera in gestione al consorzio costruttore per un periodo di tempo stabilito (in questo caso di 39 anni) nel corso dei quali il privato potrà incamerare il gettito dei pedaggi a fronte dell'impegno da parte di quest'ultimo, a sostenere parte delle spese di realizzazione dell'opera di pubblico interesse. Va rilevato come la convenzione tra Regione Veneto e il consorzio SIS, che ha realizzato l'infrastruttura, sia stata modificata più volte nel corso del tempo rimodulando l'esposizione da parte del privato e del pubblico sia per quanto riguarda la spesa legata alla realizzazione dell'opera, sia per ciò che attiene gestione dei proventi derivanti dai pedaggi²⁶. Il 15 agosto 2009 si sblocca l'iter autorizzativo dell'opera con la nomina dell'ing. Silvano Vernizzi,

25 Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario; sono in tutto 9 di cui 4 interessano l'Italia: il Corridoio Mediterraneo attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna; il Corridoio Reno-Alpi passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova; il Corridoio Baltico-Adriatico collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna; il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo. <https://www.mit.gov.it/connettere-litalia/corridoi-europei-ten-t>

26 La Convenzione tra Regione Veneto e Consorzio SIS, è stata modificata più volte e nel corso del tempo ed è stata oggetto dell'attenzione della Corte dei Conti (CdC). Con la Terza convenzione del 2017 aumenta il contributo pubblico alla realizzazione dell'opera e la gestione della stessa passa sotto il controllo della Regione la quale si impegna però, a versare un canone di disponibilità annuale in favore del consorzio SIS per un periodo di 39 anni. Ulteriori criticità sono state oggetto dell'attenzione della Corte dei Conti, come le stime di traffico sovradimensionate o la mancata realizzazione di tutte le opere di viabilità complanare; per una esaustiva trattazione delle criticità rilevate dalla CdC si invita a consultare il secondo link riportato di seguito.
Dott. Alberto Gasparotti notaio, "Repertorio n.31601 Raccolta n.17984, "TERZO ATTO CONVENZIONALE SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA", 29 maggio 2017, <https://appaltileaks.it/wp-content/uploads/2017/06/terzo-atto-convenzionale-pedemontana.pdf> ; Corte dei Conti, "RELAZIONE SULLO STATO DI AVANZAMENTO E DI ESECUZIONE DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DELLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA (TERZO FOLLOW-UP)", deliberazione n. 32/2025/GEST, <https://www.corteconti.it/Download?id=d8c7dac0-d7bd-4689-bde6-ba89021f36b4>

amministratore delegato di Veneto Strade, a commissario straordinario per lo stato di emergenza socioeconomico-ambientale nei territori delle province di Treviso e Vicenza.

La posa della prima pietra è avvenuta a novembre 2011 a Romano d'Ezzelino; nel 2012 partono i cantieri veri e propri mentre nel bassanese i lavori sono stati aperti a febbraio 2013. A seguito di varie vicissitudini che hanno costretto a rimodulare il Piano Economico Finanziario e il cronoprogramma dell'opera, quest'ultima viene ultimata ed entra in esercizio nella sua interezza solo nel maggio 2024.

La SPV consiste in una piattaforma stradale di base costituita da 2 corsie per senso di marcia (larghezza minima m. 3,75 cadauna) suddivise da uno spartitraffico centrale di 3 metri. Il tracciato dell'opera è costruito in parte in rilevato (per il 35%) e in parte in trincea (per il 65%). Lungo il suo percorso la Pedemontana intercetta numerosi corsi d'acqua naturali ed artificiali quali il Poscola, l'Astico, il Laverda, il Brenta, il Muson. Per l'attraversamento dei torrenti e dei fiumi, sono stati realizzati ponti o sottopassi da galleria tra le quali vi sono 33 gallerie artificiali e 2 gallerie naturali:

- La galleria di Sant'Urbano – Lunghezza m. 1490 carreggiata nord / m. 1530 carreggiata sud;
- Galleria di Malo – Lunghezza m. 5.810²⁷;

Costata 2.258 milioni di euro²⁸, nei cantieri della SPV hanno trovato lavoro centinaia di operai²⁹; nel corso dei lavori di realizzazione dell'opera si sono registrati due infortuni mortali: uno nel cantiere di Mason e uno nella galleria Castelgomberto - Malo, entrambi in provincia di Vicenza³⁰, mentre nel novembre 2023 un vigilante impiegato all'interno del cantiere della SPV ha perso la vita nel corso dell'attività di sorveglianza schiantandosi col proprio autoveicolo contro un mezzo di cantiere³¹.

27 <https://www.regione.veneto.it/web/superstrada-pedemontana-veneta/l-opera>

28 Camera dei Deputati, Sistema Informativo Opere Strategiche (SILOS), Scheda n.29, STRADE E AUTOSTRADE / Nuova superstrada regionale a pedaggio Pedemontana Veneta, SCHEDA N. 29, 31 agosto 2024, <https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/676>

29 Il dato preciso del numero delle maestranze impiegate nella realizzazione dell'opera non è, purtroppo, disponibile.

30 “Pedemontana, crollo in cantiere operaio morto sotto la galleria”, Corriere del Veneto, 19 aprile 2016 <https://corrieredelveneto.corriere.it/rovigo/notizie/cronaca/2016/19-aprile-2016/pedemontana-crolla-materiale-galleria-soccorsi-lavoro-liberare-operaio-240324136338.shtml> ; Andrea Alba, “Vicenza, tragedia nel cantiere della Pedemontana: muore operaio”, 24 gennaio 2019, Corriere del Veneto, https://corrieredelveneto.corriere.it/vicenza/cronaca/19_gennaio_24/scarica-elettrica-trapano-muore-operaio-cantiere-pedemontana-65408b66-1fd1-11e9-b1af-37a17d6ba10d.shtml

31 Redazione web, “Montecchio Maggiore, incidente in un cantiere della Pedemontana: morto un vigilante”, Rainews.it, 16 novembre 2023, <https://www.rainews.it/tgr/veneto/articoli/2023/11/vicenza-montecchio-maggiore-incidente-stradale-lavoro-morto-vigilante-0d6c3c11-8293-4276-bce0-0c831f1bb70c.html>

1.5.2 Alta Velocità Ferroviaria Verona-Padova

Inserita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), la linea ferroviaria ad Alta Velocità e Alta Capacità Verona-Padova è un'opera considerata prioritaria e si inserisce nella trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, a sua volta integrata nel Corridoio Trans-Europeo Mediterraneo TEN-T n.5. Il tracciato dell'opera consta di complessivi 76,5 Km per un costo di 7.515,840 milioni di euro³², attraversando il territorio delle provincie di Verona, Vicenza e Padova. Il progetto generale coinvolge 22 comuni: 8 in provincia di Verona, 10 in provincia di Vicenza e 4 in provincia di Padova, articolandosi in tre lotti funzionali:

- Verona Porta Vescovo – Bivio Vicenza (Altavilla Vicentina) di 44,2 km per un costo di 2,7 miliardi di euro. Il tracciato del primo lotto prevede la realizzazione di 33 km di rilevato ferroviario, 2,1 km di gallerie, 6,8 km di ponti e viadotti³³.
- Attraversamento di Vicenza di 6,2 km per un costo di 2,179 miliardi di euro³⁴. In questo caso il tracciato dell'opera prevede la realizzazione di una brevissima tratta di nuova linea ferroviaria a fronte di 26,7 km di nuova viabilità urbana e di svariate opere collaterali quali il rifacimento della stazione ferroviaria di Vicenza, la costruzione di una nuova fermata ferroviaria in zona Fiera a Vicenza – Ovest, la realizzazione di una nuova linea di trasporto pubblico elettrificata che collega la stazione con i quartieri della città³⁵.
- Vicenza – Padova di 26,1 km per un costo di 1,5 miliardi di euro.

La grande opera infrastrutturale consiste in due nuove coppie di binari che correranno prevalentemente in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia, fatta eccezione per un tratto di circa 22 km per evitare l'attraversamento del centro abitato del comune di San Bonifacio (VR).

Secondo le stime, alla realizzazione della nuova linea ferroviaria prenderanno parte circa 4000 lavoratori tra diretti e indiretti. Attualmente i cantieri dell'Alta Velocità sono in fase di realizzazione avanzata per quanto concerne il primo lotto per cui è prevista la consegna entro il

32 Camera dei Deputati, Sistema Informativo Opere Strategiche (SILOS), FERROVIE / Direttrice Trasversale / Linea AV/AC Verona-Padova SCHEDA N. 7, 31 agosto 2024, https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/23&ved=2ahUKEwj9N35tr6OAxWxh_0HHf3WI7kQFnoECBsQAQ&usg=AOvVaw1CiE423wHe5Q1uNoqHVmbV

33 <https://veronapadova.it/lopera/verona-vicenza-1-lotto-funzionale/>

34 Commissario Straordinario Vincenzo Macello, ORDINANZA N. 15, LINEA AV/AC VERONA-PADOVA. “2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza” (CUP: J41E9100000009) APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO, 13 luglio 2023 https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://accountability-backend.mit.gov.it/storage/documents/115/Vqz3eyUKSZ6nMgXEkOsuSFJvT30gozpTb709CDP.pdf&ved=2ahUK EwIT6beKtr6OAxWX_rsIHbS5HqkQFnoECB8QAQ&usg=AOvVaw2a11Ug36mrbV9dtzE1mnw

35 <https://veronapadova.it/lopera/attraversamento-vicenza-2-lotto-funzionale/>

novembre 2026; stanno invece entrando nel vivo, con la fine delle opere di pre-cantierizzazione e l'avvio dei cantieri veri e propri, i lavori del secondo lotto, la cui consegna è prevista entro il 2032. Il terzo lotto risulta ancora in via di progettazione e tanto la stima dei costi quanto quella delle tempistiche di realizzazione potrebbero essere soggette a future variazioni. Ad oggi sono stati due i decessi registratisi nel contesto dei cantieri della grande opera, nel lotto che interessa la provincia veronese: il primo riguarda un incidente avvenuto in itinere nel quale ha perso la vita un giovane motociclista schiantatosi contro un mezzo in uscita dal cantiere dell'Alta Velocità³⁶, il secondo riguarda invece un decesso registratosi all'interno del cantiere tra San Bonifacio e Belfiore (VR), dovuto a un malore che ha stroncato un operaio romeno di cinquant'anni impiegato nei subappalti della grande opera³⁷.

Rispetto alla genesi dell'opera e in generale del sistema dell'Alta Velocità Ferroviaria a livello nazionale, va rilevato come il progetto nel suo insieme sia stato concepito nella seconda metà degli anni 1980 del secolo scorso. Ferrovie dello Stato (FS), con delibera del 7 agosto 1991 ha attribuito a TAV S.p.A. (oggi assorbita da Rete Ferroviaria Italiana – RFI del gruppo Ferrovie dello Stato) la concessione per la progettazione, la costruzione e lo sfruttamento economico del Sistema di linee ferroviarie ad Alta Velocità (AV). Con la convenzione del 24 settembre 1991, l'Ente Ferrovie dello Stato e TAV S.p.A. regolamentavano i reciproci rapporti prevedendo che quest'ultima potesse adempiere alle proprie obbligazioni di progettazione e costruzione delle tratte AV mediante contratti di committenza con IRI, ENI e FIAT, i quali avrebbero assunto il ruolo di stazioni appaltanti e di garanti del tempo e del costo delle opere. Quindi TAV S.p.A. affidava per conto di FS la progettazione e realizzazione di ciascuna tratta ferroviaria del Sistema Alta Velocità ad alcuni Consorzi di imprese facenti capo a FIAT, IRI ed ENI, che assumevano, in qualità di General Contractors (GC), la piena ed esclusiva responsabilità della progettazione esecutiva e della costruzione delle opere. Con parere n. 570/1991 del Consiglio di Stato sull'assetto convenzionale si ritennero ammissibili i contratti a trattativa privata tra TAV e i General Contractors, qualificandoli come "contratti innominati di servizi e prestazioni", rientranti nei cosiddetti "settori esclusi" secondo una procedura atipica, in assenza di qualsiasi procedura concorsuale. E' da precisare come le Convenzioni siano state stipulate in data antecedente al termine ultimo di applicabilità in Italia della direttiva 90/531/CEE (del 1 gennaio 1993 e che riguarda le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua, energia, trasporti e telecomunicazioni), nonché all'emanazione della direttiva

36 Martini Zeno, "Cristian, la morte a 22 anni e l'amico in lotta per la vita. Il padre: «Era un bravo ragazzo»", l'Arena, 22 luglio 2023, <https://www.larena.it/territorio-veronese/est/cristian-la-morte-a-22-anni-e-l-amico-in-lotta-per-la-vita-1.10190290>

37 Vincenzi Nicolò, "Tragedia nel cantiere Tav: operaio cinquantenne si accascia e muore. Lascia moglie e due figli", l'Arena, 23 luglio 2025, <https://www.larena.it/territorio-veronese/est/morto-cantiere-tav-operaio-san-bonifacio-belfiore-1.12745972>

93/38/CEE (del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni). Tuttavia ciò non ha impedito che la Commissione Europea intervenisse con procedura di infrazione, avviata in data 30 marzo 2004, in ordine alla previsione di General Contractors individuati nei principali gruppi industriali italiani o garantiti da questi. La procedura ha posto in evidenza come, sia pure in carenza di applicabilità della citata direttiva 90/531/CEE, la suddetta previsione costituisca una palese violazione del divieto di discriminazione in base alla nazionalità di cui all'art 49 del Trattato CE. E' significativo evidenziare come la procedura di infrazione si sia conclusa con l'accoglimento da parte della Commissione, in data 16 marzo 2005, della proposta di soluzione elaborata dal governo italiano, che, sostanzialmente, ha assunto impegno, nell'ambito delle tratte già affidate a GC, di affidamento a terzi di una significativa quota delle opere civili e di armamento (per l'asse verticale TO-MI-NA, riaffidando lavori per 250 milioni e per l'asse orizzontale GE-MI-PD-VE con il raffidamento di lavori per una quota pari al 60%), mediante procedure di gara e ponendo a base di questi lotti un valore tale da interessare imprese comunitarie³⁸. La tratta dell'Alta Velocità ferroviaria Verona – Padova è stata assegnata al GC IRICAV DUE, le cui quote di maggioranza sono detenute da WeBuild Group³⁹.

Questa specificità negli appalti della linea AV Verona – Padova è stata rilevata da più parti nel corso del lavoro di ricerca; di seguito alcune testimonianze che mettono in evidenza l'aspetto della riassegnazione in subappalto di una fetta importante dei lavori della tratta:

“Allora, ci sono più tipi di approccio nella lavorazione in queste grandi opere, e dipende anche dal consorzio, perché un consorzio non è una sola impresa che fa i lavori, perché in Italia non abbiamo purtroppo imprese in grado di prendere un lavoro e farlo da sé al 100%. A dire il vero la Pedemontana è stata portata avanti dalla società che ha vinto l'appalto e l'ha portata fino alla fine, in gran parte, parliamo che la Pedemontana al 70-75% l'ha fatto come impresa, invece purtroppo, [...] per esempio il consorzio che sta avanzando per la TAV, l'impresa madre è molto marginale in questi lavori; ci sono imprese che collaborano, che sono parte attiva dei lavori, e sono tante, c'è l'impresa che ha 200 dipendenti, c'è l'impresa che ne ha 50, c'è l'impresa che ne ha 30; dipende

38 Autorità Nazionale Anti-Corruzione (ANAC), Deliberazione n. 26 Adunanza del 15 Luglio 2008, Oggetto: Sistema Ferroviario Alta Velocità/Alta Capacità. Indagine relativa agli interventi gestiti da TAV S.p.A. - Riscontro dei soggetti interessati ai rilievi formulati dall'Autorità con risoluzione del 19 dicembre 2007, https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.anticorruzione.it/documents/91439/c5aba402-f647-669e-7bf9-91c7dcf2603e&ved=2ahUKEwiHIO2_x76OAxXGgv0HHVXBPSMQFnoECCwQAQ&usq=AOvVaw0mqYNx5nZ5n3-ZISdn8P1d per maggiori elementi relativi alla genesi del sistema nazionale dell'Alta Velocità ferroviaria si rimanda al testo di Cicconi Ivan, “Il libro nero dell'Alta Velocità: ovvero il futuro di Tangentopoli diventato storia”, Koinè Nuove Edizioni, settembre 2011, Roma.

39 <https://veronapadova.it/il-consorzio/>

dalla lavorazione che si fanno anche delle specificità, perché c'è l'impresa che fa magari un certo tipo di lavorazione, che per esempio installano i binari o fanno il tracciato, c'è l'impresa che fa i ponti per l'attraversamento, c'è l'impresa che fanno le costruzioni generali, eccetera, per cui ci sono diversi approcci, per cui funziona un po' così, ci sono una serie di imprese che collaborano, che sono parti attive nella grande opera e lì c'è un problema che poi ne parliamo magari insieme. [...] Assolutamente sì, la Pedemontana è l'opposto, la Pedemontana faceva il 75%, qua forse l'impresa madre fa il 10%.”

Funzionario sindacale provinciale per il settore edile di Vicenza, FILCA-CISL 08 ottobre 2024

“ se ti interessa la differenza principale che c'è stata tra la Pedemontana e la TAV è che la SIS, l'azienda che ha preso il lavoro della Pedemontana, aveva soprattutto lavoratori assunti da sé [...] Adesso la normativa obbliga le aziende, nel nostro caso il consorzio, a fare delle gare di appalto per concedere parte del lavoro. Le percentuali non le ricordo ma mi pare sia 30-70 o 60-40 (per cento), per cui IRICAV (IRICAV DUE) ha gestito la parte progettuale e sta gestendo la parte logistica e di controllo di cantiere, tanto che di operai ne hanno 50 o 60, poi hanno una parte più importante impiegatizia di realizzazione dei progetti che provengono prevalentemente da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) perché è Ferrovie dello Stato che dice: «tu devi realizzare il progetto e metterlo in pratica». Per cui loro si ritrovano a fare più appalti e concessioni, [...]”

Funzionario sindacale provinciale per il settore edile di Vicenza, FILLEA-CGIL, 27 settembre 2024

1.5.3 Villaggio della Pace – villaggio militare statunitense di Torri di Quartesolo (VI)

“C'è un'altra grande commessa che non è sotto gli occhi di tutti, forse perché siamo abituati ad averli qua in città, che è il villaggio degli americani. La città americana si sta stravolgendo, c'è un cantiere che vedrà arrivare miliardi di euro o di dollari perché poi è probabilmente il governo americano che paga e lì ci sono un sacco di aziende”

Funzionario sindacale provinciale per il settore edile di Vicenza, FILLEA-CGIL, 27 settembre 2024

Il nuovo “Villaggio della Pace” di Torri di Quartesolo (VI), il cui costo si aggira tra i 366 milioni e il mezzo miliardo di dollari⁴⁰, è l'opera di edilizia militare cantierata dell'esercito degli Stati Uniti più grande al mondo all'esterno dei confini nazionali⁴¹. I cantieri della prima commessa

⁴⁰ Trattandosi di un cantiere di edilizia militare dell'esercito degli Stati Uniti, i progetti non sono consultabili pubblicamente; nel presente paragrafo, quindi si farà ricorso a dati pubblicati sulla stampa locale e statunitense.

⁴¹ Federico Murzio, “Vicenza, via ai lavori del villaggio Usa: investiti 366 milioni di dollari”, Corriere del Veneto, 7 dicembre 2021, https://corrieredelveneto.corriere.it/vicenza/cronaca/21_dicembre_07/vicenza-via-lavori-villaggio-usa-investiti-366-milioni-dollari-031359ba-5790-11ec-8484-7f5da1e8bf41.shtml

sono stati assegnati dal “Naval Facilities Engineering Systems Command” alla fine del 2021 e prevedono il rifacimento dell'intero villaggio americano costruito negli anni '50 del secolo scorso e ospitante 245 famiglie. Le fasi di realizzazione dell'opera sono 5: la prima fase che riguarda la consegna di 111 alloggi, di cui 50 realizzati all'interno della vicina caserma Ederle⁴², sarà ultimata entro la fine del 2025 mentre il progetto di edilizia militare nel suo complesso prevede la realizzazione di 478 alloggi entro il 2028⁴³. A lavori ultimati il nuovo “Villaggio” ospiterà tra le dodici e le tredicimila persone di cui quattromilaquattrocento militari. Stando alle dichiarazioni rilasciate sulla stampa dal comandante Jonathan Horner, il graduato incaricato di dirigere i lavori, al cantiere si prevede lavoreranno circa 300 persone⁴⁴. Sulla stampa locale si sono enfatizzate le ricadute occupazionali del progetto, tuttavia, secondo le testimonianze raccolte, la situazione nel cantiere del villaggio militare presenta delle particolarità che saranno trattate più estesamente nei prossimi capitoli:

“E questa è una grande opera e anche lì cerchiamo di tutelare i lavoratori. Ci sono anche lì aziende formate prevalentemente di lavoratori stranieri; un paio di aziende sono tutti egiziani, titolare compreso, e quindi hai molte difficoltà a parlare coi lavoratori perché non parlano una parola di italiano.”

Funzionario sindacale provinciale per il settore edile di Vicenza, FILLEA-CGIL, 27 settembre 2024

All'interno del cantiere del nuovo 'villaggio' statunitense infatti si sono registrate negli ultimi mesi, due vertenze che hanno visto i lavoratori, per lo più immigrati e impiegati nei sub-appalti, non solo incrociare le braccia ma bloccare addirittura i lavori pur di ottenere il pagamento dei salari arretrati⁴⁵. Secondo i rappresentanti della parte datoriale, il cantiere del villaggio militare non avrebbe sortito ricadute importanti per i livelli occupazionali del territorio:

“Ecco, noi un grande ritorno fino adesso però di questa opera non l'abbiamo avuta, quindi potrebbe essere che dipenda anche un po' dalla tipologia di contrattazione che fanno, perché seguono regole diverse. Ricordo solo che quando avevamo un'opera simile che era

42 https://en.wikipedia.org/wiki/Caserma_Ederle

43 Rebecca Holland, “Construction moving ahead on Army’s \$500 million Vicenza housing project”, Star and Stripes, 23 ottobre 2024, Read more at: <https://www.stripes.com/branches/army/2024-10-23/vicenza-army-housing-project-update-15600195.html>

44 Antonio Di Lorenzo, “Inagurato il cantiere del nuovo villaggio Usa a Vicenza est: è il più grande al mondo nel settore”, la Piazzaweb.it, 06 dicembre 2021, <https://www.lpiazzaweb.it/news/vicenza/118946/inagurato-il-cantiere-del-nuovo-villaggio-usa-a-vicenza-est-e-il-piu-grande-al-mondo-nel-settore.html>

45 Karl Zilliken, “Operai salgono sulle gru e bloccano il cantiere: tensione a Vicenza Est”, il Giornale di Vicenza, 19 novembre 2024, <https://www.ilgiornaledivicenza.it/territorio-vicentino/vicenza/operai-salgono-sulle-gru-e-bloccano-il-cantiere-tensione-a-vicenza-est-1.12502363>

“Senza stipendio da mesi. Operai salgono sulle gru e bloccano il cantiere”, il Giornale di Vicenza, 07 febbraio 2025, <https://www.ilgiornaledivicenza.it/territorio-vicentino/vicenza/senza-stipendio-da-mesi-operai-salgono-sulle-gru-e-bloccano-il-cantiere-1.12581137>

l'ampliamento, della base Dal Molin, ci fu per un certo periodo una ricaduta anche positiva in termini occupazionali, però poi alla fine non avevamo proprio un grande riscontro.”

Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025

Quello del “Villaggio della Pace” infatti, non è il solo cantiere di edilizia militare che insiste nel vicentino. Recentemente sono stati ultimati interventi strutturali di ammodernamento del sito militare statunitense di Longare, un piccolo comune della Riviera Berica a dieci chilometri da Vicenza. L'ex “Site Pluto”, recentemente intitolata a Matteo Miotto, l'alpino vicentino caduto in Afghanistan nel 2010⁴⁶, è oggi un centro di addestramento e di intelligence dell'esercito degli Stati Uniti in appoggio al comando della Southern European Task Force, Africa (SETAF-AF) acquartierato alla caserma Ederle di Vicenza. Destinato ad ospitare la 207^a Military Intelligence Brigade-Theater (MIB-T)⁴⁷, ivi dislocata nel gennaio 2025, la struttura militare è stata oggetto di un cantiere del valore di 26 milioni di dollari aperto alla fine del 2022⁴⁸ e i cui lavori si sono protratti fino all'inizio dell'anno corrente (2025).

Come si evince dalla citazione sopra riportata, prima dei più recenti interventi di edilizia militare, il capoluogo berico era stato oggetto di un'altra importante quanto contestata grande opera legata al dislocamento in loco dell'intera 173^a Airborne Brigade, ovvero la realizzazione della base militare statunitense Dal Molin, oggi Del Din, ultimata nel 2013 e costata 252 milioni di euro⁴⁹. L'intervento prevedeva la realizzazione di circa 77.000 mq di superficie coperta comprensivi del quartier generale, della palestra, di due parcheggi, due caserme, quattro edifici di comando, tre officine e delle aree dedicate ai campi sportivi, oltre alla rete di sottoservizi quali strade, drenaggi e le sistemazioni esterne.

Dalla rapida carrellata sui cantieri legati al potenziamento delle strutture militari statunitensi nel territorio vicentino si evince il peso non trascurabile dell'edilizia militare per il locale settore delle costruzioni, con alcune importanti aziende del territorio specializzate anche in questa

46 Arnaldi Giulia, “L'ex base Pluto di Longare intitolata all'alpino vicentino Matteo Miotto”, il Giornale di Vicenza, 08 maggio, 2024, <https://www.ilgiornaledivicenza.it/speciali/adunata-2024/matteo-miotto-alpino-intitolata-base-pluto-longare-1.10700751>

47 Redazione, “La 207^a Brigata di Intelligence americana si trasferisce alla caserma Miotto di Longare”, TVIweb, 24 gennaio 2025, <https://www.tviweb.it/la-207-brigata-di-intelligence-americana-si-trasferisce-alla-caserma-miotto-di-longare/>

48 Santucci Elisa, “Vicenza, 26 milioni di dollari per ristrutturare la caserma Site Pluto: «Qui addestreremo l'intelligence»”, Corriere del Veneto, 12 ottobre 2022, https://corrieredelveneto.corriere.it/vicenza/cronaca/22_ottobre_12/vicenza-26-milioni-dollari-ristrutturare-caserma-site-pluto-qui-addestreremo-l-intelligence-fd1fdcd0-4a47-11ed-a510-c55a667f96ad.shtml

49 <https://cmcgruppo.com/progetti%20base-militare-dal-molin/>

branchia di attività e che ad oggi possono vantare consolidati rapporti di collaborazione con l'US Army Italy, partecipando a commesse di edilizia militare in tutta la penisola e non solo⁵⁰.

1.6 Conclusioni

Dopo la lunga crisi seguita alla bolla speculativa del 2008 che ha travolto il settore per oltre un decennio, l'edilizia in Italia e in Veneto ha dato segnali di forte ripresa, soprattutto grazie agli ingenti finanziamenti pubblici quali il Super-bonus e i fondi del PNRR. Oggi è in particolare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza a sostenere i livelli produttivi raggiunti negli anni seguiti alla crisi post-pandemica, tramite il finanziamento di tutta una serie di opere pubbliche e di grandi cantieri infrastrutturali, mentre gli incentivi relativi all'edilizia residenziale privata vanno estinguendosi. In provincia di Vicenza si è registrata negli anni una certa continuità produttiva per quanto concerne il comparto delle grandi opere. Come si è avuto modo di osservare, dai primi anni 2000 il territorio vicentino è stato interessato da grandi cantieri sia civili sia militari, che hanno attirato sul territorio ingenti quantità di finanziamenti pubblici, oltre alle maggiori aziende del settore a livello nazionale e internazionale e di conseguenza, un flusso consistente di forza lavoro. Una forza lavoro mobile, che migra seguendo le commesse dei grandi progetti infrastrutturali, adattandosi a vivere nei prefabbricati dei campi-base piuttosto che negli hotel o negli appartamenti affittati dai datori di lavoro. Minatori, escavatoristi, ferraioli, carpentieri, manovali, ecc. provengono spesso dalle regioni del Sud, dove il mercato del lavoro è più rigido e vi sono quote inferiori di lavoratori migranti e di grandi progetti infrastrutturali, rispetto alle regioni settentrionali (Bagnardi et al., 2024, p.10). Al loro fianco, una fetta consistente di lavoratori immigrati dalle provenienze più svariate: Balcani, Nord Africa o più recentemente, dal subcontinente indiano, trovano impiego soprattutto nelle catene dei sub-appalti che contraddistinguono il processo produttivo nel settore edile. Generalmente meno qualificati, sono anche meno garantiti dei colleghi italiani da un punto di vista contrattuale, con situazioni non infrequenti, di compressione dei diritti anche a scapito della sicurezza in cantiere (Civiero et al., 2025, p. 163). Questa mano d'opera mobile e spesso immigrata, è tuttavia fondamentale per rispondere alla crescente domanda di forza lavoro in un settore in cui manca il ricambio generazionale e che risente della carenza di lavoratori specializzati (*Ibidem*).

Nel prossimo capitolo quindi, ci si concentrerà su quelle che sono le condizioni di lavoro cui sono sottoposti i lavoratori edili, lontani da casa centinaia se non migliaia di chilometri per essere dislocati a Vicenza e provincia, nei grandi cantieri disseminati nel territorio.

50 Di seguito alcuni link che attestano l'impiego di alcune importanti aziende vicentine nel settore dell'edilizia militare:
<https://www.gruppoicm.com/it/component/zoo/advanced-search/1052?Itemid=124> ;
<https://www.gemmo.com/clienti-e-mercati/basi-militari/>

CAPITOLO 2 - IN CANTIERE

Le condizioni di lavoro nei grandi cantieri edili del vicentino

2.1 I regimi del lavoro vivo nel mercato globale:

Con la fine della divisione del mondo in blocchi contrapposti si assiste all'estensione del modo di produzione capitalista su scala mondiale. Attraverso gli assemblaggi transitori (Latour, 2005) composti dal capitale globalizzato con gli assetti territoriali locali, socio-economici e politico-istituzionali, il processo di valorizzazione viene riorganizzato su scala internazionale e di conseguenza, anche la divisione sociale del lavoro diviene globale (Chignola e Sacchetto a cura di, 2017). Nel mercato globalizzato tuttavia, la mobilità dei capitali viene incentivata e sostenuta dalle istituzioni politiche nazionali e sovranazionali mentre quella del lavoro viene 'filtrata', disciplinata e organizzata sulla base dei cicli di valorizzazione sincopati che caratterizzano il capitalismo contemporaneo, sempre più mobile, digitalizzato e finanziarizzato. I cicli di produzione snella (lean), just-in time, spingono verso la contrazione dei costi promuovendo l'outsourcing, ovvero l'esternalizzazione delle fasi produttive verso lunghe catene globali di fornitori e terzisti sui quali vengono scaricati costi e rischi d'impresa. Questa organizzazione del lavoro snella abbisogna di una forza lavoro fungibile, disponibile just in time e flessibile. Si determina così, l'egemonia spaziale del capitale rispetto al lavoro vivo, sancita nella frammentazione neo-liberale della cittadinanza per come è stata concepita dalla modernità liberale, fondata cioè, sul modello del cittadino-lavoratore. Oggigiorno, stante la proliferazione delle differenze all'interno del corpus sociale, lo stato abbandona ogni pretesa di rappresentanza universalistica tipica dell'era del welfare state, per riprodurre a livello politico e quindi giuridico, quelli che sono gli assetti storicamente assunti dalla stratificazione sociale per come è venuta a definirsi nell'alveo dalla divisione globale del lavoro. Lo 'stato globale' sancisce pertanto le nuove frontiere interne ai confini nazionali, che definiscono forme di integrazione o piuttosto di esclusione differenziale secondo gli assi del genere e dell'etnia, in modo organico alle esigenze del processo di valorizzazione (Ricciardi, 2017). La nuova segmentazione del lavoro si esprime anche nella rinnovata dimensione di senso associata

al lavoro stesso e nelle forme giuridiche che questo assume: non più lavoro salariato, subordinato, fonte di reddito ma fonte anche di significato, che definisce l'appartenenza alla classe e alle sub-culture di classe, bensì lavoro atipico, para-subordinato, intermittente, individualizzato, che polverizza il collettivo lavorante lasciando il lavoratore solo e disarmato di fronte alla controparte datoriale (Salento, 2017); una parabola evolutiva segnata dalle fasi di quella che alcuni non hanno esitato a definire come una vera e propria 'guerra al lavoro' (Cillo e Perocco, 2022). Di fronte a questi mutamenti entrano in crisi le forme storiche dell'organizzazione e della rappresentanza dei lavoratori costituite dalle organizzazioni sindacali tradizionali, impiegate sulla solidarietà di classe; una classe segmentata, polverizzata, attraversata da una pleora di specificità e differenze che ne ostacolano una ricomposizione sul piano politico della rappresentanza mentre si affermano nuove pratiche di contrattazione e di lotta di natura più fluida e più simile ai movimenti sociali (Alberti, 2017).

L'azione di questi processi globali su scala locale definisce uno specifico 'regime di lavoro' inteso come nucleo di sistemi scalari e interconnessi, di integrazione economica e produzione, definito dalla combinazione di relazioni sociali e istituzioni che legano capitale e lavoro in una forma di relativa stabilità antagonistica, in tempi e luoghi specifici. Da questo punto di vista quindi, il regime di lavoro costituisce il quadro sociale specifico di un territorio, attraverso il quale l'accumulazione capitalistica su scala mondiale diventa possibile: ovvero quel sistema di interdipendenze tra la posizione dei lavoratori nelle reti di produzione globali e i particolari contesti sociali e istituzionali in cui vivono e lavorano. I regimi del lavoro vanno quindi storicizzati in quanto si definiscono sulla base dell'articolazione delle lotte dei lavoratori su scala locale e dalle loro intersezioni, dirette o indirette, con i desiderata delle aziende leader nelle reti di produzione globali e con le politiche di genere e razzializzazione della riproduzione sociale. Attraverso questa categoria è possibile prendere in esame le modalità secondo le quali i meccanismi di controllo e governance del lavoro, promulgati 'verticalmente' attraverso interazioni interaziendali all'interno di reti di produzione globali, interagiscono con sistemi di regolamentazione del lavoro più territoriali o 'orizzontali' per modellare le condizioni e le potenzialità del lavoro (Baglioni et al. 2022.a).

Proprio per le caratteristiche intrinseche del settore, l'edilizia ha per molti aspetti anticipato alcune delle tendenze che hanno caratterizzato il passaggio alla divisione globale del lavoro. Il lavoro edile infatti, è storicamente connotato da un'elevata mobilità della mano d'opera e da un alto tasso di informalità e precarietà dovuta alla natura temporanea delle commesse e dei cantieri. Attraverso la lente interpretativa che ci è offerta dalla categoria del 'regime di lavoro' si cercherà nei prossimi paragrafi, di analizzare come viene organizzato il lavoro vivo nei grandi cantieri edili focalizzando l'attenzione sulla provincia di Vicenza che come si è avuto modo di vedere, è al centro

di un'imponente processo di infrastrutturazione sia civile che militare.

2.2 In cantiere: il processo produttivo e l'organizzazione del lavoro nelle grandi opere

“Allora, da sindacalista dico che facevo 8 ore (ride), da operaio abbiamo fatto turni da 12 ore. Io ho fatto anche a volte due turni insieme, quindi 16 ore. Perché i turni in galleria sono diversi. Si fanno turni continui, a cicli continui, 7 su 7, ogni giorno.”

(Sindacalista FENEAL-UIL Vicenza, 30 ottobre 2024)

“8 più 2 ore al giorno, ma quando serve anche 11 o 12 (ore). Lavoriamo su turni, anche di notte; di giorno si fa impermeabilizzazione, carpenteria e getti in opera mentre di notte facciamo il movimento terra, ma solo in galleria, qui a Verona-est”.

(Geometra topografo, impiegato presso azienda subappaltatrice nel cantiere dell'Alta Velocità, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Dalle brevi testimonianze riportate qui sopra emerge come il lavoro nei cantieri delle grandi opere sia caratterizzato da lunghi orari, con fasi e lavorazioni complesse che richiedono il coordinamento di competenze e tecnologie differenti all'interno dello stesso cantiere. Non solo edili delle specializzazioni più disparate quindi, ma anche trasportatori, impiantisti, meccanici, ecc. si trovano a lavorare fianco a fianco nei cantieri delle grandi opere, specie quando si realizzano lavorazioni complesse come una galleria per esempio, piuttosto che un viadotto, ecc. Per ogni tipologia di intervento sono richiesti materiali, macchinari e competenze specifiche e un'organizzazione del lavoro particolare.

La conduzione di un grande cantiere infrastrutturale richiede quindi un intenso lavoro di progettazione, organizzazione e coordinamento della forza lavoro:

“Comunque in ogni caso, l'azienda strutturata che nel 1970 ti faceva tutto, non esiste più. Ci sono dei gruppi che si avvicinano a quell'entità” (Funzionario sindacale provinciale).

“Ma per una situazione di miglior favore, chiamiamola così. Anche perché le dimensioni delle grandi opere sono cambiate. Non sono più quelle di prima. Ora si fanno opere che sono immense. Quindi ci vogliono molte più persone, molte più lavorazioni. Anche se i macchinari ci aiutano tanto. Però comunque c'è sempre l'azienda madre. E poi parecchie cose le deve subappaltare. Anche perché non può avere 3.000-4.000 dipendenti [...]” (Sindacalista).

(Focus-Group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

L'alto contenuto tecnico e tecnologico richiesto in fase di progettazione e in talune fasi del ciclo produttivo del cantiere spinge le grandi imprese del settore ad aggregarsi in gruppi o consorzi per aggiudicarsi le commesse delle maggiori opere pubbliche. Tuttavia, la spiccata parcellizzazione del ciclo produttivo del cantiere ha incentivato il ricorso al subappalto non solo per realizzare le lavorazioni che richiedono un'alta intensità di capitale, ma anche e soprattutto per contenere i costi della mano d'opera nelle fasi produttive ad alta intensità di lavoro, appaltandole a tutta una serie di piccole e medie imprese specializzate nella fornitura di forza lavoro flessibile e disponibile just in time, promuovendo la formazione di lunghe catene di subappalti che contraddistinguono l'organizzazione del lavoro in edilizia (Mocarelli, 2010). Tuttavia nei grandi cantieri pubblici vi sono una serie di vincoli di accesso alle gare di appalto, a garanzia della qualità delle lavorazioni e dei materiali impiegati e della trasparenza delle aziende ingaggiate nei subappalti:

“Poi nella grande opera pure in subappalto [...] devi avere l'ISO. La maggior parte ha l'ISO 9001⁵¹; hai tutto un sistema di gestione particolare. Tutte le maestranze non devono avere pendenze con i tribunali: White list, non in odore di mafia; sennò ti mandano via subito e ti tolgono l'appalto. Perché c'è anche tutto questo aspetto burocratico alle spalle; diciamo che fundamentalmente c'è un forte controllo sulla grande opera. Però i costi lievitano sempre” (Sindacalista).

(Focus-Group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Gli appalti delle grandi opere quindi, sarebbero sottoposti a controlli stringenti per garantirne la qualità e la trasparenza. Gli alti standard di qualità richiesti uniti all'entità degli interventi necessari per realizzare infrastrutture che si snodano per decine di chilometri attraverso città ed intere province, spingono a riorganizzare le attività di progettazione e realizzazione dell'opera seguendo la logica del lotto (che da normativa può essere funzionale, prestazionale o quantitativo - art.58 DLGS 36/2023)⁵² il che facilita l'organizzazione delle lavorazioni nei cantieri e l'assegnazione delle commesse ai subappaltatori:

“Allora nel momento in cui l'opera viene realizzata a lotti, è chiaro che ne beneficiano immediatamente i territori in cui entrano i singoli lotti [...] Nel momento in cui avremo più

51 La ISO 9001 è una norma internazionale che specifica i requisiti per un sistema di gestione della qualità (SGQ).

Serve alle organizzazioni per migliorare costantemente i propri processi, aumentare la competitività e la soddisfazione del cliente. La certificazione ISO 9001 è spesso richiesta per partecipare a gare d'appalto, essere inseriti in elenchi fornitori o per operare in determinati settori: <https://store.uni.com/uni-en-iso-9001-2015>

52 <https://www.codicecontrattipubblici.com/nuovo-codice-contratti-pubblici-2023/art-58-suddivisione-in-lotti/>

lavoratori che dovranno operare sulla tratta che ricade nella provincia di Vicenza, dall'inizio della provincia di Vicenza fino alla provincia di Padova, perché l'opera è in fase di avanzamento. Quindi iniziata nella provincia di Verona, adesso gradatamente sta consolidando la provincia di Vicenza, poi quando si finirà la provincia di Vicenza passeremo alla provincia di Padova”.

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

L'avanzamento dei cantieri viene dilazionato nel tempo a seconda della progressione dei lotti la cui progettazione e cantierizzazione non procede in modo simultaneo ma sulla base delle risorse a disposizione e dell'espletamento di tutte le procedure di verifica e autorizzazione che precedono la fase di cantiere vera e propria:

“Perché il cantiere non è tutto insieme, è diviso in lotti. Ogni lotto ha il suo direttore. Sotto al direttore ci sono gli assistenti tecnici, sotto gli assistenti tecnici ci sono i caposquadra e sotto i caposquadra ci sono gli operai. [...] Sì, era quello che praticamente l'assistente arrivava la mattina e gli diceva: «Ragazzi, stamattina dovete andare là e dovete fare questo lavoro; questi sono i disegni e questo è il pezzo del lotto.». La WBS che ti danno, dove devi andare a lavorare e tu andavi là e davi alla squadra le comande, facevi il lavoro e lo portavi avanti”.

(Lavoratore SIS in distacco sindacale presso FENEAL-UIL Vicenza, 30 ottobre 2024)

In cantiere l'organizzazione del lavoro è gerarchica: i tecnici assegnano le specifiche tecniche delle lavorazioni da realizzare ai capisquadra che procedono poi a istruire gli operai e a seguire la conduzione dei lavori. Proprio a causa della sua estensione il lotto è suddiviso in zone attraverso lo strumento di pianificazione del Work Breakdown Structure (WBS) o “Struttura di Scomposizione del Lavoro”⁵³ con il quale si scompone il progetto in componenti più piccole e gestibili, specificandone le attività e i rispettivi ruoli in modo che tutti i soggetti coinvolti nella conduzione del cantiere siano a conoscenza della propria collocazione all'interno del progetto generale. Infatti, tramite lo strumento del WBS è possibile controllare e organizzare i flussi del cantiere non solo per quel che concerne la mano d'opera e l'avanzamento delle attività, ma anche per quanto riguarda le forniture di materiali o la sicurezza del cantiere stesso:

“Ogni zona ha una WBS anche per una suddivisione di spese, no? Come ferro, come calcestruzzo, come movimento terra, tutto quello che serve” (Lavoratore _ 1).

53 <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://docs.univr.it/documenti/Documento/allegati/allegati049737.ptx&ved=2ahUKEwj3h8DN7uuOAxU9hP0HHUeVGtcQFnoECC4QAO&usg=AOvVaw2lm8CBpkIa0OfzZETM2F4l>

“Man mano facciamo delle lavorazioni, tipo degli scavi, portiamo via del materiale, tutto quello che viene smaltito, anche i trasportatori diciamo, devono sapere dove vanno a caricare, hai capito? E gli diamo il numero della WBS, loro fanno il formulario, bolla di trasporto, quello che è.”
(Lavoratore_2).

(Lavoratori escavatoristi impiegati presso i cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria, Montecchio Maggiore (VI), 04 dicembre 2024)

“Noi andiamo a parlare con i preposti di varie aziende che fanno varie tipologie di lavorazioni e gli chiediamo in maniera diretta, senza inceppare troppo il loro sistema, se sa dirci chi è, se sa dirci dove si trova e sa fare la telefonata in caso di necessità o bisogno, perché questi comportamenti ti salvano la vita sia in cantiere ma anche nella vita. Questi Varchi sono i Varchi WBS che sono lotti, suddivisi dove si sta realizzando il cantiere. Queste comunicazioni in un'ottica di progettazione della sicurezza. Quindi prima di realizzarla l'opera viene catalogata in un disegno e viene inviato anche alla regione che poi lo distribuisce ai territori, a tutti, in modo che quando arriva la telefonata dell'operatore all'ambulanza, sa indirizzare l'autista in una determinata direzione.”
(Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza Territoriale).

(Focus-Group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Da questa sommaria rappresentazione dell'organizzazione del processo produttivo all'interno di un grande cantiere edile emerge come questo sia preceduto da una intensa fase di progettazione per tutti i suoi aspetti: dalle singole fasi di lavorazione fino alla sicurezza di cantiere.

L'organizzazione del lavoro in cantiere è strutturata gerarchicamente al fine di coordinare lavorazioni complesse che richiedono la mobilitazione di know how e di tecnologie specifiche per interventi puntuali ma che abbisogna anche di un ingente flusso di forza lavoro per le le operazioni meno specializzate. Nelle prossime sezioni ci occuperemo dunque, di approfondire gli aspetti del reclutamento e dell'organizzazione della forza lavoro nei grandi cantieri edili che interessano il vicentino.

2.3 Forza lavoro fungibile

Come rileva Mocarelli (2010), storicamente il settore edile ha la necessità di mobilitare e smobilitare rapidamente una grande quantità di mano d'opera poco qualificata laddove ve n'è bisogno, garantendo al tempo stesso la permanenza di una quota di forza lavoro specializzata per sovrintendere alla qualità delle lavorazioni svolte. In Italia, fin dal XVIII secolo infatti, si afferma nel settore edile milanese, la figura del capomastro deputato alla conduzione delle specifiche lavorazioni di cantiere secondo la regola d'arte ma che si occupa anche del reclutamento di squadre di lavoratori attingendo da un bacino che travalicava di gran lunga i confini dell'area milanese, fungendo così anche da intermediario presso i capi-commessa e da fornitore di mano d'opera (*Ibidem*). In tal modo è venuta sedimentandosi una stratificazione gerarchica del mercato in cui utili e oneri ricadevano a cascata dal vertice della piramide, costituito dai grandi appaltatori e dai capimastri più importanti, verso i gradini più bassi della gerarchia costituiti dai capimastri reclutatori di manodopera e fornitori di materiali, fino a raggiungere la manodopera generica, composita e molto numerosa, impiegata nei cantieri. Grosso modo queste stesse dinamiche caratterizzano in misura ancora maggiore il settore edile odierno, a causa della globalizzazione del mercato del lavoro e dello sviluppo tecnologico che ha promosso la segmentazione del processo produttivo di cantiere.

Nell'Unione Europea ciò è particolarmente evidente a partire dalla metà degli anni '90 quando vengono promosse le prime riforme di ispirazione neo-liberale del mercato del lavoro che porteranno a una reinterpretazione del Trattato di Roma⁵⁴ dapprima attraverso la promulgazione della Direttiva 96/71/CE⁵⁵ del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1996 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e successivamente tramite la direttiva 2006/123/CE⁵⁶ relativa ai servizi nel mercato interno. Tramite queste direttive gli organi legislativi dell'Unione hanno tentato di istituire un mercato del lavoro paneuropeo che tuttavia, ha scompaginato gli assetti del mercato del lavoro sanciti a livello nazionale tramite la contrattazione sindacale e le normative in materia di lavoro (Greer e Lillie, 2007). Le nuove direttive europee hanno dunque definito la base giuridica e istituzionale che ha permesso ai datori di lavoro di aggirare i vincoli locali determinando quel «disaccoppiamento tra capitale e lavoro» che attraverso i processi di precarizzazione e di outsourcing, ha portato all'odierna frammentazione della forza lavoro (Biao Xiang, 2012, p.726).

54 <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/it/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-rome>

55 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996L0071>

56 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0123>

Oggi più che mai infatti, quello del lavoro edile è un mercato duale secondo la fortunata intuizione di Piore e Doeringer (1985) che postula la suddivisione del mercato del lavoro in due settori con regole e caratteristiche diverse: mentre il settore primario appare contraddistinto da alti salari, stabilità d'impiego e buone condizioni di lavoro, quello secondario è caratterizzato invece da bassi salari, incertezza dell'occupazione con un elevato turnover e cattive condizioni di lavoro. Le differenze di competenze, mansioni e inquadramento della forza lavoro, emergono nella testimonianza che si riporta di seguito raccolta durante un'intervista a un caposquadra di una azienda capofila di appalto impegnata presso i cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria nel primo lotto della tratta Verona – Padova:

Intervistatore (I.): “E invece la squadra che dirigi da quanti colleghi è composta?”

Caposquadra (C.): “Sono 5 colleghi di SLCF (nome di fantasia) più 12 ferraioli indiani che sono pagati a chilo e 18 carpentieri albanesi che vengono pagati a metro. Invece della mia azienda saremo in tutto 80 in questo cantiere, più gli amministrativi, il capo cantiere e il geometra”.

I.: “Cosa significa che sono pagati a chilo o a metro?”

C.: “Che sono a cottimo. I ferraioli prendono in base a quanto montano e i carpentieri in base ai metri che riescono a gettare. Tutti bravissimi ragazzi devo dire, fanno il loro mestiere, sono seri”.

I.: “Ho capito, ma sono aziende in subappalto? Ma i titolari sono stranieri o italiani?”

C.: “No, sono in subappalto. Gli indiani lavorano per un'azienda indiana ma non sono qui in campo con noi, vengono ogni giorno da Brescia e mangiano in cantiere; tanto producono, tanto vengono pagati”.

(Caposquadra impiegato presso azienda capofila di appalto nei cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Questo breve stralcio di intervista ci dice parecchie cose circa la stratificazione della forza lavoro all'interno di una cantiere di grandi dimensioni come quello del TAV tra Verona e Vicenza e illustra bene le condizioni di lavoro del cosiddetto settore secondario di Piore e Doeringer, acuite dall'affermarsi della pratica dell'outsourcing, che come abbiamo visto, contraddistingue il settore edile oramai da secoli. Abbiamo già detto di come l'esternalizzazione di intere fasi del processo produttivo verso lunghe catene di subappaltatori consenta alle grandi aziende del settore di operare in più cantieri simultaneamente, specializzandosi nelle fasi di progettazione tecnica per aggiudicarsi le commesse delle grandi opere (Morcarelli, 2010), delegando la realizzazione delle lavorazioni ad alto contenuto tecnologico a partner accreditati che appaltano ai subfornitori di mano d'opera la realizzazione delle fasi produttive ad alta intensità di lavoro e a basso valore aggiunto, scaricando

oneri e costi sull'anello più basso della catena dei subappalti. Quel che qui ci interessa approfondire sono le dinamiche che caratterizzano l'esternalizzazione del reclutamento della mano d'opera just in time, per come sono venute sedimentandosi in un contesto di globalizzazione del mercato del lavoro. Non solo agenzie di somministrazione di lavoro interinale, ma tutta una fitta rete di medie e piccole aziende, dislocate sull'intero territorio nazionale e spesso anche all'estero e anche in paesi extra-europei, assolve alla funzione di reclutamento e fornitura di forza lavoro flessibile, sulla base delle necessità del processo produttivo (Cremers, 2022). Collocate alla base della catena di subfornitura, queste aziende sono spesso caratterizzate da alti tassi di mortalità e di informalità, ricorrendo a pratiche di reclutamento, inquadramento e organizzazione della mano d'opera al limite della legalità, nel tentativo di abbattere i costi di produzione, scaricandoli sui lavoratori stessi (Cillo, 2021). Le pratiche di reclutamento e di intensificazione dello sfruttamento della forza lavoro affermatesi negli ultimi decenni anche e soprattutto nel settore edile sono state ampiamente indagate nella letteratura di riferimento.

Alla diffusione delle strategie di informalizzazione del lavoro in edilizia si è dedicato Bagnardi (2023), indagando il processo attraverso il quale i datori di lavoro districano le relazioni sul posto di lavoro dai vincoli delle normative e dalla supervisione degli attori formali. Le principali pratiche individuate dall'autore sono i cosiddetti 'accordi per stretta di mano', gli 'accordi di mobilità del lavoro' e le reti di imprese utilizzate come canali di reclutamento informali.

Gli accordi per stretta di mano, che consistono in sostanza in un contratto di lavoro verbale che stabilisce una retribuzione giornaliera fissa a fronte di un numero approssimativo di ore lavorative giornaliere concordato, contraddistinguono soprattutto il comparto dell'edilizia residenziale privata, come testimonia il passaggio di intervista che si riporta di seguito:

“Provenendo dalla Sicilia, provenendo dai cantieri privati, (il lavoro nei cantieri pubblici) onestamente mi sembra un gioco; non c'è tutta quella spinta che c'era dalle mie parti, da parte dei datori di lavoro. Qui si lavora bene, si lavora in qualità. [...] Nel privato, diciamo, io mi sono sempre trovato bene un po' con tutti, tranne qualche caso particolare. Più che altro nel privato, almeno in Sicilia, c'è sempre un problema a livello di paga, a livello di retribuzione. Quindi magari le buste paga farlocche, le buste paga quasi inesistenti, quindi la messa in regola inesistente, cosa che qui non esiste”.

(Lavoratore interinale carpentiere-ferraiolo impiegato presso i cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Dalla testimonianza emerge non solo come nel settore edile siciliano i contratti di lavoro siano spesso fasulli o addirittura assenti, ma anche le diverse modalità che assumono i rapporti di lavoro tra dipendenti e datori di lavoro, contrassegnati da una maggiore pressione da parte di questi ultimi all'intensificazione dei ritmi di lavoro per accorciare i tempi di lavorazione delle fasi di cantiere e ridurre i costi di produzione. Oltre alle 'buste paga farlocche' non sono infrequenti casi in cui i datori di lavoro ricorrono al 'dumping contrattuale' o al 'dumping sociale' per ridurre i costi legati alla corresponsione di salari e contributi ai lavoratori (Cillo e Perocco, 2022; Bagnardi, 2023; Civiero, 2025). Come è noto il dumping contrattuale consiste in una pratica per cui si applicano contratti di lavoro poco rappresentativi nel tentativo di ridurre il costo del lavoro:

“[...] la fuga dal contratto dell'edilizia, perché è comunque un contratto che in tutte le sue articolazioni è abbastanza costoso, dà molto ai lavoratori, nel senso che il lavoratore regolarmente iscritto riceve una serie di prestazioni e assistenze importanti e anche le paghe non sono poi così basse, però è anche un contratto che proprio perché ha dei costi, molto spesso viene bypassato. In effetti una delle tematiche che abbiamo avuto anche a latere della grande opera era quella di intercettare ogni tanto, dei soggetti che svolgevano di fatto le lavorazioni edili, ma che non applicavano il contratto dell'edilizia, perché magari si erano sognati di applicare contratti meno onerosi di altri settori e quando è capitato, anche in sinergia con le stesse organizzazioni sindacali, siamo intervenuti anche nei confronti degli organi ispettivi per segnalare alcune vicende anomale, perché ovviamente questo significava una forma di concorrenza sleale”.

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

Il dumping sociale invece, consiste nell'applicazione di un contratto di lavoro di un paese terzo i cui oneri fiscali siano inferiori rispetto a quelli previsti dai contratti vigenti nel luogo in cui sono presenti i cantieri al fine di abbassare il costo del lavoro e ottenere un vantaggio competitivo rispetto alle aziende concorrenti:

“Perché, vado a memoria, c'è la normativa Bolkestein⁵⁷ che mi pare dia alle aziende della comunità europea la possibilità di applicare il contratto del paese di provenienza e noi abbiamo avuto un episodio qualche tempo fa con un'azienda che operava nel cantiere dell'asilo di Zugliano⁵⁸. Abbiamo fatto anche un presidio perché poi è emerso che questa azienda fosse anche in

57 La Direttiva Bolkestein (Direttiva 2006/123/CE) riguarda la libera circolazione dei servizi nel mercato interno europeo, incluso il distacco dei lavoratori. Proprio il distacco di lavoratori tra paesi comunitari ha favorito la diffusione di pratiche di intensificazione e informalizzazione del lavoro. Il testo della normativa è consultabile al seguente link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0123>

58 Sulla vertenza alle scuole di Zugliano (VI): <https://www.cgilvicenza.it/comunicati/1981/prosegue-la-lotta-dei->

odor di mafia. Questo titolare aveva un'azienda con sede in Romania ma in realtà tutti i suoi dipendenti abitavano in Italia; quindi li aveva assunti là, avevano il contratto romeno che era più basso rispetto a quello italiano, ma loro vivevano qua, quindi le spese e i costi erano pari al livello italiano”.

(Funzionario provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 27 settembre 2024)

Un'altra strategia utilizzata per disciplinare i lavoratori è l'utilizzo di manodopera mobile che interessa anche i grandi progetti infrastrutturali mettendo a dura prova i contratti collettivi locali. Ingaggiate per commesse brevi e ad alta intensità di manodopera, le squadre di lavoratori si spostano continuamente da un cantiere all'altro all'interno dei subappalti. Questa mobilità isola i lavoratori dai rappresentanti sindacali e impedisce loro di accedere a migliori opportunità di lavoro. Sono soprattutto i lavoratori immigrati a subire l'alta mobilità del lavoro a causa delle barriere linguistiche e della ristrettezza o assenza di reti sociali locali, solidali che assieme alle norme vigenti in materia di immigrazione ne aumentano la dipendenza dai reclutatori impedendo loro di rinegoziare o resistere all'intensificazione e all'informalizzazione del lavoro. Esemplicativa in tal senso, le testimonianze di alcuni funzionari sindacali che si riportano di seguito:

“Quando incominci ad avere tutti questi subappalti anche il controllo qualità e sicurezza diventa complicato perché ci sono tutta una serie di passaggi di informazioni e di controlli, sapendo che comunque il consorzio ha una sua responsabilità principale sulle concessionarie e di conseguenza sui subappaltatori, che spesso porta a trovarsi aziende nei cantieri che non è che rispettano tanto le regole per cui noi qui interveniamo, chiediamo alla capofila di intervenire, di sistemare le cose, [...]Noi stiamo attenti sapendo che c'è anche un ricatto occupazionale per cui in queste aziende spesso i lavoratori hanno poca professionalità, non per colpa loro ma è perché non li formano; hanno lavoratori culturalmente meno preparati, e quindi ti trovi tanti stranieri che magari sono appena arrivati in Italia con un permesso di soggiorno lavorativo e che quindi hanno bisogno di lavorare. Non che gli altri abbiano meno bisogno di lavorare ma magari conoscono di più il settore, le regole e i loro diritti, hanno delle professionalità diverse e quindi riescono e riusciamo ad essere più incisivi anche nell'attività sindacale mentre nelle aziende ultime c'è un'omertà incredibile”. (Funzionario sindacale provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 27 settembre 2024)

“Questi arrivano, lavorano e spesso magari non pagano bene i lavoratori, cioè c'è una situazione di un certo tipo; che anche lì, c'è tra di loro un atteggiamento, come dire: perché la cosa più

[lavoratori-nel-cantiere-della-scuola-di-centrale-di-zugliano-oggi-la-fillea-e-i-lavoratori-in-direttivo-provinciale-cgil-parte-la-colletta-per-dare-un-sostegno-alle-loro-famiglie-e-alla-lotta-sindacale](#)

naturale che mi viene da dirti è: «ma io che lavoro per questa impresa e so che nell'altra impresa cercano continuamente manodopera, cambio.», Giusto? E no. Perché le imprese del consorzio [...] hanno una specie di patto che non devi assumere i miei lavoratori, per cui un lavoratore che lavora per un'impresa che non fa esattamente quello che deve fare, mettiamola così, molto diplomatica; il lavoratore se lo perde, lo perde non a beneficio dell'opera ma lo perde perché magari va in un'altra impresa che lavora in un'altra situazione. Non tutti i lavoratori hanno lo stesso trattamento, la stessa contrattazione applicata, le stesse protezioni, ecc. purtroppo abbiamo queste differenze”. (Funzionario provinciale FILCA-CISL Vicenza, 8 ottobre 2024)

Dai passaggi sopra riportati emerge la difficoltà delle organizzazioni sindacali nel rapportarsi con le aziende subappaltatrici tanto da essere spesso costretti a richiedere l'intervento dell'azienda capofila di appalto per fare rispettare le normative vigenti in termini di qualità e sicurezza sul lavoro. Secondariamente si apprende come la catena dei subappalti sia strutturata in modo da riprodurre le condizioni di segregazione dei lavoratori meno garantiti arginandone la mobilità all'interno della gerarchia di aziende presenti nel cantiere e aumentandone la dipendenza dal datore di lavoro o dal caposquadra.

Infine Bagnardi (2023) individua nelle catene di aziende subappaltatrici mobilitate dalle aziende capofila di appalto, la terza e ultima strategia di informalizzazione del lavoro nel settore edile italiano. Grazie alla regia di consulenti esperti, si crea una rete di piccole aziende che spesso si avvicendano all'interno del medesimo cantiere, allo scopo di fornire mano d'opera disciplinata, economica e flessibile, creando aree di lavoro ibride in cui attori formali e informali cooperano per stabilizzare rapporti di lavoro sempre più sbilanciati a favore delle esigenze del processo produttivo, aumentando l'intensità di sfruttamento del lavoro vivo:

“Sì, loro arrivano a Milano dall'Egitto sull'aereo, con tutti i documenti in regola: hanno il visto per il lavoro, transitano in corso Buenos Aires e poi i caporali li portano nei vari cantieri dove li stipano in appartamenti, che devono pagare a caro prezzo e iniziano ad accumulare un debito che non ripagano più.” (Sindacalista FILLEA – CGIL Vicenza, 22 febbraio 2025)

“Purtroppo questa legge dei subappalti a cascata è un problema per tutte quante le opere pubbliche e private. [...] Ci possono essere anche parecchi gradi di subappalto. Se succede come in questo caso, che la ditta appaltatrice paga e la ditta mediana ha dei buchi o ha dei fallimenti o ha dei debiti con creditori eccetera, gli ultimi che lavorano in cantiere, oltre ad avere un ribasso assurdo sulle committenze, i lavoratori non arrivano neanche a percepire gli stipendi e qua non si

parla solo di stipendi, si parla di contributi, si parla di versamenti nelle casse edili, si parla anche di IRPEF, tasse che non vengono versate allo stato; quindi il problema è enorme". (Sindacalista FILLEA – CGIL Vicenza, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

Dalle testimonianze di questi funzionari sindacali emerge come queste reti di reclutamento della forza lavoro flessibile e precaria abbiano propaggini transnazionali che valicano i confini continentali ed esercitano un rigido controllo sui lavoratori immigrati, che dipendono dal caporale o dal datore di lavoro i quali adottano strategie di reclutamento e controllo dei lavoratori che talvolta sfociano nel 'trafficking' (Cillo, 2021). Ciò che si evidenzia negli stralci di intervista è come il sistema dei sub-subappalti vada a scaricare oneri e costi soprattutto sulla forza lavoro fungibile e meno tutelata, che non di rado si ritrova a passare da un'azienda all'altra all'interno del medesimo cantiere, a causa dei frequenti fallimenti societari di queste piccole imprese che operano con margini risicatissimi, rimettendoci in termini di salario e contributi versati (*Ibidem*). Un sistema questo, che viene sancito nel nuovo codice appalti con D.Lgs. 36/2023, in cui il divieto di 'ulteriore subappalto' è stato rimosso, istituzionalizzando il cosiddetto 'subappalto a cascata'⁵⁹.

Tuttavia il ricorso all'intermediazione di professionisti del settore, per il reclutamento della mano d'opera, è una pratica diffusa anche nel reclutamento di forza lavoro qualificata, caratterizzata anch'essa da un alto grado di mobilità, essendo costretta a inseguire le commesse e i progetti cantierati. Esemplificativa in questo senso è la testimonianza che si riporta di seguito di un lavoratore che, ultimati i lavori presso il cantiere della Superstrada Pedemontana Veneta, è passato a lavorare all'interno dei cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria grazie all'intermediazione di un tecnico di cantiere:

“Il passaggio è funzionato perché è terminato il lavoro e la possibilità di fare la manutenzione; perché era prevista una manutenzione di trentanove anni che non c'è stato, perché magari, sai com'è la burocrazia: uno conosce l'altro, l'altro è l'amico di quelli o di questi, insomma. E poi il nostro geometra che lavorava lì da noi (nella Superstrada Pedemontana Veneta), gli hanno proposto di diventare il direttore dove è adesso (nel TAV Verona - Padova), e eravamo una cinquantina di operai che lavoravamo là (in SPV) e ci ha portato tutti qua (nei cantieri del TAV)”. (Caposquadra, impiegato presso i cantieri della Pedemontana Veneta prima e dell'Alta Velocità ferroviaria oggi, Lonigo, 9 novembre 2024)

59 <https://www.fiscoetasse.com/rassegna-stampa/34521-nuovo-codice-contratti-possibili-subappalti-a-cascata.html>

Le stesse aziende capofila di appalto fanno ricorso all'intermediazione delle agenzie per la somministrazione di lavoro interinale al fine di reclutare parte della manodopera necessaria per i cantieri delle grandi opere, come ci dice la testimonianza che si riporta di seguito:

Intervistatore: “Ci sono anche staff leasing⁶⁰? Cioè chi ha l'indeterminato però con l'agenzia?”

Lavoratore: “Sì, sì, ci sono anche loro, però non ne conosco. Mi è stato detto che si poteva fare. Però non è la mia situazione comunque. Sì, beh, chiaro, con l'agenzia oggi si è qui e domani magari si è in un altro lavoro con tutt'altro stipendio in un'altra regione, quindi non so fino a che punto potesse convenire”.

(Lavoratore interinale presso azienda capofila di appalto nei cantieri TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

L'elevata mobilità non riguarda solamente la forza lavoro più o meno qualificata o le piccole imprese della catena dei subappalti, ma anche le aziende più strutturate presenti sul territorio, che riescono in tal modo ad assicurarsi una certa continuità produttiva grazie ai cantieri delle grandi opere pubbliche e grazie anche all'appoggio dei decisori locali, come emerge dal passaggio di intervista che si riporta di seguito:

“Quando c'è una grande opera viene fatto un tavolo, anche col prefetto e con i sindaci, dove deve passare la grande opera. E viene anche concordato a volte, quanto loro devono subappaltare alle imprese del posto. Perché la grande opera è un'economia, quindi non è che tu passi per esempio in tante città o tanti paesi con la strada e fai lavorare tutte le aziende da fuori, o prendi tutti gli operai da fuori quando io per esempio, nel territorio ho disoccupazione. Questo pure al sud succede.”
(Sindacalista).

(Focus-Group FENEAL-UIL, Vicenza, 10 ottobre 2024)

Evidentemente in questo passaggio ci si riferisce alla cosiddetta Conferenza dei Servizi: uno strumento che riunisce le pubbliche amministrazioni per coordinarne e velocizzarne l'azione amministrativa su di un tema specifico. Le conferenze dei servizi vengono convocate quando un grande progetto infrastrutturale interessa il territorio, per definirne l'entità degli interventi e le relative osservazioni, e richieste di varianti o compensazioni da parte delle amministrazioni locali⁶¹.

60 <https://www.wikilabour.it/dizionario/tipologie-contrattuali/staff-leasing/>

61 https://temi.camera.it/leg19DIL/post/19_pl18_d_lgs_127_2016_la_nuova_disciplina_della_conferenza_di_servizi.html

2.4 Lavoratori mobili

“Oggi come oggi, in queste aziende dove siamo, così grandi, c'è di tutto. L'Italia: C'è tutta l'Italia. Parliamo fuori Italia? Parliamo di India, parliamo di Albania, parliamo di Pakistani; c'è di tutto. Una grande opera così a maggior ragione. Oggi con la carestia di mano d'opera che manca, è aumentata ancora di più. Diciamo che è arrivata gente da fuori; da fuori Italia”.

(Lavoratori escavatoristi impiegati presso i cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria, Montecchio Maggiore (VI), 4 dicembre 2024)

“Sono una ventina circa, quelli che lavorano con me; tutti over 35, dai 50 ai 65, ci sono pochi giovani. Sono tutti da giù: Napoli, Salerno, o dall'Albania anche”.

(Geometra topografo impiegato presso azienda subappaltatrice nel cantiere dell'Alta Velocità, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Le testimonianze riportate sopra confermano i dati relativi al progressivo invecchiamento della forza lavoro italiana nel settore edile e al ricorso sempre maggiore da parte delle imprese, alla manodopera straniera a fronte della carenza di forza lavoro autoctona. Tuttavia, come si è visto nella sezione precedente, la segmentazione del mercato del lavoro edile relega parte della forza lavoro immigrata nelle mansioni più dequalificate, a maggiore intensità di lavoro, all'interno delle piccole e medie imprese che operano nei subappalti, esponendola ad una maggiore mobilità anche transnazionale e a una maggiore informalità nei rapporti di lavoro. Questi lavoratori immigrati subiscono così, una sorta di segregazione in enclave etniche che limitano le opportunità di sviluppare relazioni con i lavoratori autoctoni mentre ne accentuano la dipendenza da datori di lavoro o caporali. Queste forme di segregazione occupazionale limitano le possibilità di acquisire competenze professionali specializzate che aumenterebbero il potere contrattuale e migliorerebbero la mobilità interaziendale di tali lavoratori che rimangono così, forza lavoro generica impiegata all'interno di aziende «mono-task», che si occupano cioè, solamente di specifiche lavorazioni, le più semplici e fisicamente gravose, all'interno dei cantieri edili (Frangi et al. 2019, p.19). Tali aziende che si contraddistinguono per l'omogeneità etnica al loro interno, si rivolgono al mercato del lavoro di specifiche aree geografiche dei paesi esteri, spesso le medesime da cui provengono i datori di lavoro stessi, immigrati anch'essi, che sfruttano i legami di amicizia e di parentela per reclutare la forza lavoro, dando vita a code di assunzione etniche che vincolano e disciplinano al tempo stesso, i lavoratori immigrati (Frangi et al. 2020).

Intervistatore (I.): “Ma te invece, posso chiederti? Anche te sei dalla Tunisia?”

Lavoratore.1 (L.1): “Sì, siamo tutti della Tunisia.”

I.: “Ma il padrone è dalla Tunisia?”

L.1: “Sì, sì. [...]”

I.: “E lavorate tutti insieme? Tuo fratello adesso è su (in Prefettura)?”

L.1: “Sì.”

I.: “E lui è tuo fratello o altro? (indicando un altro lavoratore)”

L.1: “No, cugino.”

I.: “Ah, e il capo tuo è anche tuo parente o comunque amico?”

L.1: “Mio fratello, sì.”

(Lavoratore carpentiere-ferraiolo impiegato presso azienda in sub-subappalto nel cantiere del Villaggio della Pace, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

A causa dell'alta segregazione etnica cui sono sottoposti, questi lavoratori faticano a inserirsi nel contesto sociale italiano, dando vita a migrazioni circolari di natura stagionale, a seconda dei picchi di lavoro nei cantieri edili italiani, per poi ritornare nel proprio paese. Man mano che invecchiano, perdendo vigore fisico senza accumulare competenze professionali, questi lavoratori mobili vengono semplicemente espulsi dal mercato del lavoro (*Ibidem*):

“Nel settore dell'edilizia per forza, non c'erano alternative. Io ho fatto otto anni di scuola, poi il sistema quello che era giù da noi, non è che avevi grande possibilità di studiare questo e quell'altro, e poi sono venuto in Italia, dicevo a Reggio Emilia, da Reggio Emilia sono finito a Milano che sono stato quattro anni, poi da Milano sono qua nel Veneto dal 2001, ho lavorato sia in edilizia, ho fatto anche giardiniere”.

(Caposquadra, impiegato presso i cantieri della Pedemontana Veneta prima e dell'Alta Velocità ferroviaria oggi, Lonigo, 9 novembre 2024)

La testimonianza, seppur raccolta da un lavoratore naturalizzato italiano di origini albanesi il cui percorso migratorio può dirsi di successo, illustra bene come il lavoro nel settore edile sia stato in fin dei conti una scelta obbligata, confermando la segmentazione etnica del mercato del lavoro italiano ed in edilizia in modo particolare. Tuttavia ci mostra anche come i lavoratori che hanno avuto modo di accumulare esperienze e competenze, riescano a scalare le gerarchie della divisione

del lavoro di cantiere emancipandosi dal settore secondario di Piore e Doeringer, per posizionarsi in mansioni più qualificate, remunerative e tutelate. Il ricorso all'intermediazione di subappaltatori e caporali infatti, può fungere anche da trampolino di lancio per i lavoratori che intendono emigrare in cerca di migliori condizioni di vita o perché spinti dai ruoli di genere (Della Puppa, 2014) o da altri pull factors. In questi casi la migrazione all'interno delle catene di assunzione etniche è sostenuta dall'agency del lavoratore che ha in questo modo la possibilità di giungere nel nuovo contesto sociale, di raccogliere informazioni e stringere legami sul territorio, per portare a compimento il proprio progetto migratorio accumulando anche qualche soldo (Dimitriadis, 2020).

“Sul 50 % diciamo così, perché adesso molte di quelle che sono le presenze sul territorio delle comunità straniere, ormai sono già italiani, cioè quelli che hanno già acquisito la cittadinanza, quindi abbiamo cittadini italiani ma di provenienza albanese, macedone, cecoslovacca, balcanica, algerina, marocchina, tunisina; esattamente le maggiori al momento in edilizia sono la marocchina e sta spiccando l'egiziana. Negli ultimi anni io direi anche India ma siamo su Sri Lanka, Pakistan; quindi nord dell'India confine con Pakistan, quindi indiani e pakistani.” (Funzionario sindacale provinciale).

“Ma non durano tanto gli indiani e i pakistani; è come se fosse un passaggio per loro per poi raggiungere un altro tipo di lavoro. La maggior parte dopo si stabilizzano nelle fabbriche, quelli che restano di più sono i marocchini, gli egiziani, quella comunità più vecchia che sono quella romena, quella albanese da una vita, tutto l'est europeo” (Sindacalista).

(Focus-Group FENEAL-UIL, Vicenza, 10 ottobre 2024)

Nel passaggio riportato sopra, oltre a una sommatoria panoramica delle nazionalità maggiormente presenti nei cantieri edili nel vicentino, emerge chiaramente come a fronte di una maggiore stabilità dei lavoratori est-europei e nord-africani nel settore fa da contrappunto l'elevato turn-over di quanti provengono dal sub-continente indiano, che tendono a transitare per i cantieri edili cercando però di inserirsi nel locale settore manifatturiero, sfruttando il proprio 'mobility power' o potere di mobilità, per ricercare migliori condizioni di vita e lavoro (Andrjasevic e Sacchetto, 2017). I lavoratori provenienti da India e Pakistan infatti, sono presenti nel mercato edile da meno tempo rispetto alle altre nazionalità e si può supporre che trovino impiego soprattutto nelle cosiddette aziende «mononazionali» e «mono-task» (ovvero specializzate in poche lavorazioni a basso valore aggiunto) inserite alla base della piramide degli appalti (Frangi et al. 2020, p.19); per questi lavoratori quindi, accettare le dure condizioni di lavoro dell'edilizia rappresenta comunque un'opportunità per accedere al mercato del lavoro italiano, in vista di uno spostamento in altri settori. Per concludere, il

ruolo delle reti di reclutamento informali, sostenute da legami di villaggio e parentela che riproducono modelli culturali e di genere funzionali al disciplinamento di questi lavoratori migranti, unito all'alta mobilità tra i cantieri edili di questa forza lavoro fungibile e ad accordi abitativi controllati dai reclutatori di cui si è detto al paragrafo precedente, costituiscono gli elementi di un rigido regime di lavoro che insegue questi lavoratori nel corso della loro migrazione e che Bagnardi (Bagnardi et al. 2024, p.10) definisce «sticky labour regime». Tuttavia, questo 'regime di lavoro appiccicoso' non costituisce un destino e può essere sfruttato in modo strumentale da questi lavoratori, per accedere ai mercati del lavoro esteri, in cui cercare migliori condizioni di vita e lavoro.

I grandi cantieri infrastrutturali tuttavia, non attirano solo forza lavoro dall'estero ma da tutte le zone d'Italia, alimentando dei veri e propri flussi migratori circolari intra-nazionali (D'Onofrio e Orientale Caputo, 2011). Infatti molti lavoratori edili anche qualificati, si spostano dalle regioni del Centro-Sud verso i grandi cantieri del Nord, come emerge dalla seguente testimonianza:

“Io diversamente da lui, su suggerimento mio padre, sono andato via prima della famiglia e dei figli, perché le possibilità che ci sono al Nord non ci sono al Sud e quindi un giovane, io sono partito che avevo 19 anni, va a fare delle riflessioni del tipo: «per la mia famiglia sono un peso o sono una risorsa?» perché è l'aspetto principale che il ragazzo si pone. Se io resto giù per quello che c'è al Sud, probabilmente sono un peso per la mia famiglia, se io mi sacrifico, sono una risorsa, perché per i miei familiari se c'è necessità, io posso sopperire per certi aspetti”. (Responsabile della sicurezza dei Lavoratori Territoriale_1)

“Quindi è una sorta di migrazione interna?” (Intervistatore)

“Un po' forzata, per necessità, non per piacere, perché posso garantire che nei miei 23 anni di esperienza, buona parte dei miei compaesani piuttosto che proprio meridionali, certamente non sono qui per piacere, perché il settore è pesante, molto pesante”. (RLST_1)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Sono una popolazione di lavoratori che si muove di cantiere in cantiere, di campo base in campo base, inseguendo le commesse delle grandi opere per poi tornare periodicamente agli affetti famigliari a seconda dei turni di riposo che il ciclo produttivo concede o in base a quanto permettono le disponibilità economiche, come ci racconta la testimonianza che segue:

“Abbiamo anche persone che vivono la loro intera vita all'interno di campi base perché nella città, paese, comunità di provenienza, sono nulla tenenti. Quindi in realtà, in quel caso lì, abbiamo

appunto dei colleghi che sono stati veramente adottati dall'impresa che gli ha offerto un contratto di lavoro” (Funzionario sindacale provinciale)

(Focus-Group FENEAL-UIL, Vicenza, 10 ottobre 2024)

Come tra i lavoratori fungibili immigrati dei subappalti si consolidano nicchie etniche specializzate in determinate fasi del processo produttivo ad alta intensità di lavoro, anche alcuni di questi lavoratori meridionali tendono a specializzarsi in specifiche mansioni sulla base delle provenienze geografiche:

“Ci sono alcune maestranze che sono sempre le stesse, che fanno alcune lavorazioni perché non ci sono più in Italia, che sono quelli che sono i minatori. Per esempio il minatore, i ragazzi che guidano le PST, che sarebbero le macchine che fanno gli infilaggi per i consolidamenti della galleria, quelli che usano le pompe spritz, che spruzzano cemento all'interno della galleria, non ce ne sono più. E fondamentalmente è un blocco di persone che saranno circa, credo al massimo 2.000 in Italia, sono sempre le stesse in quasi tutte le gallerie, perché non c'è ricambio” (Sindacalista).

(Focus-Group UIL, Vicenza, 10 ottobre 2024)

Una testimonianza questa, che trova riscontro nel magistrale lavoro di Baldanzi (2011) in cui si prendono in esame le condizioni di vita e di lavoro degli edili nei cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria nel Mugello, approfondendo la condizione dei minatori ivi impiegati in gran numero per via delle caratteristiche della tratta ferroviaria. In particolare Baldanzi rileva come la maggior parte delle maestranze impiegate nei cantieri della grande opera provenisse da alcuni paesini delle province di Potenza e di Crotone dove il mestiere del minatore era praticato da generazioni, trasmettendosi di padre in figlio.

Tuttavia con l'invecchiamento progressivo della forza lavoro di origini italiane e le difficoltà di ricambio generazionale, una quota crescente di lavoratori stranieri viene reclutata e formata per svolgere anche le mansioni ad alto valore aggiunto all'interno dei cantieri edili, come ci racconta la testimonianza che segue:

“Noi ne abbiamo di tutti i tipi tra marocchini, albanesi, romeni, indiani, tutto. Allora, per quando riguarda le macchine da trivellazione, siamo quasi tutti campani. Proprio in generale sul reparto trivellazioni il 70% che troverai in tutte le aziende sono quasi tutti i campani.[...]Diciamo che su questo campo all'inizio erano tutti di giù. Qui al Nord c'erano poche imprese che facevano

trivellazione. [...] Campania, andare in giù. Poi, ora ormai si è allargato dappertutto, si è diffuso. Come a guidare le macchine: quasi tutti erano campani; ora ci si sono buttati sopra anche gli stranieri, vabbè.”

(Caposquadra trivellatore, impiegato presso azienda in subappalto nei cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria, Montebello (VI), 13 novembre 2024)

Le grandi opere in Veneto mobilitano anche un gran numero di lavoratori pendolari, dai territori e dalle regioni contermini ai cantieri. Impiegati negli appalti o nelle filiere di fornitura dei cantieri, un gran numero di lavoratori non solo edili, percorrono quotidianamente decine e decine di chilometri per svolgere il proprio lavoro laddove è richiesto.

Da quanto fin qui scritto si può intuire come questa popolazione mobile ed eterogenea, composta di lavoratori dalle qualifiche e dalle provenienze più disparate, gode di un potere contrattuale e conseguentemente di una tipologia di inquadramento e remunerazione differenziati, definite attraverso le relazioni sindacali intrattenute con le rispettive aziende piuttosto che dalle condizioni dettate dal caporale o dal reclutatore di turno. Nella sezione che segue cercheremo di dare conto dei livelli di sindacalizzazione della forza lavoro impiegata nei grandi cantieri edili e delle relazioni che questa intrattiene con la parte datoriale.

2.5 SINDACATO

I regimi migratori nazionali e sovranazionali, la globalizzazione della produzione e dei mercati del lavoro permettono ai datori di lavoro di aggirare i sistemi di regolamentazione nazionali delle relazioni lavorative, erodendo il potere di contrattazione dei sindacati. Come si è visto, i grandi appaltatori del settore edile importano manodopera migrante e a basso costo le cui aspettative sono orientate alle condizioni di vita del paese di origine. Il subappalto e il distacco dei lavoratori consentono di contenere il costo del lavoro, impedendo ai lavoratori immigrati, di accedere alle garanzie e alle tutele garantite alla forza lavoro autoctona. Queste relazioni lavorative su più livelli, definiscono i vincoli e le opportunità per i datori di lavoro e i sindacati. Di fronte alla fuga del capitale verso i mercati globali del lavoro e delle merci, l'azione sindacale negli ultimi decenni è stata segnata dal tentativo di ri-localizzare sulla scala del posto di lavoro, le relazioni tra lavoro e capitale (Greer e Lillie Nathan, 2007). Tuttavia, nei cantieri edili i sindacati si trovano a confrontarsi con una manodopera segmentata, la cui componente migrante soprattutto, è estremamente mobile e precaria, oggetto di un rigido disciplinamento e quindi difficile da intercettare e da organizzare. In questa sezione cercheremo quindi di analizzare come si siano

strutturate le relazioni sindacali nel settore edile vicentino e quali pratiche di resistenza sono state sviluppate da parte della forza lavoro di fronte ai tentativi di disciplinamento e intensificazione del lavoro messi in campo dalle imprese, attraverso il caso studio di una vertenza sindacale che ha avuto per protagonisti proprio i lavoratori immigrati impiegati nei subappalti.

2.5.1 Cassa Edile: bilateralità e contrattazione

Il tasso di sindacalizzazione nel settore edile è relativamente alto e secondo i sindacati confederali supererebbe il 60% della forza lavoro⁶². I contratti collettivi sono centralizzati a livello nazionale e applicati a tutti i lavoratori, mentre i contratti collettivi locali sono firmati dai rappresentanti provinciali nell'ambito del quadro stabilito a livello nazionale. Un sistema quasi-Ghent⁶³ regola il settore favorendo la sindacalizzazione e il rispetto delle norme salariali e contributive. Ogni lavoratore infatti, deve essere registrato presso la locale Cassa Edile: un'agenzia bilaterale co-gestita da sindacati e organizzazioni imprenditoriali, con circa 120 uffici provinciali e il potere di monitorare le aziende, fornire formazione ai lavoratori e riscuotere e distribuire elementi salariali cruciali come le ferie, la tredicesima, gli scatti di anzianità e svariati altri bonus (Bagnardi, 2023).

“La cassa edile è un istituto che risale ai primi del Novecento per cui non è una roba dell'altro ieri e aveva lo scopo di garantire il salario ai lavoratori. In sostanza una volta tredicesima, ferie e permessi i lavoratori non li vedevano mai, i padroni non li pagavano, il lavoro era discontinuo [...] quindi la cassa edile obbligava le aziende a versare delle quote per conto dei lavoratori e poi nel corso degli anni è ovviamente diventata molto più sofisticata; adesso si occupa anche di altre questioni legate anche alla regolarità contributiva. Poi noi contrattiamo all'interno dell'ente bilaterale, perché è un'ente bilaterale in cui ci siamo sia noi che i rappresentanti delle imprese, e contrattiamo anche prestazioni a vantaggio dei lavoratori [...] tutta una serie di agevolazioni, aiuti, sostegni che poi i lavoratori possono chiedere. Oggi la cassa edile fa questo: raccoglie le risorse che arrivano dalle imprese e li versa ai lavoratori, garantisce il controllo della regolarità contributiva con l'emissione del DURC (documento unico di regolarità contributiva) tra l'altro

62 Per un'analisi più dettagliata dello stato del tesseramento dei lavoratori edili si consulti il seguente link: <https://www.filcacisl.it/sindacato/wp-content/uploads/2022/10/Osservatorio-costruzioni-in-edilizia-Lo-stato-attuale-I-settori-e-il-tesseramento.pdf>

63 Il sistema Ghent è diffuso soprattutto nei paesi dell'Europa settentrionale come Belgio, Danimarca, Svezia e Finlandia e prevede che alcuni elementi salariali e sussidi come il sussidio di disoccupazione, siano corrisposti direttamente dalle organizzazioni sindacali il che contribuisce a mantenere alti i livelli di sindacalizzazione in questi paesi. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/10242589221080885>

negli ultimi anni è nato anche un altro documento [...] si chiama DURC di congruità⁶⁴, dà risorse assistenziali sia ai lavoratori che alle imprese quindi raccogliendo risorse dalle aziende [...] fa un po' da cassa comune come organo esterno di sostegno a entrambi i soggetti coinvolti nella bilateralità”.

(Funzionario provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 27 settembre 2024)

Costituitasi all'inizio del secolo scorso nel capoluogo lombardo da un accordo tra le associazioni dei capimastri e quelle di muratori e badilanti, il sistema della bilateralità in edilizia, noto oggi col nome di Cassa Edile, è andato affermandosi su tutto il territorio nazionale a partire dal secondo dopoguerra. Inizialmente preposta ad offrire prestazioni di welfare basilari ai lavoratori del settore edile caratterizzato da difficili condizioni di lavoro e dalla forte stagionalità dell'occupazione, le Casse Edili nel nostro paese hanno esteso progressivamente il proprio raggio di azione comprendendo anche la formazione della maestranze e funzioni di consulenza e controllo delle aziende sotto il punto di vista della sicurezza (Civiero, 2025).

“Stiamo lavorando con la Scuola Edile da un punto di vista dell'attrattività: essere attraenti portando in fiera quelle che sono le attività che noi facciamo con i ragazzi che vengono alla scuola. Abbiamo anche delle ragazze qui a Vicenza, che stanno ultimando gli studi e che sono già state direttamente assunte da alcune imprese [...]” (Funzionario sindacale provinciale).

“Tra le altre cose è importante dire che la Scuola di costruzione di Vicenza, è una delle più rinomate a livello nazionale se non la prima. E' due anni che vince l'Edil Trophy⁶⁵, che è un'eccellenza del Veneto [...]” (Sindacalista).

(Focus-Group FENEAL-UIL, Vicenza, 10 ottobre 2024)

Nata nel 1948 da un accordo tra l'Associazione Industriali di Vicenza e gli organi sindacali del territorio, la Scuola Costruzioni 'Andrea Palladio' si prefiggeva l'obiettivo di formare lavoratori specializzati in un periodo in cui vi era grande richiesta di forza lavoro per la ricostruzione post-

64 Il Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) è un certificato che attesta la regolarità contributiva di un'impresa nei confronti di INPS, INAIL e, per le imprese edili, delle Casse Edili. Dal 1° novembre 2021 diventa obbligatorio il DURC di congruità per ogni cantiere pubblico e per quelli privati di importo superiore a 70mila euro; il documento verifica che i costi della manodopera e le ore dichiarate siano proporzionati all'opera svolta.
<https://www.lps.coop/edilizia-dal-1-novembre-2021-obbligatorio-il-durc-di-congruita-sulla-manodopera-per-cantieri-pubblici-e-privati/#:~:text=Edilizia%20%2D%20Dal%201%C2%B0%20novembre,privati%20%2D%20Legacoop%20Produzione%20e%20Servizi>

65 Ediltrophy è la gara di arte muraria nata nel 2008 per volontà delle Parti Sociali dell'edilizia per promuovere la formazione, il lavoro regolare e la sicurezza in edilizia. È organizzata dal Formedil (Ente Unico Formazione e Sicurezza) in collaborazione con SAIE e IIPLE, Istituto Professionale Edile di Bologna.
<https://www.centroedilivenezia.it/news/ediltrophy-2024-preselezioni-regionali-veneto/>

bellica. Con sezioni aperte in tutta la provincia, la scuola offre oggi corsi serali di specializzazione per gli operatori del settore mentre per i giovani prevede un percorso di professionalizzazione triennale per ottenere la qualifica di 'Operatore Edile' più un quarto anno per l'ottenimento del diploma professionale di 'Tecnico Edile'⁶⁶.

Oltre all'aspetto della formazione, la Cassa Edile si occupa anche di offrire consulenze sulla sicurezza dei cantieri dotandosi anche di un apposito organismo di monitoraggio in materia:

“Ormai sono decenni che abbiamo all'interno della bilateralità un organismo come il comitato; adesso non si chiama più comitato paritetico. Una volta era a sé stante, adesso è diventato un braccio operativo all'interno del sistema della formazione, quindi della scuola di costruzione; però in realtà abbiamo i cosiddetti 'tecnici di cantiere' del comitato paritetico sia che si tratti di grandi opere, sia che si tratti di cantieri a committenza privata, anche medi o piccoli, girano nei cantieri per compiere attività di sensibilizzazione e informazione sul tema della sicurezza; cioè sostanzialmente si identificano come tali, non sono ovviamente dotati in poteri sanzionatori perché è un organismo di consulenza, ma è un organismo di consulenza che nel momento in cui rileva delle discrasie o discrepanze sull'attuazione di procedure di sicurezza lo fa immediatamente rilevare, facendo presente che evidentemente quel certo tipo di disattenzione comporterebbe l'applicazione di sanzioni di carattere penale o amministrativo o espone le maestranze a un rischio rilevante di incidenti ed è un'attività che tradizionalmente abbiamo sempre svolto in maniera anche abbastanza capillare con un sistema di visite che adesso potrei stimare, ogni anno facciamo più di qualche centinaio di visite, facendoci riconoscere come tali, evidenziando che ovviamente l'accesso dei tecnici ai cantieri non è sostitutivo né può avere una valenza sostitutiva di quelli che sono gli organi di vigilanza di Spisal⁶⁷, cioè i servizi di prevenzione infortunistica delle unità sanitarie locali”.

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

Dal lungo passo di intervista qui riportato si intuisce l'attenzione riservata dalla Cassa Edile provinciale alla sicurezza nei cantieri, tuttavia la funzione principale di tale organismo, come si è già accennato, risiede proprio nella contrattazione tra le parti sociali e le associazioni di categoria, per la definizione dei contratti collettivi a livello nazionale e locale. Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore edile infatti, è stato rinnovato il 21 febbraio 2025 prevedendo adeguamenti salariali ai vari livelli, sulla base dell'aumento dell'inflazione e una batteria di accordi

⁶⁶ <https://www.scuolacostruzionivicenza.it/scuola/>

⁶⁷ Servizio Prevenzione Igiene e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro (SPISAL); <https://www.aulss8.veneto.it/unita-operative/servizio-prevenzione-igiene-e-sicurezza-negli-ambienti-di-lavoro-spisal/>

su formazione, sorveglianza sanitaria, premialità, denuncia unica edile ed F24, trasferta nazionale, lavoro straordinario, non sovrapposibilità dei cicli contrattuali ed altro ancora⁶⁸. In particolare sono state introdotte alcune semplificazioni contrattuali relative all'iscrizione dei lavoratori alle Casse Edili provinciali durante le trasferte, in modo da arginare situazioni opache nell'applicazione dei contratti e della corresponsione di salari e contributi:

“Succederà questo: siccome con l'ultimo accordo di rinnovo è stata parzialmente disciplinata in maniera diversa la normativa sui lavoratori in trasferta, sostanzialmente i lavoratori in trasferta nelle varie province o mantenevano la loro iscrizione nella Cassa Edile di provenienza, oppure a seconda che ci fossero normative locali o leggi locali, soprattutto sui lavori pubblici, venivano iscritti giocoforza nelle Casse Edili dei luoghi di esecuzione dei lavori. Adesso c'è questa variazione per cui tutti dovranno interfacciarsi in qualche maniera con la Cassa Edile dei luoghi di esecuzione dei lavori, [...]. Con questo nuovo sistema normativo sostanzialmente si rimane iscritti presso la Cassa edile di appartenenza per i lavoratori in trasferta. Poi c'è un sistema che entrerà a regime [...] a partire da ottobre del 2025: tu rimani iscritto alla Cassa Edile di appartenenza, ma una parte di quello che dovrebbe essere della Cassa Edile di appartenenza, cioè certe aliquote che sono stati appositamente individuati in contrattazione, vengono versati come compensazione alla Cassa Edile di esecuzione dei lavori”.

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

Per quanto riguarda le grandi opere pubbliche può però accadere che la contrattazione tra le parti datoriali e sindacali avvenga direttamente sul piano nazionale, senza ricorrere all'intermediazione o alla consulenza delle associazioni di categoria locali e quindi bypassando il sistema della bilateralità sul piano provinciale:

“Allora, abbiamo un problema, perché nelle grandi opere, non in tutte le grandi opere, ma siccome dietro ci sono imprese di rilevanza nazionale, [...] c'è molto spesso la tendenza di queste grandi imprese di andare a fare la contrattazione direttamente con le organizzazioni sindacali a livello nazionale e scavalcano invece le rappresentanze territoriali”.

(Responsabile provinciale per il settore edile di Confindustria Vicenza, 17 marzo 2025)

Nella prossima sezione ci occuperemo quindi, di approfondire l'aspetto delle relazioni sindacali nei cantieri delle grandi opere del vicentino.

⁶⁸ Per approfondire la documentazione relativa al CCNL edilizia è scaricabile al seguente link:
<https://www.cce.to.it/servizi/news/dossier/rinnovo-del-ccnl-edile-del-21-febbraio-2025-tutta-documentazione>

2.5.2 La contrattazione nei grandi cantieri edili

Come si è avuto modo di anticipare nelle sezioni precedenti, nei cantieri delle grandi opere pubbliche si applicano una serie di verifiche e controlli per garantire trasparenza e correttezza nell'assegnazione degli appalti e la qualità delle lavorazioni e dei materiali utilizzati in cantiere. A fronte dell'entità delle commesse e della quantità di mano d'opera mobilitata da questi grandi cantieri si procede anche alla definizione di contratti di lavoro integrativi tra le aziende capofila degli appalti e le sigle sindacali nazionali al fine di garantire congrue condizioni di vita e lavoro alle maestranze e un compenso economico proporzionato al disagio di cantiere legato alla trasferta lavorativa oltre che ai costi di viaggio sostenuti da molti di questi lavoratori, per ritornare periodicamente alle proprie famiglie e ai propri affetti:

“I lavoratori che vengono da fuori e che hanno le famiglie lontane anche a volte qualche migliaio di chilometri hanno una situazione; i lavoratori che diciamo 'svolazzano' nel nord Italia hanno una situazione che magari venerdì già finiscono e vanno pure a casa; i lavoratori stranieri addirittura non ci vanno o quella volta al mese eccetera, per cui c'è una differenza sostanziale e lì interveniamo noi con una contrattazione di secondo livello o mirata addirittura, aziendale. [...] Ci sono adeguamenti che vanno dalle 3 alle 400 euro al mese per i lavoratori in base alla distanza da casa, naturalmente sono inferiori le quote stabilite dalla contrattazione per quelli che hanno un certo numero di chilometri, per dire 3-400 anziché 8-900 o 1.500-1.700, siamo a questi parametri per cui la contrattazione aiuta questo tipo di situazione [...] Abbiamo fatto già due accordi importanti che appunto citavo: quelle delle spese di viaggio e quella del 'disagio da cantiere', che hanno i lavoratori che devono fare campo base oppure hotel [...]”.

(Funzionario provinciale FILCA-CISL Vicenza, 8 ottobre 2024)

Ma se con le aziende capo-commessa, le più grandi e strutturate, la trattativa sindacale permette di definire e contrattualizzare ogni aspetto della vita e del lavoro in cantiere, dalle indennità, ai premi, alla fornitura di servizi per i lavoratori nei campi base e nei cantieri, lo stesso non può dirsi per le piccole aziende alla base della catena degli appalti. Come si è avuto modo di vedere nelle precedenti sezioni, i lavoratori immigrati impiegati in queste piccole imprese, scontano un forte isolamento e una forte dipendenza dai propri datori di lavoro. Per questi lavoratori, perdere il posto significa perdere non solo la principale fonte di reddito propria e della propria famiglia nel paese d'origine, ma anche il titolo di soggiorno e l'alloggio. Per tale motivo tendono ad accettare le condizioni di lavoro imposte dal caporale o dal datore di lavoro il che riduce sostanzialmente i

marginari per instaurare una qualsiasi forma di contrattazione a livello sindacale. Come rilevato nella letteratura di riferimento, il ruolo giocato dai sindacati nei confronti dei lavoratori esternalizzati è duplice: da una parte il modello sindacale tradizionale, focalizzato prioritariamente sulla difesa del nucleo della forza lavoro del cosiddetto 'settore primario' (Piore e Doeringer, 1985) non è in grado di fornire risposte alle esigenze di questi lavoratori. Dall'altra, stante i limiti oggettivi di agibilità sindacale tra questi lavoratori così ricattabili, quando il sindacato cerca di intervenire nei confronti di queste piccole aziende dei subappalti, lo fa adottando un approccio top-down, che si sostanzia nell'esercizio di pressioni nei confronti delle aziende capo-commessa affinché si adoperino a vigilare sull'operato delle ditte alle quali hanno subappaltato delle lavorazioni per correggere le situazioni che risultano essere non conformi sotto il profilo della normativa in termini di sicurezza, ecc. (Quondamatteo, 2022). Per cercare di intercettare la forza lavoro immigrata e precaria, i sindacati tradizionali si sono sforzati di offrire servizi ad hoc rivolti ai lavoratori stranieri (Meardi et al. 2012; Frangi et al. 2020); tuttavia queste misure non sono state fino ad ora in grado di scardinare la segmentazione della forza lavoro e permangono forti difficoltà nel raggiungere e organizzare i lavoratori dei subappalti anche a fronte del rigidissimo controllo cui sono sottoposti. Esemplificativa in tal senso, è la testimonianza raccolta da un sindacalista circa il controllo ferreo della forza lavoro all'interno del cantiere del villaggio militare statunitense:

“La contrattazione è pari a zero e gli americani non ci vogliono dentro al cantiere, soprattutto noi della FILLEA, per cui vedi che i rapporti con la controparte sono prettamente di natura vertenziale. Poi noi potremmo anche convocare le assemblee di cantiere ma non ti viene nessuno, i lavoratori hanno troppa paura di ritorsioni [...] La forza lavoro invece è tutta reclutata con il caporalato e stipata in appartamenti o bed and breakfast qui in provincia. Sono stato in un appartamento a Trissino, dove saranno stati in 8 o 9, senza il caporale [...]. In appartamento ci puoi parlare, non c'è il caporale. Invece al cantiere si fa fatica per via del controllo che c'è. Avevamo provato a intercettarli anche in pizzeria dove vanno a pranzo ma lì abbiamo trovato anche i caporali e io e Gianni (nome di fantasia) siamo stati addirittura minacciati di morte”.

(Sindacalista FILLEA-CGIL Vicenza, 22 febbraio 2025)

A fronte delle condizioni decisamente sfavorevoli all'organizzazione dei lavoratori in questo particolare segmento della catena del valore, il ciclo di lotte che ha interessato il settore della logistica, pur con le proprie specificità, ci dimostra come sia soprattutto attraverso la mobilitazione diretta dei lavoratori, sostenuti dalle organizzazioni sindacali di base e da settori dei movimenti sociali che si sono ottenuti i maggiori risultati (Cuppini e Pallavicini, 2015; Alberti, 2017);

ritorneremo su questo aspetto alla fine del capitolo.

La differenziazione nelle relazioni sindacali ricalca le stratificazioni che caratterizzano la composizione della forza lavoro in cantiere che si ripercuotono anche nell'ambito della sicurezza che sarà oggetto della prossima sezione.

2.5.3 La sicurezza in cantiere

“La pericolosità che dice lui, l'abbiamo avuto qua, una persona ci è morta per colpa di questa cosa, che si chiamava Ganga. Perché che succede? Tu quando usi l'esplosivo, poi diciamo l'esplosivo ti fa la forma della galleria che poi deve essere un po' rifinita. Entra uno con l'escavatore e fa un'opera che si chiama sgancio. In che senso? Entra con l'escavatore e con la punta va a vedere i pezzi che devono cadere. Li sgancia proprio dal soffitto in modo da mettere in sicurezza la galleria. Lui stava facendo questo tipo di lavorazione. Era andato già avanti e stava finendo di sganciare, solo che un ammasso più grande è caduto e gli è finito sulla cabina e l'ha ammazzato” (Sindacalista).

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

La testimonianza sopra riportata fa riferimento all'infortunio mortale occorso nell'aprile del 2016 all'escavatorista Sebastiano La Ganga impiegato presso il cantiere della galleria della Superstrada Pedemontana Veneta tra Malo e Castelgomberto⁶⁹. L'edilizia risulta essere il settore in cui nel corso del 2024 si sono registrati in assoluto più infortuni a livello europeo con il 12,3% degli infortuni non mortali e il 23,3% degli infortuni mortali, mentre in Italia nello stesso periodo gli infortuni in edilizia sono aumentati del 2,8%. A pesare sono soprattutto gli infortuni in itinere mentre quelli in occasione di lavoro sarebbero in leggero calo. Le categorie di lavoratori maggiormente colpiti da fenomeni infortunistici sarebbero gli over 60 e i lavoratori di origine straniera, in linea con le tendenze demografiche registrate nel mercato del lavoro. Da rilevare come negli ultimi anni vi sia un aumento significativo degli incidenti plurimi in cui più lavoratori sono coinvolti in un singolo evento⁷⁰ come nel recente (luglio 2025) cedimento di un'impalcatura in un cantiere edile a Napoli o la strage operaia nel cantiere dell'Esselunga di Firenze del febbraio 2024⁷¹.

69 Al seguente link si riporta il comunicato della FENEAL UIL diramato all'indomani dell'infortunio di La Ganga: <https://www.fenealuil.it/nuova-tragedia-sul-lavoro-a-vicenza/>

70 Per consultare il rapporto INAIL su infortuni e malattie professionali nel 2024 <https://www.inail.it/portale/it/inail-comunica/news/notizia.2025.02.infortuni-e-malattie-professionali-nel-nuovo-numero-di-dati-inail-il-primi-bilancio-del-2024.html> ; per consultare il rapporto INAIL su infortuni e malattie professionali nel settore edile tra il 2014 e il 2019: <https://imprese.regione.vda.it/Media/Sportelloimprese/Notizie/Scheda%20INAIL%20-%20Infortuni%20in%20edilizia.pdf>

71 Redazione, 29 luglio 2025, “Tre morti sul lavoro, indagine su posizione degli operai e sicurezza. Due di loro

Proprio per la molteplicità dei fattori di rischio cui sono esposti i lavoratori in cantiere e più in generale sui posti di lavoro, la sicurezza è divenuta oggetto di una sempre maggiore attenzione da parte del legislatore che ha definito norme via via più stringenti, richiedendo un sempre maggiore impegno anche economico, alle aziende, per garantire gli standard minimi definiti dalla normativa. La sicurezza diviene dunque una voce importante nel capitolato di spesa delle imprese edili; anche qui si registrano profonde differenze tra le realtà aziendali più strutturate, che svolgono lavorazioni ad alto contenuto tecnologico e garantiscono elevati standard di formazione e sicurezza ai propri dipendenti e le aziende fornitrici di forza lavoro precaria, impegnate nelle lavorazioni maggiormente labour intensive (Bagnardi et al. 2024):

“E quindi qualche azienda nei capitolati di spesa tira indietro su alcune cose?” (Intervistatore).

“Oppure li mette e li destina ad altro. Non è un dumping ma è un differimento, nel senso che mi faccio dare i soldi per la sicurezza e in realtà ci vado a comprare i materiali. Se per capitolato ho un indice di spesa di 20.000 euro per un ponteggio e il ponteggio che arriva me lo porta la ditta tal dei tali a 5.500 euro, capisci bene che il committente che è quello che in primis deve garantire per la sicurezza mi dà 20.000 ma l'impresa corrisponde per i ponteggiatori 5.500. Se guardo la tipologia di ponteggio capisco perché gli ha dato 5.500 euro: perché abbiamo cavallette arrugginite del 1973. Eppure il committente responsabile ha pagato l'impresa che in quel caso lì ha speculato.” (Funzionario sindacale provinciale).

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Al titolo IV del Testo unico sulla sicurezza sul lavoro, D. Lgs. 81/2008⁷² viene definita la pianificazione della sicurezza nel corso della fase progettuale che anticipa la realizzazione del cantiere vero e proprio. Per ogni cantiere infatti, deve essere approntato il Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC), un documento che serve a identificare, valutare e gestire i rischi sul posto di lavoro, coordinando le misure di prevenzione e protezione per la sicurezza e la salute dei lavoratori. Quanto stabilito nel PSC sarà poi integrato dal Piano Operativo di Sicurezza (POS), redatto dal datore di lavoro per ciascuna fase di lavorazione specifica (che può richiedere ulteriore pianificazione della sicurezza). Alla progettazione e pianificazione della sicurezza si affianca

lavoravano in nero”, Rai.News.it: <https://www.rainews.it/articoli/2025/07/tre-morti-sul-lavoro-indagine-su-posizione-degli-operai-e-sicurezza-due-di-loro-lavoravano-in-nero-napoli-vomero-procura-impalcatura-6512eaa1-4140-4d6b-a06c-41f0e988fd7c.html> . Redazione, 20 febbraio 2025, “Crollo di Firenze, la procura: Diverse criticità nel cantiere. Alcuni operai irregolari”, Rai.News.it: <https://www.rainews.it/articoli/2024/02/crollo-a-firenze-supermercato-esselunga-operai-morti-sicurezza-lavoro-cantiere-procura-irregolari-criticita-2e42ad97-88e2-444a-9144-419e36fdff7d.html>

72 Per consultare il testo della normativa citata: <https://tussl.it/titolo-iv-cantieri-temporanei-o-mobili>

necessariamente la formazione dei lavoratori con corsi specifici condotti in base alle mansioni svolte in cantiere. Infine, una volta avviato il cantiere, vengono condotte periodiche verifiche e monitoraggi in corso d'opera per verificare la corretta esecuzione delle lavorazioni secondo gli standard di qualità e sicurezza definiti nelle fasi precedenti ai lavori e ovviamente nella normativa di riferimento. Le verifiche vengono condotte sia dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) aziendale, una figura professionale prevista dal Testo Unico sulla Sicurezza, DL 81/2008⁷³, per coordinare il servizio di prevenzione e protezione rischi nei posti di lavoro, sia dai delegati dei lavoratori per la sicurezza quali i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) e i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza Territoriali (RLST); infine anche gli ispettori del Servizio Prevenzione Igiene e Sicurezza a negli Ambienti di Lavoro (SPISAL) possono condurre accertamenti e ispezioni per verificare che siano rispettate le misure di sicurezza sui posti di lavoro:

“Ero anche il RLST interno, quindi ero anche responsabile della sicurezza, però tu non facevi proprio il responsabile; io avevo delle ore che dovevo girare nel cantiere per vedere se gli operai erano tutti a posto ma non me lo facevano fare mai [...] Dentro al cantiere, in un cantiere di un'opera del genere, è difficile che arrivi lo Spisal, perché deve per forza avvisare perché non puoi entrare all'improvviso perché non sa quello che stai facendo. Quindi in un cantiere con una macchina che è recintata e c'è una buca, e tu non lo sai perché non ci sei in quel cantiere, finisci dentro, che succede? Quindi, anche se vogliono, all'improvviso non potevano mai venire, è impossibile”.

(Caposquadra presso i cantieri della SPV, Vicenza 30 ottobre 2024)

Dalla testimonianza sopra riportata si evince quanto sia difficoltoso anche per gli enti preposti, monitorare la sicurezza in un cantiere di grandi dimensioni. Tuttavia la sicurezza in cantiere è oggetto di contrattazione con le parti sindacali, che possono richiedere alle aziende capofila ulteriori verifiche e monitoraggi:

“E l'altra cosa importante è quella della sicurezza. Noi abbiamo avuto purtroppo, un'esperienza amara con la Pedemontana con due morti nel cantiere [...]. In questo caso (si riferisce ai cantieri del TAV) visto l'esperienza amara, noi abbiamo rispetto alla sicurezza, rispetto agli infortuni, un monitoraggio quasi mensile. Noi chiediamo al Consorzio e alle imprese che ne fanno parte un monitoraggio preciso perché a volte questo tipo di prevenzione può evitare incidenti anche mortali”.

(Funzionario provinciale FILCA-CISL, 8 ottobre 2024)

⁷³ <https://www.lavoro.gov.it/temi-e-priorita/salute-e-sicurezza/focus-on/sistema-prevenzione/pagine/default>

Nonostante le procedure e i controlli, tuttavia, nei picchi del processo produttivo di cantiere le aziende ricorrono a strategie per intensificare i ritmi di lavoro degli operai aggirando talvolta, alcune specifiche di sicurezza tramite il ricorso all'incentivo economico, attivando meccanismi premiali per coloro che si dimostrano disposti a lavorare anche quando le condizioni non sono delle migliori:

“La sicurezza è rispettata su tante cose, su tante altre spesso la colpa è dell'uomo perché per fare vedere all'assistente che fai cose in più, per ottenere, per esempio il permesso per tornare a casa, montavi alle 8 di mattina e arrivato mezzogiorno se quello ti faceva lavorare lo stesso e ti segnava le ore, per dirti no? sono cazzate! però se quello ti diceva: «vedi che si deve andare a fare quella lavorazione», tu vai e vedi dell'acqua e non dicevi niente, capito qual è il concetto? [...] solo per avere l'agevolazione, o quello aspira ad avere il livello in più e quindi dice: «va bene non è andato lui però ci vado io», questo succedeva quando pioveva. [...] Non mettevano mai nulla (per iscritto), però se ti comportavi in un certo modo vedevi premio, premio, premio. Quindi quelli andavano sotto l'acqua, a quelli li mettevano i 100€ di premio, capito? Quindi c'era un meccanismo. [...] perché se io lo faccio poi una volta, poi significa che lo devo fare sempre, poi non diventa più una cortesia, diventa un obbligo”.

(Caposquadra presso i cantieri della SPV, Vicenza 30 ottobre 2024)

Sono soprattutto i trasfertisti provenienti da altre regioni o dall'estero che costituiscono la forza lavoro maggiormente propensa ad allungare la giornata lavorativa non solo per incrementare il più possibile il salario nel periodo trascorso nei cantieri lontani da casa, ma anche per accumulare ore di permesso spendibili per protrarre la permanenza al paese d'origine durante i turni di riposo:

Intervistatore: “Ma capitava che si sospendesse per il caldo?”

Caposquadra: “No, non lo facevamo mai per non perdere le ore di lavoro. Facevamo delle baracche con i teli, ogni mezz'ora, un'ora finivi, ti mettevi dieci minuti in lato, ti sciacquavi, tenevi la borsa con l'acqua per sciacquarti”.

(Caposquadra presso i cantieri della SPV, Vicenza 30 ottobre 2024)

Per concludere, nel corso della ricerca è emerso come siano spesso gli stessi lavoratori ad esporsi ai rischi o a minimizzare gli episodi di infortunio. Questo atteggiamento è stato spesso osservato nei settori in cui è nettamente preponderante la componente di genere maschile e caratterizzati da lavorazioni fisicamente gravose come l'edilizia (Chavèz e Altman, 2017). In questi settori si sono

sedimentati dei modelli di mascolinità che si esprimono in pratiche incaute sotto il profilo della sicurezza e che in fin dei conti risultano essere funzionali alle strategie di intensificazione dei ritmi di lavoro adottate dalla parte datoriale. La mascolinità è così messa al lavoro, divenendo un elemento che contribuisce a definire il regime lavorativo nel settore edile agendo come una forza disciplinante della mano d'opera maschile e che agisce al contempo come un dispositivo culturale escludente nei confronti della forza lavoro femminile, confinata nelle mansioni impiegatizie (Ibanez e Narocki, 2012; Esmee et al. 2020):

“Poi è anche nella cultura dei lavoratori: uno si sloga la caviglia e la ritengono una cazzata [...] Anche lì c'è una cultura dell'infortunio, sulla salute e sicurezza in cui veramente c'è ancora da fare molto perché c'è ancora l'idea: «ma sì, mi son tagliato, mi metto un po' di cemento, faccio due giri di nastro e domani mattina sto bene» e invece bisognerebbe analizzare come mai si slogano la caviglia in 20 nel giro di un anno, se c'è un problema di scarpe o di terreno o di posture di lavorazione. Ogni infortunio ha le sue sfaccettature importanti”.

(Funzionario provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 27 settembre 2024)

Con 7.506 denunce nel 2022, pari a poco più del 75% del totale dei casi codificati e con un'incidenza più alta rispetto al 71,2% dell'intero settore industria e servizi, i lavoratori delle costruzioni presentano alti tassi di malattie professionali; sono soprattutto malattie a carico del sistema osteo-muscolare e del tessuto connettivo, seguite dalle patologie del sistema nervoso, dell'orecchio e, con percentuali più contenute, da quelle respiratorie e dai tumori⁷⁴. Per tal ragione il lavoro in edilizia è considerato gravoso dalla normativa e alcune mansioni sono ricomprese tra lavori definiti usuranti, dando accesso al pre-pensionamento⁷⁵. I lavoratori edili giungono alla pensione in condizioni fisiche e di salute spesso compromesse a causa del duro lavoro di cantiere come si evince dalla testimonianza che si riporta di seguito:

“Ti dico francamente che io sono figlio di un geometra che è dovuto andare in pensione prima del tempo, all'età di 60 anni, perché l'edilizia è talmente usurante che mio padre ha avuto due infarti in cantiere, è andato in pensione con tre ernie al disco.” (Responsabile dei Lavoratori per la Sicurezza Territoriale).

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

74 La relazione annuale dell'INAIL 2023 è scaricabile al seguente link: <https://www.inail.it/portale/it/inail-comunica/pubblicazioni/rapporti-e-relazioni-inail.html?page=3>

75 Decreto Legislativo n. 67/2011 Accesso anticipato al pensionamento per gli addetti alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, a norma dell'articolo 1 della legge 4 novembre 2010, n. 183: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2011/05/11/011G0111/sg>

2.6 Sù la testa

Giovedì 6 febbraio 2025, una dozzina di lavoratori di una delle aziende subappaltanti attive nel cantiere del 'Villaggio della Pace', passavano all'azione dopo tre mesi di lavoro trascorsi senza percepire lo stipendio. Esasperati da una situazione senza sbocchi, i lavoratori avevano dapprima incrociato le braccia radunandosi nel modulo prefabbricato di cantiere nel quale erano soliti trascorrere la pausa pranzo. Non ricevendo alcun riscontro circa le proprie istanze, decidevano quindi di occupare la baracca e di non lasciare il cantiere fino a ch  non fossero stati pagati. L'indomani, venerd  7 febbraio, dopo una notte al freddo, in baracca, decidevano di inerpicarsi sulle gru e bloccare il cantiere, costringendo l'azienda capofila a chiamare le forze dell'ordine mobilitando di conseguenza i sindacati e aprendo la vertenza che sarebbe poi finita sul tavolo del Prefetto.

Non   questo, il primo episodio del genere che si registra all'interno del cantiere del villaggio militare statunitense: il 19 novembre 2024 alcuni lavoratori di un'altra azienda dei subappalti avevano occupato sei gru del cantiere per gli stessi motivi⁷⁶.

Lavoratore 1 (L.1): "Ma dopo due giorni. Dopo due giorni che siamo stati dentro la baracca".

Lavoratore 2 (L.2): "Voi sentite che noi parliamo, vogliamo trovare soluzioni. E loro non le sentono. E noi siamo saliti sulla gru. Allora sono arrivati tutti che parlavano".

L.1: "La prima (notte), quando abbiamo dormito di l , hanno tirato via anche corrente per non scaldare le baracche. [...]"

Intervistatore: "E quando siete saliti sopra la gru, invece?"

L.1: "Tutto il giorno, fino a quando non hanno chiamato, come si chiama? CGIL. E allora   arrivato anche televisione [...]"

L.2: "Non volevano parlare neanche con CGIL loro, non interessa niente."

(Lavoratori di un'azienda in sub-subappalto nel cantiere del Villaggio della Pace, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

Come si pu  intuire dallo stralcio di intervista qui riportato, questi lavoratori si sono mobilitati spontaneamente dopo che i diversi tentativi di mediazione con le aziende capo-commessa si sono rivelati inefficaci. Solamente dopo l'occupazione delle gru del cantiere   stato interpellato il sindacato che   intervenuto a tutela delle istanze di lavoratori nel corso della successiva vertenza sindacale.

⁷⁶ <https://www.ilgiornaledivicenza.it/territorio-vicentino/vicenza/operai-salgono-sulle-gru-e-bloccano-il-cantiere-tensione-a-vicenza-est-1.12502363>

Diversi lavoratori hanno denunciato un rigido controllo all'interno del cantiere da parte dei supervisori delle aziende capofila che controllavano le fasi di lavorazione documentandole attraverso la registrazione di foto e video; gli stessi supervisori avrebbero ripreso anche i lavoratori durante la protesta al fine di identificare le 'teste calde':

L2: "Guarda questo qua - Il lavoratore estrae il telefonino per mostrare alcuni video - Questa qua che sta facendo la foto, questa è la sicurezza [...]."

L2: "Lui ha detto che sta facendo il video. [...] Sì. Lui ha detto che lui denuncia. Io ho detto: «anche io ti denuncio.» Guarda, guarda, va a fare la foto, apre la porta del bagno. Il ragazzo è andato al bagno e lui l'ha seguito dietro, no? Per fare foto. No, no, mi trattano male, trattano male la gente".

(Lavoratore carpentiere-ferraiolo di un'azienda in sub-subappalto nel cantiere del Villaggio della Pace, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

Nel corso della protesta, i lavoratori hanno denunciato anche atteggiamenti pericolosi messi in atto dagli stessi supervisori al fine di scoraggiare gli occupanti delle gru del cantiere e di costringerli a scendere:

L2: "Io volevo spegnere la luce (inteso l'alimentazione elettrica della gru); la capa grossa, eccola, questa capa" (indica nel video, una signora con divisa ad alta visibilità ed elmetto) - Dal video, L2: "Il ragazzo è sulla gru e loro stanno lavorando".

L2: "Eh sì. Non fregavano niente. Eccolo, eccolo il ragazzo dov'è: sula gru, lui. - indicando lo schermo dello smartphone - E loro stanno lavorando. Guarda, volevo spegnere la luce. Non mi lascia, senti" - Dal video, L2: "Spegni la luce. Deve spegnere la luce. Il ragazzo è su, deve ammazzarlo?" La figura indicata come 'capa' nel video: "Non succede niente al ragazzo. Non succede niente." L2 dal video: "Sei tu la responsabile qua, ehi!" La figura indicata come 'capa': "Voi siete in un cantiere qua... (incomprensibile)".

L2: "E io gli ho detto che deve spegnere la luce perché il ragazzo è sulla gru, vuole ammazzarlo?"
(Lavoratore carpentiere-ferraiolo di un'azienda in sub-subappalto nel cantiere del Villaggio della Pace, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

I lavoratori che hanno animato la protesta sono tutti di origine tunisina, reclutati da una piccolissima azienda vicentina il cui titolare è anch'esso tunisino; alcuni di loro sono parenti e risiedono già da qualche anno in Italia mentre altri sono arrivati appositamente dalla Tunisia per lavorare al villaggio

militare statunitense. Sono tutti carpentieri-ferraioli tra i 20 e i 50 anni e si occupano quindi di lavorazioni fisicamente gravose come preparare le casseforme per le gettate del cemento e montare le armature in ferro. Alcuni hanno una certa esperienza nei cantieri edili italiani, avendo lavorato in tutto il nord Italia, a riprova dell'alta mobilità di questa forza lavoro. Uno di loro, quello con maggiore anzianità all'interno del cantiere del villaggio militare, denuncia di aver lavorato per tre aziende differenti avvicendatesi nei subappalti in appena un anno e mezzo. A causa dei margini risicati con i quali operano, queste aziende durano poco all'interno del cantiere e l'ultima è fallita, lasciando i lavoratori senza stipendio per mesi:

L.1: "Due aziende italiane sono venute qui: una da Bologna e l'altra da Verona."

Intervistatore (I.): "Ok. Adesso questa è di Vicenza?"

L.1: "Questa è di Vicenza, sì."

I.: "Però il proprietario è tunisino?"

L.1: "È tunisino, sì."

(Lavoratore carpentiere-ferraiolo di un'azienda in sub-subappalto nel cantiere del Villaggio della Pace, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

All'infuori di quelli presenti già da anni nel territorio, molti dei lavoratori che hanno protestato hanno trovato una sistemazione in subaffitto, nei comuni della provincia. A causa della mancata corresponsione del salario alcuni di loro rischiano di perdere il posto letto mentre altri sono già stati cacciati dal proprio alloggio, adattandosi a vivere dove hanno trovato una qualche forma di ospitalità:

I.: "E adesso non riesci più a pagare l'affitto? Hai preso lo sfratto?"

Lavoratore 3 (L.3): "Sì. Io già (sfrattato). Mi da lui macchina per dormire (indicando un collega)."

I.: "Ah, ti hanno già sfrattato di casa?"

L.3: "Tre mesi non ho pagato l'affitto."

L.2: "Lui non c'aveva la casa. Lui sta dormendo in posto letto, così diciamo. Se non hai pagato, ti manda fuori il proprietario di la casa."

I.: "E voi siete tutti qua che vivete, più o meno, a Vicenza?"

L.2: "Sì, sono tutti a Vicenza. Sotto la provincia di Vicenza."

(Lavoratori di un'azienda in sub-subappalto nel cantiere del Villaggio della Pace, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

A differenza di quanto avviene nelle circostanze in cui è il titolare delle piccole aziende dei subappalti a fornire l'alloggio alle squadre di lavoratori immigrati, in questo caso sono stati i lavoratori stessi a trovarsi una sistemazione nel circuito del mercato dei subaffitti in provincia di Vicenza. Evidentemente la pressione dovuta alla necessità di pagare le quote dei 'posti letto' ai padroni di casa è stato uno dei fattori che ha spinto questi lavoratori ad occupare prima la baracca e poi le gru del cantiere. A spingere i lavoratori all'esasperazione poi, sono le incombenze legate al sostentamento della famiglia per la quale il loro lavoro costituisce, il più delle volte, la fonte di reddito principale se non l'unica. Altri invece, sono venuti appositamente in Italia a lavorare anche per mandare soldi ai propri cari nel paese d'origine:

L.1: “Sì, sì. [...]Il mio amico qua ha 3 bambini[...]Il mio fratello ne ha 3 e l'altro fratello ne ha 3.”
[...]

I.: “Ma invece posso chiedere a voi... Tu hai famiglia in Tunisia?”

Lavoratore 6 (L.6): “Sì.”

[...]

L.2: “Sì. Ha famiglia dietro a lui. Per mandare soldi.”

(Lavoratori di un'azienda in sub-subappalto nel cantiere del Villaggio della Pace, durante un sit-in sindacale presso la Prefettura di Vicenza, 10 febbraio 2025)

Da quanto riportato fin qui emerge l'estrema fragilità sociale di questi lavoratori edili dei subappalti. Reclutati attraverso le catene di assunzione etniche nelle cosiddette aziende mono-nazionali e mono-task (Frangi et al., 2020) caratterizzate da un'alta mobilità e da un alto tasso di mortalità. Sottoposti a condizioni di vita e di lavoro pesanti e precarie, senza alcuna forma di tutela quando una delle aziende per cui lavorano fallisce, sono soprattutto questi lavoratori a rimetterci in termini di salario e di contributi (Cillo, 2021; Bagnardi, 2023). Il regime di lavoro dei subappalti riproduce quindi, le condizioni di estrema fragilità e ricattabilità di questa forza lavoro sottoposta ed un'elevata intensità di sfruttamento cui corrisponde un'alta compressione dei bisogni legati alla riproduzione sociale. Tuttavia, quando la contraddizione tra il regime di produzione e i bisogni di riproduzione sociale raggiunge livelli insostenibili, si apre lo spazio per il dispiegamento di forme di lotta spontanee, dirette e dirompenti. Lo spontaneismo di queste lotte però, non ambisce tanto a rivendicare migliori condizioni di lavoro e di vita, contestando il regime di lavoro in cantiere quanto piuttosto, a reclamare il pagamento dei salari dovuti dalla parte datoriale (Cillo, 2021). La forte segmentazione del collettivo lavorante attraverso una divisione del lavoro fondata su basi etniche è

stata definita in letteratura 'subcontracted racial capitalism' (Piro e Sacchetto, 2021). La razzializzazione del lavoro attraverso i subappalti, crea un sistema gerarchico che avvantaggia alcuni lavoratori, sottoponendo gli altri a un intensificato sfruttamento, prevenendo così qualsiasi forma di ricomposizione di classe su basi economiche. Da qui il carattere fortemente etnico e comunitario che contraddistingue le lotte di questi lavoratori (Cuppini e Pallavicini, 2015):

“Negli ultimi anni vediamo tanti stranieri che lavorano in edilizia; è un settore in cui manca il ricambio generazionale e con le nuove normative sta diventando una giungla, per cui ci sono molte aziende anche straniere che ne approfittano e fanno man bassa. Gli egiziani sono gli ultimi arrivati, non sono come i marocchini che sono in Italia da dieci anni e magari hanno anche ricongiunto la moglie e i figli, per cui sono più sindacalizzati, non si fanno sfruttare per due soldi. Gli egiziani invece accettano le condizioni peggiori. Tanti non hanno nemmeno il contratto da edili; magari fanno i ferraioli e li inquadrano come metalmeccanici, o con altri contratti, ma poi in cantiere li fanno manovrare una gru o gli danno in mano il badile.”

(Sindacalista FILLEA-CGIL, Vicenza, 22 febbraio 2025)

Si nota qui come alcune nazionalità, presenti da maggior tempo nel mercato del lavoro edile italiano e con esigenze maggiori di riproduzione sociale, tendano a rifiutare condizioni di lavoro che invece sono accettate da chi è presente sul mercato da minor tempo. Questa gerarchia razziale nel mercato del lavoro è interiorizzata dai lavoratori stessi ai quali spesso non resta che far ricorso all'exit power o al mobility power per cercare altrove, condizioni di lavoro più sostenibili (Frangi et al. 2020).

In fin dei conti la vertenza al 'Villaggio della Pace' si è risolta proprio con l'abbandono del cantiere da parte di queste squadre di lavoratori tunisini che hanno perso il posto e si sono dovuti cercare un nuovo lavoro. Tuttavia, grazie alla mobilitazione e alla successiva vertenza sindacale questi lavoratori sono però riusciti a recuperare parte del salario e dei contributi non corrisposti. Infatti dal 10 febbraio 2025 incomincia presso la Prefettura di Vicenza la trattativa tra i lavoratori sostenuti dai sindacati e l'azienda capofila di appalto presso il villaggio militare statunitense. Facendo leva sul dispositivo della 'responsabilità solidale' (art. 29 D.Lgs. 276/2003)⁷⁷ il sindacato è riuscito infine, ad ottenere che le buste paga arretrate fossero versate dall'azienda a capo della commessa anche se la definizione dell'ammontare delle somme da versare è stata oggetto di lunga trattativa.

Il sedimentarsi di regimi del lavoro stratificati su basi etniche nel mercato edile, storicamente

⁷⁷ La responsabilità solidale in edilizia, nel contesto degli appalti, implica che più soggetti (committente, appaltatore, subappaltatore) siano responsabili in solido per determinati obblighi, come il pagamento di stipendi, contributi previdenziali e premi assicurativi ai lavoratori impiegati nell'appalto: <https://www.cassaedilepisa.it/appalti/la-responsabilita-solidale/la-responsabilita-solidale-negli-appalti/>

caratterizzato da una forte stagionalità e precarietà del lavoro, non offrono condizioni favorevoli alla diffusione anche in questo settore, di quei processi di soggettivazione che hanno accompagnato l'affermarsi del ciclo di lotte che ha investito il settore della logistica padana negli anni della crisi economica. Tuttavia è proprio dagli spunti offerti dal protagonismo e dallo spontaneismo messi in campo nelle lotte di questi lavoratori che occorre ripartire per immaginare forme nuove di organizzazione della forza lavoro in grado di contestare la gerarchia razzializzante del lavoro in cantiere. Partendo dalla mobilitazione di relazioni solidali di natura etnico-comunitaria si potrà forse giungere a una rinnovata ricomposizione di classe su basi economiche in grado di integrare e promuovere le istanze espresse da questa forza lavoro fungibile e razzializzata, relegata ai margini della catena dei subappalti.

CAPITOLO 3 – TRA CAMPO E CASA

La vita dei lavoratori mobili oltre il cantiere

3.1 Ri-produzione sociale

Da quanto emerso nel capitolo precedente e in particolare dalla sommaria trattazione della vertenza sindacale al villaggio militare statunitense, emerge un dato fondamentale: l'importanza assunta dalla sfera della riproduzione sociale della forza lavoro nel determinarne la sussunzione ai o in questo caso, la contestazione dei rapporti di produzione all'interno dei cantieri edili. Come insegna Marx, i rapporti di produzione nel capitalismo sono imperniati sullo sfruttamento della forza lavoro, attraverso l'estrazione di plus-valore che deriva dal plus-lavoro erogato dal lavoratore nel corso del processo produttivo. Il lavoratore cioè, produce più valore di quanto non necessiti per il sostentamento proprio e della propria famiglia (da cui dipende la futura generazione di lavoratori) e questo surplus viene accaparrato dal capitalista attraverso una relazione asimmetrica segnata dallo sfruttamento (Xu He, 1975). Lo sfruttamento del lavoro quindi, caratterizza le relazioni sociali nell'ambito della sfera della produzione sotto il capitalismo; tuttavia questa peculiare tipologia di relazione sociale ha spesso occultato l'importanza assunta dai rapporti sociali che si definiscono all'interno della sfera della riproduzione sociale ai fini del disciplinamento della forza lavoro. Il controllo del lavoro infatti, si dispiega attraverso forme molteplici all'interno del luogo di lavoro ma anche attraverso l'incapacità dei lavoratori di riprodursi senza subire direttamente o indirettamente lo sfruttamento, riproducendo simultaneamente il capitale. Questa 'compulsione al lavoro' quindi, si estende a cavallo tra la sfera della produzione e della riproduzione sociale, in cui pure si manifesta in forme differenti attraverso gli istituti della famiglia, del carcere, della scuola, ecc. (Baglioni e Mezzadri, 2020). Tuttavia, se i lavoratori salariati per riprodursi necessitano dei mezzi di produzione fatti propri dal capitale, il capitale stesso ha bisogno di forza lavoro per valorizzarsi; a tal fine il lavoro riproduttivo e di accudimento della prole, che si connota come lavoro femminile svalutato, ovvero non remunerato in quanto considerato improduttivo

perché estraneo al ciclo della produzione, è in realtà imprescindibile per perpetuare la riproduzione della classe lavoratrice e dunque del capitale stesso (Von Werwolf, 2023). Le studiose femministe hanno infatti dimostrato come le relazioni riproduttive, ben lungi dall'essere fondate sulla reciprocità, siano in realtà estremamente dispotiche, costruite e sfruttate a proprio vantaggio dalle classi dominanti. Il controllo sulle classi lavoratrici dunque, travalica i canali classici del controllo del lavoro esprimendosi in forme molto più ampie di dominazione sociale che interconnettono lo sfruttamento dei lavoratori con molteplici ambiti della vita sociale. Si può quindi comprendere come produzione e riproduzione sociale si combinino costituendo specifici assetti nei rapporti di produzione capitalistica e peculiari stratificazioni di classe, sempre passibili di essere contestate e sovvertite dagli stessi lavoratori (*Ibidem*). Con il termine 'riproduzione sociale' infatti, si intende qui designare tutte quelle pratiche materiali e sociali storicamente e geograficamente determinate, con le quali si ri-produce la classe lavoratrice a un certo grado di differenziazione e competenza. Tali pratiche definiscono quelli che sono i processi di genderizzazione e razzializzazione che producono la segmentazione della classe lavoratrice e la specializzazione etnica o di genere di specifiche nicchie della produzione e della riproduzione sociale. Tali stratificazioni si esprimono nella sfera della riproduzione biologica dei lavoratori attraverso l'accesso e la distribuzione diseguale dei mezzi di sussistenza, quali cibo, alloggio, vestiario, assistenza sanitaria, l'accesso all'istruzione, ecc. (Schiling, 2022). Anche in questo caso ci viene in aiuto il concetto di 'regime di lavoro', inteso come quell'insieme di istituzioni e relazioni sociali che definiscono le «infrastrutture invisibili che mobilitano i lavoratori verso le fabbriche, le aziende agricole e gli uffici, estendendo e intensificando il lavoro» (Baglioni et al. 2022.b, p.82). In questo senso i regimi di lavoro plasmano i lavoratori e definiscono gli assetti dei rapporti sociali sotto il capitalismo nelle sfere della produzione e della circolazione di capitali e merci (inclusa la forza lavoro), della riproduzione sociale e delle relazioni ecologiche con la biosfera (*Ibidem*).

In questo capitolo dunque, si indagherà come i regimi del lavoro si sviluppino anche al di fuori dei grandi cantieri, nell'ambito della sfera della riproduzione sociale dei lavoratori edili, cioè nel tempo in cui la forza lavoro si rigenera. Nella prima parte del capitolo si prenderanno in esame le modalità con le quali i lavoratori mobili vengono dislocati nel territorio laddove v'è bisogno di loro, approfondendo come viene gestito e organizzato o auto-organizzato il tempo di non lavoro secondo le necessità della produzione. Nella seconda parte del capitolo ci si concentrerà sulle modalità con cui questi 'lavoratori nomadi' stando all'eloquente espressione di Baldanzi (2011), coltivano le relazioni familiari e gli affetti nella distanza sulla base dei tempi e degli spazi concessi dal ciclo produttivo di cantiere, organizzando o piuttosto delegando il lavoro riproduttivo domestico e l'accudimento della famiglia alle proprie partners.

3.2 IN CAMPO

“Nelle grandi opere come nella Pedemontana piuttosto che nella TAV o TAC, nella maggior parte dei casi viene fatto un campo-base che diventa un luogo sia per l'insediamento degli uffici per cui di tutta la parte amministrativa e commerciale del cantiere e poi c'è la parte degli alloggi dei dipendenti, con tutte le normative da rispettare e anche l'ubicazione della mensa. Considera che oggi l'unico campo base che abbiamo nel lotto Verona-Vicenza è quello di San Martino che è a Verona est; lì ci sono 5-600 persone che alloggiano, ci sono dei baraccamenti, i locali sono comunque dignitosissimi, ognuno ha la propria stanza, c'è il locale lavanderia, mensa, ognuno ha il proprio bagno; sono sistemati abbastanza bene”.

(Funzionario provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 27 settembre 2024)

Contrariamente a quanto avviene nel settore manifatturiero che con la globalizzazione dei mercati è stato investito dalle delocalizzazioni di segmenti più o meno estesi del processo produttivo verso paesi con un basso costo del lavoro, nell'edilizia sono state le grandi aziende appaltatrici a importare ingenti flussi di forza lavoro straniera just-in-time, dislocandola temporaneamente presso i cantieri in cui era richiesta (Greer e Lillie, 2007). D'altra parte l'alta mobilità della forza lavoro è uno dei tratti distintivi del settore e non risparmia nemmeno la manodopera autoctona, soprattutto quando si tratta dei cantieri di una grande opera. Un numero elevato di lavoratori inseguono i cantieri ma richiedono anche di essere dislocati sul territorio, alloggiati e nutriti. A tal fine le grandi aziende appaltatrici predispongono i cosiddetti “campi-base”: delle vere e proprie cittadelle distribuite lungo il tracciato delle grandi opere infrastrutturali, composte da moduli abitativi prefabbricati destinati ad ospitare i lavoratori e tutti i servizi di cui questi abbisognano. Ubicati spesso in luoghi periferici e decentrati rispetto ai centri urbani principali, nascosti dalle 'dune di mitigazione' o da pannelli fonoassorbenti⁷⁸, i campi-base sono dei veri e propri villaggi in cui centinaia di lavoratori possono essere alloggiati per mesi o anni, a seconda dell'avanzamento dei cantieri. Ultimati i lavori, i campi vengono smontati o riconvertiti in aree tecnologiche e logistiche al servizio della nuova infrastruttura.

Nella Pedemontana Veneta sono stati realizzati due campi-base in provincia di Vicenza, uno a Mason, a poche chilometri dalla cittadina di Bassano del Grappa e l'altro a Brogliano Vicentino, Valle dell'Agno. Per quanto riguarda la tratta Verona-Padova dell'Alta Velocità ferroviaria invece, è stato realizzato un campo-base a San Martino Buon Albergo, nei pressi del casello autostradale di

⁷⁸ Le dune di mitigazione sono terrapieni di terra realizzati lungo il perimetro dei cantieri con la terra di scotto superficiale che servono a mitigare l'impatto paesaggistico degli stessi, limitarne l'accessibilità ai non addetti ai lavori. I pannelli fonoassorbenti, sono invece alte barriere in plexiglass destinate ad attutire i rumori dei cantieri.

Verona Est e un altro è in via di realizzazione nel comune di Creazzo, alle porte di Vicenza; non è invece stato allestito alcun campo-base per la costruzione del villaggio militare statunitense.

“Noi avevamo dei container che erano di 12 stanze e lì dormivamo due per camera; infatti non era il massimo perché non c'era un cazzo di privacy. E avevamo cinque bagni e cinque docce per più di 24 persone. La mattina era una bella lotta. La mensa, quando c'erano molti operai, [...] dovevo andare o alla mattina prestissimo perché altrimenti finivano pure le brioche, o proprio tardi per non trovare troppa fila. A pranzo era sempre una lotta perché se andavi cinque minuti prima ti dicevano perché avevi smontato prima e se non andavi cinque minuti prima trovavi una fila che non finiva mai e dovevi mangiare di corsa. Era sempre un rincorrersi. [...] La SIS ha cominciato a cambiare dopo il Covid. Ha cambiato proprio il sistema: ha cominciato a usare il catering proprio per le mense; il cuoco messo là l'abbiamo dovuto mandare via, era una cosa scandalosa. Ha cominciato a far dormire una sola persona in camera perché in quel periodo già in due non si poteva dormire”.

(Caposquadra SPV, Vicenza, 30 ottobre 2024)

Nella testimonianza riportata sopra emerge come la vita nel campo-base sia all'insegna della promiscuità, scandita dai turni di lavoro che definiscono gli orari di accesso al servizio mensa. In questo caso, le norme igienico-sanitarie introdotte durante la pandemia hanno deposto a favore delle condizioni dei lavoratori nei campi-base, costringendo le aziende a provvedere per fornire la stanza singola ai lavoratori e in questo caso, a dotarsi di un servizio catering per la mensa.

Funzionario sindacale: “All'inizio in Pedemontana dove c'erano stanze da 2-3 persone con un bagno condiviso, le cose erano molto più difficili. Il Covid da questo punto di vista ci ha dato una mano perché ha sancito proprio per normativa la necessità di avere una stanza con un letto e un bagno singolo”.

Lavoratore_1 (L_1): “Adesso è obbligatorio su tutti i cantieri. [...] Cioè giusto per parlare: oggi su un campo base stai meglio di un hotel. Abbiamo avuto un'esperienza: abbiamo fatto un po' di mesi a Como, su un cantiere nuovo con un campo base nuovo di stecca; e stai da dio. Come Verona per dire, perché hai il tuo alloggio, la tua camera, il tuo bagno, che sei per i cazzi tuoi; nessuno ti disturba. Chi si lamenta è perché ha iniziato a lavorare da meno di cinque anni, quindi non ha idea di cosa c'era prima”.

(Lavoratori escavatoristi RSU FENEAL-UIL, Montecchio Maggiore (VI), 4 dicembre 2024)

Oltre alla mensa nei campi in genere si trova l'infermeria, il servizio lavanderia che non sempre è garantito, e viene fornito un servizio di pulizia degli alloggi:

“Qua c'abbiamo quasi tutto: la mensa ce l'abbiamo, la lavanderia ce l'abbiamo, anche l'infermeria c'è”.

(Lavoratore azienda capofila di appalto nei cantieri del TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

“Ti dirò la verità che questa è la prima volta in campo-base, sarei abituato più all'hotel e infatti devo dire che l'igiene non è il massimo; il servizio di pulizia non è buono. Ma io mi arrangio, non ho problemi, vado al supermercato e compro i detersivi e poi l'azienda mi rimborsa. Anche la mensa è pessima ma anche lì, visto che ho 15€ di budget per il vitto sono d'accordo con l'azienda che mi arrangio col vitto e poi loro mi rimborsano. Vado al supermercato qui vicino e mangio quello che mi piace”.

(caposquadra azienda capofila di appalto nei cantieri del TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Caposquadra: “Gli alloggi erano tutti nuovi, erano stanze per due operai con le docce, la mensa, colazione, pranzo e cena, tutto garantito. Io ero costretto a stare lì perché mi veniva troppo lontano fare avanti e in dietro: quasi 100 km da qua”.

Intervistatore: “E a livello di servizi?”

Caposquadra: “Là non avevamo niente. Ogni operaio andava a lavarsi i vestiti nelle puliture invece qui la CSS (nome di fantasia) ha le lavatrici in campo base a Verona”.

(Caposquadra azienda capofila nei cantieri TAV, Lonigo (VI), 9 novembre 2024)

Gli spostamenti campo-cantiere avvengono attraverso i mezzi messi a disposizione dalle aziende mentre per gli spostamenti da e per il campo-base in orario extra-lavorativo vigono degli accordi più o meno formali definiti in sede sindacale o direttamente tra le aziende e i lavoratori.

“Là era pure un'altra lotta, perché tutti avevamo i furgoni aziendali solo che loro non volevano farli usare, però noi usavamo lo stesso, perché che succedeva? Il problema era che quando poi veniva qualche persona a lavorare, loro pretendevano che tu prendevi il furgone e lo andavi a prendere in stazione; allora uno diceva: «se io sono autorizzato a uscire con il furgone per andare a prendere la persona in stazione, perché non posso andare alla lavanderia oppure a comprarmi

qualcosa per l'igiene personale che mi serve in supermercato visto che qui dentro non c'è nulla?» E fu fatto proprio un'assegnazione di ogni mezzo al caposquadra e poi il caposquadra se voleva, ti dava le chiavi del furgone, altrimenti li prendevi e li dovevi accompagnare tu (i lavoratori) senza registrare. Oppure se gli davi le tue chiavi, gli segnavi i chilometri che avevano fatto”.

(Sindacalista FENEAL-UIL Vicenza, 30 ottobre 2024)

“Abbiamo trovato nelle imprese, specie nelle capofila, delle disponibilità importanti che non sono scontate; del tipo il lavoratore finisce, si fa la doccia, deve stare prigioniero del campo? Il lavoratore che deve andare a casa ha un aiuto per andare all'aeroporto o alla stazione? Queste cose sono state contrattate e si hanno a disposizione dei mezzi, dei pulmini per cui se il lavoratore vuole andare al centro di Verona, in questo caso il campo-base più grande è nel veronese, si organizzano con sto pulmino. Ci sono diversi pulmini con 9-12 posti e si portano nei luoghi e poi si danno un appuntamento per riprenderli e riportarli al campo. Questa cosa è stata ottenuta per cui i lavoratori hanno la possibilità di andare anche fuori alla sera se hanno anche la voglia, la forza, perché il lavoro in edilizia è molto duro e i lavoratori vogliono anche riposare giustamente”.

(Funzionario provinciale FILCA-CISL Vicenza, 8 ottobre 2024)

Alcuni lavoratori tuttavia, affermano di non essere al corrente della disponibilità dei pulmini all'interno del campo dell'Alta Velocità ferroviarie e di prediligere i mezzi pubblici per spostarsi da o verso il campo-base. Non mancano i lavoratori che si portano la propria vettura personale nel campo-base che è fornito di ampi parcheggi per i mezzi aziendali ma anche per i mezzi privati.

Infine in tutti i campi è prevista una 'sala club', uno spazio comune in cui sono presenti distributori automatici, biliardini e quanto occorre per trascorrere dei momenti di socialità con i colleghi. Spesso è presso la sala club che le differenti sigle sindacali, una volta a settimana, incontrano i lavoratori per raccogliere le istanze e offrire servizi e supporto nelle pratiche. Tuttavia non tutti i lavoratori trovano posto in campo-base, moltissimi sono coloro che sono alloggiati nelle strutture alberghiere o in appartamenti presi in affitto, disseminati nel territorio, spesso non lontani dai cantieri nei quali sono impiegati:

Intervistatore: “E come è, secondo te? Meglio in campo o meglio in hotel?”

Lavoratore interinale: “Un hotel è un hotel, sicuramente ha tutti i suoi pregi. Ma anche il difetto di essere non proprio qui al campo. Quindi, magari, quando uno deve lavare i vestiti, deve trovarsi il mezzo per venire qui magari, se uno non ha l'auto qui a Verona. Se devi andare in ufficio, non sei qua al campo. Se il ristorante dell'hotel è chiuso, devi provvedere per venire qui. Quindi, diciamo,

c'è questa faccia della medaglia. Ma meglio ovviamente l'hotel.

Intervistatore: “E qui che servizi ci sono nel campo?”

Lavoratore interinale: “C'è la mensa, c'è la lavanderia con asciugatura. Ci sono le macchinette con i dolci e questi calcio-balilla. In altri campi in cui ero stato prima, c'era anche il tavolo, quello da ping pong”.

(Lavoratore interinale impiegato presso azienda capofila negli appalti del TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Il campo dunque, rimane il punto di riferimento principale per tutti i lavoratori impegnati nei cantieri della grande opera per via dei servizi che offre e per il fatto di essere un centro amministrativo nel quale sono installati gli uffici delle principali aziende appaltatrici.

3.2.1 Il Regime Dormitorio, la dislocazione della forza lavoro e l'alloggio come spazio di riproduzione e resistenza

“Quindi i subappaltanti soprattutto [...] fanno alloggiare i propri dipendenti negli alberghi, negli hotel, nelle strutture dislocate nel territorio. Questi mangiano prevalentemente fuori, nei ristoranti, negli alberghi e negli hotel mentre quelli che risiedono in campo-base mangiano quasi esclusivamente nella mensa dell'azienda”.

(Funzionario provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 27 settembre 2024)

Questa testimonianza ci conferma come il campo-base non accolga tutti i lavoratori impegnati nei grandi cantieri edili. Spesso i lavoratori sono dislocati nelle strutture alberghiere o in alloggi presi in affitto o addirittura acquistati dai datori di lavoro per i propri dipendenti. Per questi lavoratori ospitati al di fuori dei campi-base, la pausa pranzo si svolge presso trattorie, pizzerie e tavole calde convenzionati con le aziende, ubicate nelle vicinanze dei cantieri anche se non mancano, specie tra i lavoratori dei subappalti, quanti trascorrono la pausa pranzo all'interno del cantiere mangiando quanto si sono portati da casa:

“C'è gente che vive la propria vita lavorativa interamente all'interno del cantiere e poi dormono in giro negli alberghi, nelle case che vengono affittate o anche acquistate perché parliamo di lavori che non è che durano un anno: la TAV attraversamento di Vicenza sono 9 anni dicono; la base americana dovrebbero essere 4 o 5 anni e quindi conviene anche acquistare una casa per i propri dipendenti”.

(Funzionario provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 27 settembre 2024)

La dislocazione dei lavoratori dipende dalla vicinanza ai cantieri in cui sono impiegati:

Intervistatore: “Una domanda che mi viene in mente: nel campo-base per dire, ci sono le maestranze delle aziende capofila mentre i subappalti sono negli hotel o è misto?”

Funzionario sindacale: “Ci sono le aziende capofila che hanno una parte (dei lavoratori) in campo-base e una parte hotel, perché il cantiere è lungo 89km, [...] dipende da dove stanno lavorando. Se c'è un gruppo che sta lavorando a Lonigo non li rimandi a Verona, li mandi in un hotel lì anche se è di un'impresa che ha tanti lavoratori in campo-base, li metti lì in zona, non li fai fare avanti e indietro. Ci sono anche imprese in subappalto in campo base [...]”.

(Funzionario provinciale FILCA-CISL Vicenza, 8 ottobre 2024)

La vicinanza del luogo di lavoro con l'alloggio, che sia in campo-base o in una qualche struttura alberghiera o in una stanza in affitto, permette di estendere la giornata lavorativa in caso di bisogno. Allo stesso tempo i 'trasfertisti', proprio per il fatto di trascorrere lunghi periodi lontani da casa, sono incentivati ad aumentare le ore lavorate nel corso della giornata lavorativa sia per sfruttare il periodo della trasferta accumulando quanto più salario possibile, sia a causa del proprio isolamento sociale rispetto al contesto in cui sono temporaneamente dislocati (Baldanzi, 2011). Sono soprattutto i lavoratori in distacco⁷⁹ da altri Paesi dell'Unione Europea che nutrono scarso interesse ad integrarsi nel contesto sociale di accoglienza e tendono ad auto-isolarsi anche rispetto ai colleghi autoctoni, facendo gruppo con i colleghi della propria squadra e della medesima nazionalità con i quali condividono non solo il lavoro in cantiere ma anche gli spazi e il tempo extra-lavorativi (Caro et al. 2015):

“La squadra che è venuta dalla Romania ha un contratto italiano, però alloggiano qua, a Montecchio, nell'hotel 'la Viola' (nome di fantasia), una roba del genere”.

(Capo squadra impiegato prima nei cantieri della SPV e ora in quelli del TAV, Lonigo (VI), 9 novembre 2024)

Come si è avuto modo di vedere nel precedente capitolo, il fatto di dipendere dal datore di lavoro non solo nel corso dell'orario lavorativo ma anche nel periodo di non lavoro, per quanto riguarda

⁷⁹ Si fa qui riferimento alla definizione ampia di 'distacco lavorativo' adottata da Caro Erca (2015), che lo definisce come una forma di migrazione lavorativa temporanea, organizzata dal datore di lavoro, che può essere sia individuale che collettiva.

l'alloggio e quindi la sfera della riproduzione sociale, funge da potente dispositivo di disciplinamento, in particolare per la forza lavoro migrante, estremamente precaria e flessibile, impiegata nei subappalti. Una dipendenza questa, che è acuita dalle normative nazionali ed europee in materia di immigrazione (Bruslè, 2012; Schiling, 2022; Jones et al. 2024). In tal senso la dislocazione dei lavoratori mobili in alloggi forniti dal datore di lavoro all'interno del contesto territoriale in cui insistono i cantieri può considerarsi una specifica declinazione del 'Regime del dormitorio' concettualizzato Pun e Smith (2007) che funziona però, secondo meccanismi differenziali in base alla provenienza e all'inquadramento contrattuale della forza lavoro. Infatti, mentre per i lavoratori delle aziende capo-fila degli appalti, il fatto di essere alloggiati vicino ai cantieri permette entro certi limiti, di allungare la giornata lavorativa secondo le necessità della produzione, per i lavoratori immigrati, in particolare per quanti provengono da paesi extraeuropei, il fatto di dipendere dal datore di lavoro per l'alloggio diviene un potente mezzo di controllo se non addirittura, una forma vera e propria di ricatto. In tal senso il regime lavoro-dormitorio rafforza la segmentazione della forza lavoro riproducendo le differenze della divisione etnica del lavoro in cantiere (Scling, 2017). Infatti la dislocazione dei lavoratori migranti impiegati nei subappalti, non segue il solo criterio della vicinanza ai cantieri ma riproduce per certi versi, le medesime dinamiche che caratterizzano l'insediamento dei migranti nel territorio italiano secondo una logica interstiziale (Fravega, 2022), definita dalle opportunità offerte dal mercato immobiliare determinandone la dispersione suburbana, in stanze o appartamenti a basso costo, lontani anche parecchie decine di chilometri dal posto di lavoro.

Nonostante il controllo cui sono sottoposti, il fatto di non dover preoccuparsi del problema dell'alloggio per questi lavoratori mobili può anche essere considerato un vantaggio, permettendo loro di spostarsi più agilmente alla ricerca di nuove e migliori opportunità di lavoro in quello che è stato definito il 'Regime Mobile' del mercato del lavoro europeo (Ceccagno e Sacchetto, 2019). A tal proposito si è già parlato nel capitolo precedente, dei lavoratori del subcontinente indiano che sfruttano l'opportunità offerta dal lavoro nei subappalti dei cantieri edili per raggiungere il mercato del lavoro italiano salvo poi spostarsi in altri settori, alla ricerca di condizioni di lavoro migliori. Non sono infrequenti neppure i casi in cui sono gli stessi lavoratori edili italiani, provenienti dalle regioni centro-meridionali, che dopo lunghi anni di trasferta decidono di mettere radici al Nord, integrandosi infine, nel tessuto sociale locale:

“Ci sono invece altre famiglie che seguono i trasfertisti, come con la Pedemontana Veneta, molte, che non vuol dire la maggior parte, forse una trentina, hanno preso casa tra l'Alto Vicentino e il Bassanese”. (Funzionario provinciale FENEAL-UIL)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Per concludere è sicuramente da segnalare come gli alloggi forniti dai datori di lavoro costituiscano in ogni caso un punto di riferimento per i lavoratori mobili dell'edilizia. Nella quotidianità scandita dal lavoro in cantiere, si sedimentano pratiche e significati che si radicano nei campi-base o nelle stanze in affitto secondo un processo di appropriazione dello spazio da parte di questi lavoratori che riescono così a crearsi un luogo in cui possono dedicarsi ad altre attività rispetto alla produzione, ovvero alla cura di sé e delle proprie passioni o passatempi; alla cura degli affetti spesso lontani centinaia se non migliaia di chilometri o alla socializzazione con altri colleghi (Bruslè, 2012; Chlight, 2019). Specie per i lavoratori migranti dei subappalti, lo spazio degli alloggi permette di allentare la pressione del controllo esercitato sul posto di lavoro da capisquadra e caporali, divenendo uno spazio sicuro in cui è possibile persino prendere contatti con i sindacalisti senza il timore di essere sanzionati o di subire ritorsioni come ci ricorda la seguente testimonianza già riportata nel precedente capitolo:

“Sono stato in un appartamento a Trissino, dove saranno stati in 8 o 9, senza il caporale, e devo andare in uno a Longare dove sono in 5. In appartamento ci puoi parlare, non c'è il caporale. Invece al cantiere si fa fatica per via del controllo che c'è [...]”.

(Sindacalista FILLEA-CGIL, 22 febbraio 2025)

3.2.2 Il tempo libero in campo-base

La globalizzazione dei mercati e l'affermazione del modello di produzione toyotista, fondato sulla flessibilità e la produzione just-in-time, ha imposto tempi sincopati al ciclo di valorizzazione del capitale che insegue le fluttuazioni dei mercati. Eliminando le grandi concentrazioni produttive e le scorte di magazzino attraverso l'esternalizzazione dei processi produttivi, il just-in-time si fonda su di una elevatissima circolazione di capitali e merci, inclusa la forza lavoro, lungo le traiettorie definite dalle catene del valore globali. È nell'ambito di questa tipologia di organizzazione dei rapporti di produzione che il capitale cerca di estendere sempre più il tempo di lavoro assimilando e sussumendo alle esigenze della sua valorizzazione quelli che sono i tempi della riproduzione della forza lavoro. È quanto avviene nei 'regimi del dormitorio' di cui si è detto nel corso di questo capitolo che permettono di avere una manodopera disponibile in 'tempo reale' in base ai picchi di produzione (Andrijasevic, 2022) ma avviene anche attraverso la divisione sessuale ed etnica del lavoro ri-produttivo all'interno delle mura domestiche e dei nuclei familiari (Baglioni e Mezzadri, 2020; Baglioni et al. 2022.b). In questa sezione tuttavia, si cercherà di descrivere la vita dei lavoratori mobili dell'edilizia nel tempo extra-lavorativo all'interno dei campi-base o degli alloggi

forniti dai datori di lavoro mentre nella prossima si approfondiranno le pratiche del 'fare famiglia' dei lavoratori mobili accennando alla questione dell'organizzazione sessuale del lavoro riproduttivo.

“Perché chiaramente quando inizi ad avere mille, duemila, tremila uomini di giorno in cantiere, capisci bene che le esigenze, ma dico da un punto di vista proprio di essere umano, devono trovare una certa qual soddisfazione. Anche perché come io cerco di soddisfarle ovunque io sia, è chiaro che su un paesino come Brogliano, avere un campo base da 500 persone, di cui il 99% è maschio, maturo; chiaramente [...] ci sono tutta una serie di richieste. Tieni presente che i tabacchini, quando si muove la grande opera, iniziano a fare scorte che non sono più sufficienti. Tutti gli esercizi commerciali attorno ai campi base iniziano ad avere delle richieste e spesso si va in overbooking per esempio”. (funzionario provinciale FENEAL-UIL)

(Focus-group FENEAL-UIL, 10 ottobre 2024)

Spesso il tempo liberato dal lavoro è associato al consumo inteso come pratica sociale in cui si esprimono le appartenenze a differenti 'comunità di pratiche' cui corrispondono 'ordini discorsivi' stratificati sulla base dei rapporti di potere materiali e simbolici che attraversano la società lungo gli assi della classe, del genere e dell'etnia (Anthias, 2001; Elliot, 2004). In base al proprio posizionamento all'interno di gruppi sociali molteplici e differenziati, l'individuo ha accesso a una serie di repertori che ne definiscono il capitale simbolico e culturale a cui attinge nel processo di costruzione del sé. Questo processo in cui il singolo definisce la propria identità, deve essere calato all'interno delle relazioni sociali a cui partecipa quotidianamente e attraverso le quali riproduce determinati significati e ne trascura o contesta degli altri, definendo allo stesso tempo il proprio grado di integrazione (o di esclusione) rispetto all'ordine materiale e simbolico egemone (Anthias, 2001). I lavoratori mobili dell'edilizia trascorrono la maggior parte della propria vita tra cantieri e campi-base, in un ambiente maschile fortemente orientate al lavoro, lontani da casa e dalla famiglia, sviluppano stili differenziati di mascolinità sulla base del proprio grado di integrazione e riconoscimento all'interno delle gerarchie definite dall'organizzazione del lavoro in cantiere da cui dipendono le condizioni di vita nei campi o negli alloggi nel tempo extra-lavorativo (çinar, 2019). La mascolinità nella specifica declinazione di classe definita dal lavoro in edilizia non si esprime dunque, solamente nella disponibilità a esporsi ai rischi sul posto di lavoro o a svolgere mansioni fisicamente gravose ma anche in determinati stili di consumo e di socializzazione considerati peculiari dei 'buoni edili' che possono anche assumere connotazioni per certi aspetti 'devianti' (Chávez e Altman, 2017):

“Tra le passioni, c'è anche quella del cibo. Quella va a cozzare un po' con quelle che sono le normative che prevedono che all'interno della propria stanza o comunque del campo-base non si possano fare cucine volanti o altro, però chiaramente, soprattutto per chi viene dal sud, ci si porta da casa quelle che sono le primizie[...] Non è che non sia lampante che queste attività ci siano, però è difficile per un capo-campo, che ha la responsabilità della gestione di un campo, smorzarle sul nascere, [...] Questa cosa qui fa casa lontano da casa [...] Solitamente poi alla grigliata ci si accosta, perché non viviamo di solo pane, qualche degustazione ogni tanto da buoni edili, [...]”.

(funzionario provinciale)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

In questo passaggio e nel precedente vengono enfatizzati degli stili di consumo che si intendono peculiari di un modello di mascolinità associato alla classe lavoratrice bianca che tipicamente si ispira alla figura del *male bread-winner*, dedito al lavoro salariato ma non al lavoro riproduttivo. Il tempo extra-lavorativo per i 'trasfertisti' infatti è scevro dalle incombenze del lavoro domestico dal momento che la famiglia e gli affetti sono lontani e che generalmente sono garantiti i servizi mensa e di pulizia degli alloggi:

“Ti spiego, c'è la persona che dice, bene io vado fuori casa, sto un mese fuori casa e quindi sto là per guadagnare soldi, quindi [...] io mi limito a quello e non spendo nulla, cioè la mia vita è il campo-base, arriva il momento che devo scendere a casa e scendo a casa, stop. Poi invece c'è quello che non è mai uscito dal paese, quindi è la prima volta che mi affronta questo tipo di lavoro e si ritrova senza la moglie, senza i figli, con un'ampia disponibilità economica, perché poi devi considerare che uno che lavora in galleria rispetto a dove lavorava prima in edilizia, anche se è brutto dirlo, al Sud Italia, passa da un 1.300 - 1.400 euro al mese anche a 3.000 euro e comincia a tenere qualche vizio, quindi comincia a andare al bar tutti i giorni, comincia ad uscire, comincia a fare nuove amicizie e cominciano poi a fare i divorzi, perché ne succede”. (sindacalista)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Un'accresciuta disponibilità economica e i tempi svuotati dalle relazioni affettive e solidali lasciate al proprio paese, possono spingere alcuni a cercare di soddisfare i propri bisogni di reciprocità ed affettività andando alla ricerca di nuove relazioni nel contesto in cui sono stati trapiantati per lavorare nei cantieri edili:

“Poi tutti quelli che a livello generale sono hobby positivi e negativi, cioè qualsiasi cosa che a livello di società tu possa dire: si fa uso di alcolici, si fa uso di stupefacenti, si fa uso o consumo di altro. Anche per esempio il recarsi in discoteca di fare nuove amicizie, o per chi non è avvezzo alle amicizie, al pagamento per alcuni tipi di servizi: i night. E solitamente quando si muovono queste grandi opere, a corredo ci sono una serie di puntelli che vanno in quella direzione”. (funzionario sindacale)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

I bisogni definiti dagli stili di consumo dettati dai modelli di mascolinità dei lavoratori mobili nei campi-base dunque, alimentano tutta una serie di relazioni ed economie più o meno sommerse, più o meno lecite. Tuttavia i turni di lavoro prolungati e i carichi di famiglia uniti all'età anagrafica mediamente elevata, spingono la maggioranza di questi lavoratori a sfruttare il periodo della trasferta lavorativa per accumulare salario, comprimendo i consumi in vista del ritorno a casa durante i turni di riposo:

“Puoi avere un aperitivo fuori, una birra al bar, un'uscita al supermercato, capitando, una pizza fuori. Alla fine uno ci vive insieme ai colleghi, quindi c'è anche un buon rapporto. La maggior parte dei miei colleghi sono single, quindi per loro è una vita; si trovano molto meglio di chi invece, magari ha famiglia a casa, quindi è un po' più limitato, comunque più restio, appunto. Giustamente se hai una famiglia magari, cerchi di stare più con la famiglia che stare appunto fuori”.

(Lavoratore interinale in azienda capofila di appalto, Sna Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Nei campi base il tempo extra-lavorativo è dedicato soprattutto al riposo, alla cura di sé e dei propri spazi e delle relazioni lontane attraverso lunghe telefonate o videocall:

“Eh, ogni sera faccio la video-chiamata o anche dopo pranzo, poi alla mattina mando il messaggino del buongiorno. 10 giorni lavoro e poi 4 a casa”.

(Caposquadra azienda capofila di appalto nei cantieri TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

La vita dei lavoratori mobili dell'edilizia è infatti segnata prevalentemente dalla lontananza da casa e dalla famiglia, in un ambiente maschile fortemente orientate al lavoro. Per questa ragione

l'omosocialità è fortemente sviluppata e possono crearsi legami solidali ed amicali forti anche se nei campi non mancano liti o dissapori:

“I colleghi: stai più con loro che con i famigliari. Fai conto te [...] Usciamo, ci organizziamo: andiamo a mangiar fuori. Si trova qualcosa (da fare)”.

(Lavoratore azienda capofila di appalto nei cantieri TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

“C'è di tutto, sai cosa è la cosa bella di queste grandi opere qua? Che si incontra tanta gente e rimangono delle bellissime amicizie, quella è una cosa bella. Se ti fai rispettare e rispetti, perché devi sempre saper fare la persona per bene; se sei uno che fa troppe pazzie, inizi a litigare, ti allontanano tutti, però se ti sai comportare con le persone ti rispettano e le rispetti.

La chiacchiera ci può essere, con chiunque ci può essere la chiacchiera, però deve finire subito là, perché poi nel tempo tutto torna”.

(Lavoratori escavatoristi azienda capofila di appalto nei cantieri TAV, Montecchio Maggiore (VI), 4 dicembre 2024)

La socialità può esprimersi anche attraverso la condivisione di hobby di natura sportiva:

“Chi ha passione sportiva, ti faccio degli esempi concreti: si sono creati anche dei piccoli gruppi di colleghi che amano la bicicletta, bici da strada piuttosto che mountain bike, che appunto qui, nella nostra zona del vicentino, hanno potuto dar sfogo alla loro passione. Questo anche dal punto di vista per esempio, del nuoto, perché qualcuno ha iniziato a frequentare le piscine”. (Funzionario provinciale)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Infine, per trascorrere il tempo extra-lavorativo i lavoratori possono dotarsi di dispositivi elettronici e interattivi (Bruslé, 2012):

“E poi invece qua c'è chi si porta da casa la TV, c'è chi si porta il computer, la Play”.

(Lavoratore interinale azienda capofila nei cantieri TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Tuttavia la vita nei campi-base può essere segnata dall'isolamento e dalla compressione dei bisogni di riproduzione sociale anche a seconda del luogo nel quale questi sono ubicati (Baldanzi, 2011); il campo-base in questo caso, diviene una sorta di istituzione totale in cui si svolge l'intera vita dei lavoratori al di fuori del cantiere (Bruslé, 2012):

“Io ti posso dire questo se vuoi, che è un aspetto un po' forte. Io per motivi sempre di lavoro, nel periodo 2012, dopo il terremoto all'Aquila, sono stato un paio di mesi al campo base a Onna.

Onna è stato il territorio dell'Aquila più devastato dal terremoto e lì avevamo il campo base; eravamo 200-300 persone. Lì, a differenza degli altri territori, essendo che era una zona devastata dal terremoto, associare il tempo libero al posto lavoro era più complicato. Ti dico francamente che io ho resistito solo sei mesi. Facevamo degli interventi pericolosi, anche con i vigili del fuoco, perché avevamo gli appalti sulla zona rossa, quindi in centro all'Aquila, e lì smorzare, soprattutto per un ventitreenne all'epoca, era complicato. Quindi tu avevi un paraocchi da cavallo e facevi direttamente cantiere - pranzo, cantiere - cena e poi andavi a riposare perché eri stanco, anche da impiegato eri stanco”. (Responsabile della Sicurezza dei Lavoratori Territoriale_1)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Gli stessi lavoratori immigrati dei subappalti, dislocati in stanze o appartamenti disseminati in tutta la provincia di Vicenza, possono scontare un elevato grado di isolamento sociale dovuto alle barriere linguistiche, all'alta mobilità cui sono sottoposti e alla scarsa conoscenza del contesto in cui sono inseriti. Il tempo extra-lavorativ, quindi, per questi lavoratori si svolge prevalentemente all'interno dei propri alloggi. La precarietà della loro condizione e la forte dipendenza dal datore di lavoro rende piuttosto difficoltoso raggiungere questi lavoratori. Ai fini di questa ricerca ho avuto l'occasione di fare visita ad un appartamento di lavoratori edili egiziani impiegati nei subappalti del villaggio militare statunitense. La visita è durata tuttavia pochi minuti in quanto non hanno voluto sottoporsi ad intervista senza il consenso del proprio datore di lavoro, fornendomi il suo numero di telefono affinché lo contattassi. Tuttavia i miei tentativi di mettermi in contatto con lui non hanno avuto buon esito. Di seguito riporto brevemente le note di campo trascritte dopo la breve visita:

Grazie a Maria (nome di fantasia), sono riuscito a prendere contatto con 7 lavoratori edili egiziani che alloggiano nell'appartamento affianco a casa sua. Alle 18.45 Maria mi contatta avvisandomi che i lavoratori sono rientrati a casa, perciò la raggiungo presso la sua abitazione. Questi lavoratori sono suoi inquilini e Maria si è resa disponibile a fare da tramite per presentarmi nella speranza di riuscire a parlare un po' con loro. Alle 19.10 la raggiungo e ci dirigiamo all'ingresso

dell'appartamento dei lavoratori edili; citofoniamo. Uno di loro ci apre e ci fa accomodare nella cucina-soggiorno. L'appartamento è spazioso, su due piani, pulito e arredato. I lavoratori sono intenti a cucinarsi la cena e sono quindi, tutti assiepati in cucina; chiacchierano tra loro e cucinano. Quattro o cinque di loro formano un capannello attorno a me e Maria che mi presenta brevemente mentre altri due sono impegnati ai fornelli. Spiego loro il progetto della mia tesi e chiedo se qualcuno di loro fosse disponibile a fare due chiacchiere dopo il lavoro quando hanno del tempo libero a disposizione. Un dei lavoratori, tra i quaranta e i cinquant'anni, mi risponde in perfetto italiano che prima dovrei contattare il titolare e parlare con lui; se per quest'ultimo non ci sono problemi si faranno intervistare. Mi mostra dal suo smart-phone il numero di telefono del titolare che salvo all'interno del mio dispositivo quindi li ringrazio e li saluto.

(Note di campo, Montecchio Maggiore (VI) 20 maggio 2025)

Purtroppo non ho avuto modo di intervistare questi lavoratori migranti dei subappalti per approfondire come trascorrono il tempo negli alloggi forniti dal datore di lavoro. I pochi dati che sono riuscito a raccogliere sulle loro condizioni sono attraverso Maria e il vicinato, con il quale ho saputo, ci sono stati degli attriti legati ai posteggi delle automobili in quanto alcuni di questi lavoratori sarebbero auto-muniti. Non ho raccolto ulteriori elementi circa le abitudini e le relazioni di questi lavoratori con il contesto sociale locale; un aspetto questo, che meriterebbe ulteriore approfondimento.

3.3 A CASA

Stando a quanto emerso nel corso della sezione precedente, i lavoratori mobili impiegati nei grandi cantieri edili incorporerebbero soprattutto un modello di mascolinità tradizionalmente associato alla classe lavoratrice quale quello del maschio lavoratore, capo-famiglia con moglie e figli a carico (Crompton, 1999). Il settore edile si contraddistingue infatti, per uno spiccato pregiudizio di genere che determina l'espulsione delle donne dalla sfera produttiva (Sang e Powell, 2012; Parin Shah et al. 2020; Xiangming Wang et al. 2025); allo stesso tempo l'elevata mobilità che contraddistingue la forza lavoro maschile del settore e i tempi di lavoro prolungati, ripongono l'intero onere della riproduzione sociale familiare sulle spalle delle partners secondo un modello familiare fondato sulla rigida divisione sessuale del lavoro (Francis e Lingard, 2008; Naldini e Saraceno, 2022). Tuttavia, a fronte dell'impossibilità di allargare il campo di ricerca alla condizione delle donne, partners dei lavoratori edili maschi in trasferta o in distacco, in questa sezione ci si concentrerà unicamente sulle pratiche sviluppate da questi ultimi per 'fare famiglia' nella

lontananza, secondo i tempi e negli spazi concessi dal lavoro in cantiere e dalla vita nei campi-base o negli alloggi, rimandando ad altri lavori ulteriori approfondimenti sulla condizione femminile e sul lavoro riproduttivo domestico.

3.3.1 Relazioni e affettività: il 'fare famiglia' dei lavoratori mobili

Il settore edile si contraddistingue per un'organizzazione del lavoro produttivo che rende estremamente difficoltosa la conciliazione tra la vita lavorativa ed extra-lavorativa (Francis e Lingard, 2012). Come si è visto nel corso di questo capitolo, l'intensificazione del lavoro attraverso l'estensione della giornata lavorativa corrisponde spesso ad una compressione dei tempi e degli spazi dedicati alla riproduzione sociale della forza lavoro, in particolare per quei lavoratori che sono alloggiati nei campi-base o negli alloggi forniti dai datori di lavoro. Molti di questi lavoratori mobili rinsaldano le relazioni affettive nella lontananza attraverso telefonate, video-chiamate e messaggi inviati o ricevuti negli orari cadenzati secondo la routine quotidiana definita dal ciclo produttivo del cantiere. Le call e i messaggi trasmessi attraverso i dispositivi mediatici divengono micro-pratiche rituali attraverso le quali i lavoratori riconfermano il legame con i propri cari nell'assenza e nella lontananza (Kaye, 2011):

Intervistatore: “Come funziona, come ti tieni in contatto?”

Lavoratore: “ Video-chiamate sicuramente, magari un'oretta al giorno, anche di più: a pranzo, alla sera. Per esempio adesso, se non fossi qui sarei al telefono. Durante la settimana di ferie, durante i giorni di ferie mensili, anziché magari fare una gita, vado direttamente a casa o comunque organizzo una gita in cui io vado in un posto, mia moglie va anche in quel posto e ci organizziamo lì con Bed and Breackfast magari. Alle volte ho fatto salire anche lei, oppure il weekend scendo direttamente da dove vengo”.

(Lavoratore interinale impiegato in azienda capofila di appalto nei cantieri TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Dalla testimonianza riportata sopra emerge come questi lavoratori sfruttino il tempo concesso durante i turni di riposo per fare ritorno a casa e per incontrare i propri cari. A tale scopo i lavoratori mobili sono propensi a sottoporsi a ritmi di lavoro intensificati prolungando la giornata lavorativa in modo da accumulare ore di permesso da spendere per prolungare la propria permanenza presso i familiari durante il periodo in cui staccano dal cantiere:

“Sì, poi per questa cosa di scendere ogni due settimane ti prendi magari un giorno in più: abbiamo fatto un patto con l'azienda che ogni due settimane il venerdì vado a casa, mi faccio il weekend giù e lunedì pomeriggio mi salgo su per lavorare il martedì mattina”.

(Lavoratore impiegato in azienda capofila di appalto nei cantieri TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

“Considera che più lontano hai la famiglia e più tempo devi dedicare al viaggio e alla permanenza, per cui non è che parti la domenica mattina e torni la domenica sera; per cui ci sono dei lavoratori che spesso compensano le ore magari durante il mese per tenersi libero il giovedì e il venerdì e partire e andare a trovare la famiglia. C'è chi lo fa una volta al mese perché ha la possibilità ed è più vicino, c'è chi lo fa con tempistiche più lunghe. Per cui si dà una mano alle persone per sostenere il costo del biglietto e del viaggio per tornare a casa, ecco”.

(Funzionario provinciale FILLEA-CGIL Vicenza, 29 settembre 2024)

Come anticipato nel capitolo precedente, il rientro a casa dipende dalla distanza da coprire per tornare piuttosto che dalla disponibilità economica dei lavoratori, sicché le tempistiche possono variare anche tra quanti sono impiegati nella medesima azienda alle stesse condizioni contrattuali:

Lavoratore_1: “Io ritorno a casa ogni weekend con la macchina aziendale.”

Lavoratore_2: “Io invece ritorno a casa ogni tre settimane, in pullman o con il treno, ma mi paga il biglietto l'azienda. Poi li chiamo ogni sera, al telefono.”

(Lavoratori impiegato in azienda in subappalto nei cantieri TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

La frequenza con cui i lavoratori rientrano a casa tuttavia, è vincolata anche alla natura delle relazioni affettive che intrattengono con le partners. In certi casi infatti, le dinamiche relazionali intra-famigliari si sono assestate sui tempi prolungati della lontananza e dell'assenza dei lavoratori, permettendo a relazioni affettive logorate, di riprodursi nel tempo:

“Esattamente, e poi ci sono quelli che hanno anche difficoltà dal punto di vista della gestione familiare, perché magari con la moglie hanno un certo determinato tipo di problema, e allora lì la lontananza da casa giova a loro favore, nel senso che riescono a evitare attriti e quant'altro, e quindi quando scendono a Natale, a Pasqua, in alcune determinate settimane estive; quelle quattro settimane di ferie sono più che sufficienti per rinsaldare quanto basta il legame con la famiglia

d'origine". (Funzionario provinciale)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Tuttavia, per molti di questi lavoratori, i lunghi periodi passati tra cantieri e campi-base, lontani da casa e dalle proprie famiglie, sono fonte di stress emotivo ed incidono negativamente sulla generale condizione di affaticamento di questa forza lavoro mobile:

Intervistatore: "E come sono queste relazioni a distanza?"

Caposquadra: "è stancante devo dire, essere sempre lontani da casa; perché noi siamo sempre in trasferta. All'inizio, i primi anni era più facile, ma con il tempo diventa pesante".

(Caposquadra azienda capofila di appalto nei cantieri del TAV, San Martino Buon Albergo (VR), 21 gennaio 2025)

Fare famiglia nella lontananza può compromettere le relazioni intergenerazionali tra questi lavoratori e i figli, che crescono senza sviluppare un legame col genitore assente perché in trasferta o in distacco lavorativo:

"Era difficile perché tu comunque avevi la relazione con la famiglia a distanza. Una cosa che poi mi ha fatto decidere di entrare nel sindacato effettivamente è stato per la stabilità, perché c'era mio figlio che cresceva: mio figlio aveva 6 anni e tu devi far conto che io scendevo una volta al mese per 2 giorni, quindi io mio figlio lo vedevo 40 giorni all'anno. Mio figlio crescendo chiedeva del papà fin da quando era piccolo: 3 o 4 anni; ma poi si vedeva che gli mancava la figura paterna e quindi quando si è creata questa opportunità ho deciso di entrare all'interno della FENEAL [...] perché sapevo che sarei restato in questo posto e non mi sarei più spostato, perché ora altrimenti sarei a Como o sarei ad Ancona, sempre in giro per l'Italia e crescere in questo modo una famiglia, una relazione non è facile, l' ho fatto per 10 anni. Quindi una volta al mese; una volta al mese 2 giorni che passavano velocissimi, non tenevi nemmeno il tempo: volevi fare tante cose però non facevi niente".

(Caposquadra SPV, Vicenza, 30 ottobre 2024)

Tuttavia per i lavoratori mobili più anziani, è motivo di orgoglio e indice di auto-realizzazione personale il fatto di essere riusciti attraverso il proprio lavoro, a garantire un'istruzione qualificata ai figli che si possono così inserire nel mercato del lavoro in posizioni professionali qualificate e dirigenziali:

“Ho cresciuto cinque figli, tre laureati. Una con tripla laurea, un altro è geometra e un altro lavora per l'azienda autonoma di soggiorno della Campania in Costiera Amalfitana. E in più, l'ultima ha lavorato per 5 anni per la Fly Dubai. Cioè, ha fatto un bel bagaglio: parla cinese, inglese, tedesco, francese e ha 3 lauree. Quella che gli dà più valore è 'cultura e lingue orientali'”.

(Caposquadra di azienda in subappalto presso i cantieri TAV, Trissino (VI), 1 dicembre 2024)

In altri casi invece, i figli seguono le orme del genitore, inserendosi a loro volta nel settore dell'edilizia:

“Il ricambio, come abbiamo visto in Pedemontana, è di padre in figlio se c'è il figlio; perché c'è anche questo aspetto che il figlio, in un caso che ho conosciuto personalmente, non avendo quasi mai visto il padre, ha sempre visto il padre come un eroe, e quindi (è rimasto) affascinato dal lavoro, perché adesso con la tecnologia è possibile mandare i video di quello che fai quotidianamente. E quindi abbiamo i ragazzi giovani che iniziano ad avvicinarsi al settore, invogliati anche dalle esperienze familiari, oppure capita spesso, per esempio, dai fratelli. Ne abbiamo diversi casi”. (Funzionario provinciale)

(Focus-group FENEAL-UIL Vicenza, 10 ottobre 2024)

Per le ragioni esposte nella precedente sezione non ho purtroppo avuto modo di indagare le pratiche attraverso le quali i lavoratori migranti impiegati nei subappalti coltivano relazioni familiari transnazionali. Taluni elementi emersi durante la ricerca sul campo tuttavia, trovano raffronto nella letteratura sulle migrazioni transnazionali in cui si evidenzia il ruolo giocato dalla famiglia nella scelta migratoria di alcuni di questi lavoratori che può essere letta come parte di una strategia per incrementare le fonti di reddito familiari attraverso le rimesse che costituiscono una pratica di solidarietà di natura economica attraverso la quale si riproducono legami di appartenenza e fiducia attraverso le frontiere (Bonizzoni, 2009). Come si è visto nel precedente capitolo, relativamente ai lavoratori tunisini protagonisti della protesta al cantiere del villaggio militare, queste migrazioni animate da strategie familiari di sussistenza si innervano e seguono le traiettorie definite dalle reti migratorie strutturate sulla base dei legami di parentela e di villaggio che possono talvolta corrispondere con le code di assunzione etniche sfruttate dai datori di lavoro delle aziende dei subappalti per reclutare la forza lavoro fungibile e migrante, nel proprio paese d'origine (Frangi et al. 2020). I legami familiari dunque, divengono una leva utilizzata dai datori di lavoro per reclutare e disciplinare la manodopera anche nel caso del *trafficking*, come nel caso dei lavoratori edili egiziani dei subappalti:

“Questi qui, gli egiziani, sono tutti da Milano; hanno tutti la residenza in alcuni appartamenti in Corso Buenos Aires dove saranno stipati appena arrivano e poi da lì li spostano in tutta Italia. Lo sanno tutti, non è un mistero, anche la polizia lo sa. Alcuni lavoratori sono arrivati addirittura a dirmi di avere paura per la propria incolumità fisica e per quella dei loro parenti rimasti in Egitto”.

(Sindacalista FILLEA-CGIL, Vicenza, 22 febbraio 2025)

Anche se in questa ricerca sono assenti ulteriori elementi che aiutino a fare luce sulle pratiche del 'fare famiglia' sviluppata dai lavoratori migranti dei subappalti e seppure manchino studi specifici in proposito, per il settore edile, la letteratura sulle famiglie transnazionali è ricca e ad essa si rimanda per ulteriori approfondimenti (Fialovà e Sauralovà, 2017).

CAPITOLO 4 – TERRITORIO

esisti e anomalie della territorializzazione delle operazioni di capitale

4.1 Lo spazio imploso

“Secondo me, innanzitutto una buona pratica che magari ti invito anche a fare per poter avere una lettura di insieme; io la faccio da sempre, perché abito qua a un passo dalla collina di Montecchio, e dunque alzarsi un po', di qualche metro, andare sul Monte Nero, anche su al Castello, dove hai un'ampia visione di insieme, proprio delle strutture, dell'architettura e dell'urbanistica soprattutto; aiuta, dovrebbe essere materia di insegnamento, ad esempio la lettura del paesaggio dall'alto da un punto di vista privilegiato, ma che tutti possano raggiungere e che dunque privilegio non è. Ti aiuta molto a capire dove vivi e quale può essere il futuro di questi territori. Ho sempre considerato un segno della civiltà del luogo l'urbanistica che riesci a leggere dall'alto di un paese. Cioè il primo segnale della civiltà di un luogo è vederne l'architettura e l'urbanistica: te vai in alto, su una torre, ecc. (e vedi) come è disegnato un paese, e come gli stessi edifici ti danno un segno delle persone che abitano in quel luogo; e quale è il segno che vediamo qua su in alto a Montecchio? Montecchio è curiosa perché i Castelli sono proprio un punto di raccordo visivo tra la pianura, la Postumia che va verso Verona, la Valle dell'Agno e Vicenza, dunque in un solo sguardo, ruotando proprio da sinistra a destra, da destra a sinistra, riesci a vedere dove abiti, e cosa vedi? Un bel po' di cose; anzi vedi proprio una confusione, diciamo, una confusione proprio di linguaggio: perché se il linguaggio, così per semplice suggestione, lo dividi in categorie semplicistiche come possono essere la prosa, la poesia, qua non riesci a trovare una differenza. Per esempio la prosa potrebbe essere, non so, la parte produttiva-industriale; e la poesia il paese, la città dove vivi, dove la comunità si trova. Se tu vedessi le due parti ben distinte capisci che magari c'è un dialogo tra le due, non c'è confusione. Invece succede qua il contrario, che vedi proprio la prosa che si è commista con la poesia e crea una confusione totale che non sai più dove c'è poesia, dove c'è prosa. A livello proprio urbanistico vedi proprio le zone industriali che sono confuse completamente con le zone residenziali. Il concetto è molto bello, tanto che alcuni finti innovatori

parlavano della 'città diffusa' metropolitana, invece è il contrario: è proprio la periferia diffusa, la confusione diffusa ovunque”.

(Peruffo Alberto, alpinista e attivista, Montecchio Maggiore (VI), 28 aprile 2025)

Nei precedenti capitoli ci siamo occupati dell'organizzazione del tempo di produzione e di riproduzione della forza lavoro nei grandi cantieri edili che interessano il territorio vicentino senza tuttavia affrontare la questione dello spazio. Lo spazio infatti, non è un substrato indifferenziato e neutrale in cui si svolgono i processi sociali bensì è esso stesso un prodotto sociale: il prodotto dei rapporti sociali di produzione e di riproduzione che lo plasmano e ne sono a loro volta plasmati. Le forze produttive tuttavia, non sono immediatamente generatrici di spazio e tempo in quanto la loro azione è mediata dall'ambiente naturale e culturale. L'interazione di questi tre elementi è sempre attuale e situata, ovvero che si declina al presente in uno specifico spazio, produce saperi, conoscenze, sistemi di significato e ideologie che sono alla base dei rapporti di proprietà che definiscono lo sviluppo delle forze produttive stesse. È questa, la dimensione semiotica dello spazio che si carica di significati ed assume una realtà propria all'interno del modo di produzione contemporaneo (Lefebvre, 1968). Il capitalismo produce in tal maniera il proprio spazio, che nell'era della globalizzazione viene a configurarsi come uno spazio dei flussi del denaro, delle merci, della forza lavoro, dei dati ecc. Uno spazio che è al contempo mezzo di produzione e oggetto di consumo, ma anche strumento di disciplinamento e controllo, orientato alla riproduzione dei rapporti sociali di produzione secondo la logica dell'omogeneità e della reiterazione (*Ibidem*). 'Spazio striato', secondo la celebre definizione di Deleuze e Guattari (Regnault, 2012), segnato dai processi di ri-territorializzazione rizomica e reticolare del capitale in cui le distanze vengono ridefinite segnandone l'esplosione, la frantumazione dello spazio stesso, la sua differenziazione. Nella loro analisi della metropoli capitalista in modo particolare, i due filosofi francesi affrontano la questione dello spazio urbano inteso come un campo di forze in cui gli 'apparati collettivi', un concetto che designa la coagulazione organica degli apparati produttivi (come fabbriche e macchinari), non produttivi (come infrastrutture e servizi) e anti-produttivi (regimi semiotici: saperi, discorsi, ideologie), si territorializzano. In questo processo di spazializzazione si costituisce la città come una politica più che un prodotto, cioè il tentativo del potere centralizzato di instaurare un «regime dispotico del significante» (Boni, 2011, p.60), ovvero un regime semiotico normativo prima che coercitivo, che produce e mobilita la forza lavoro collettiva attraverso la spazializzazione totalizzante della città secondo la logica disciplinare del sapere-potere foucaultiano. Molto più che semplici elementi di una "sovrastuttura" ideologica e politica, le strutture collettive agiscono come meccanismi che producono le condizioni di possibilità per qualsiasi infrastruttura economica

capitalista. Tuttavia, nel momento in cui gli apparati collettivi si territorializzano, frantumano lo spazio urbano generando spazi contraddittori, alla base di processi di soggettivazione altri, tangenti o alternativi rispetto alla microfisica del «regime dispotico del significante» (*Ibidem*). Si produce in questo modo lo spazio della differenza, che piega le logiche normative del regime semiotico dispotico, vi resiste, le contesta.

Questo incessante processo di deterritorializzazione e riterritorializzazione, di codifica e decodifica, tratteggia gli assemblaggi prodotti dal capitale nel momento in cui tocca terra, riorganizzando lo spazio sociale, quella specifica «costellazione di carne e terra» che definisce gli assetti socio-economici e culturali, politici e istituzionali di un territorio (Mezzadra e Neilson, 2021, p.3). Fin qui si è infatti parlato di capitale secondo l'accezione marxiana di *Gesamtkapital* o capitale aggregato, come se fosse dunque un unicum indistinto, mentre in realtà il capitale è attraversato da interessi specifici e confliggenti che definiscono *frazioni di capitale*, ognuna delle quali produce una propria costellazione spazio-temporale in modo parallelo, complementare o dialettico rispetto alle altre frazioni. L'interazione tra le diverse frazioni di capitale si esprime tra le altre cose, negli assetti politico-istituzionali del potere normativo, che invano pretende di rappresentare il capitale come aggregato. Negli ultimi decenni, segnati dalla globalizzazione dei mercati e dalla contestuale ascesa del neoliberismo, gli assetti tradizionali assunti nei processi di spazializzazione del capitale aggregato e del potere politico nell'ambito dello stato sociale fordista sono stati profondamente ridefiniti secondo le logiche del capitale globale. Secondo Mezzadra e Neilson (2021) la dimensione globalizzata assunta dal capitale si esprime prevalentemente nei settori della finanza, della logistica e nel settore estrattivo secondo una logica *estrattivista* su cui torneremo più avanti in questo capitolo. Questi autori quindi concentrano la loro analisi sulle *operazioni di capitale* intese come vettori d'azione che in un dato intervallo di tempo, mostrano le meccaniche d'accumulazione e valorizzazione che mirano alla penetrazione di un territorio, una popolazione, un equilibrio biosferico (*Ibidem*).

Riportando il focus sul campo di indagine di questa ricerca, si ritiene utile in questa sede, tentare di tratteggiare sommariamente le dimensioni dello spazio della provincia veneta, in cui si inseriscono i grandi cantieri edili. Come emerge dalla lunga testimonianza riportata più sopra, il paesaggio della provincia veneta e vicentina si caratterizza per la forte dispersione urbanistica designata in letteratura con il termine di *Sprawl* (Ewing, 2008). Il fenomeno della dispersione urbanistica in Veneto infatti, affonda le proprie radici nell'urbanesimo policentrico ereditato dall'organizzazione del territorio di epoca romana, caratterizzato dalla presenza di grandi poli urbani collegati da una fitta rete di cittadine di medie dimensioni e piccoli insediamenti, lungo l'intero asse pedemontano della pianura Padana, tra Milano e Venezia. A partire dagli anni '70 si assistette

all'ascesa dei distretti industriali nel Nord-Est; una struttura produttiva che si afferma con il superamento della grande fabbrica fordista e che affonda le proprie radici nella cultura contadina e cattolica del territorio, imperniata sull'istituzione della famiglia come unità fondamentale, su reti informali di mutuo soccorso e sostegno, un alto grado di consenso e conflitti sociali molto modesti, una forte etica del lavoro, l'individualismo e l'autosufficienza. La crescita del reddito procapite e l'aumento conseguente della domanda di beni e servizi, hanno alimentato il mercato immobiliare producendo un'urbanizzazione estesa, che si è concentrata al di fuori dei numerosi centri urbani di piccole, medie e medio-grandi dimensioni. Dopo la fase iniziale caratterizzata dall'urbanizzazione delle campagne e da una forte crescita degli insediamenti suburbani, divenne evidente anche la crescita dei servizi, in particolare quelli commerciali, tanto che l'area centrale del Veneto apparve come un'unica grande espansione urbana, una vera e propria *city-region* reticolare i cui nodi svolgevano funzioni specifiche e complementari: città universitarie, della conoscenza e della tecnologia, città del turismo e della cultura, città dei trasporti e della logistica, ecc. (Fregolent e Vettoreto, 2015). L'enorme crescita di densità urbanistica non giustificata da un più esiguo aumento demografico, è stata sostenuta dalle politiche di pianificazione del territorio delle amministrazioni locali e a livello regionale (Fregolent e Vettoreto, 2017), determinando un forte aumento della spesa pubblica per la fornitura di servizi per le nuove aree di espansione urbana (Fregolent e Tonin, 2016) accompagnandosi a ingenti danni ambientali. A partire dalla crisi finanziaria del 2008 e dal successivo fallimento delle banche venete, il modello di sviluppo distrettuale fondato sulla piccola impresa sembra entrato irreversibilmente in crisi. I flussi globali di capitale, forza lavoro e conoscenza hanno profondamente ridefinito la composizione sociale ed economica del territorio spezzandone la precedente omogeneità fondata sulla specializzazione complementare del reticolo suburbano. Oggi il territorio veneto appare immerso in una rete di relazioni che sembrano definire spazi parzialmente autonomi e, in luogo di uniformità e standardizzazione, una diversità di modelli e pratiche di organizzazione socio-economica che possono essere persino antitetici tra loro, senza quel 'cemento sociale' chiaramente visibile negli ultimi decenni del secolo passato. I profondi cambiamenti della struttura economica e della sua governance, ma anche le profonde modificazioni che sono intervenute sugli assetti demografici e socio-culturali del territorio, sembrano sviluppare eterotopie molecolari giustapposte o confliggenti in luogo della precedente continuità standardizzata, configurando un Veneto post-metropolitano (Fregolent e Vettoreto, 2015). Nell'odierna *periferia diffusa* del Veneto centrale, lo spazio sembra quindi implodere in una miriade di arcipelaghi conchiusi e autoreferenziali, segnato da geografie frammentate e segreganti, abitate da soggettività che coesistono ma non coabitano, non condividono lo spazio, ma semplicemente transitano, lo attraversano (Zeninaro, 2020).

4.2 Razionalità Logistiche

Secondo Harvey (2004) il processo di valorizzazione del capitale è ciclicamente soggetto a crisi di sovra-produzione nelle quali si registra un eccesso simultaneo di capitale e forza lavoro che devono essere in qualche modo riassorbite, pena una complessiva svalutazione del capitale. Per scongiurare i rischi di una crisi di svalutazione dunque, il capitale tenta di riassorbire queste eccedenze ricorrendo a tre strategie: spostamenti temporali, attraverso investimenti in progetti di capitale a lungo termine o spese sociali che posticipano il rientro in circolazione degli attuali valori di capitale in eccesso in un futuro lontano; spostamenti spaziali attraverso l'apertura di nuovi mercati, nuove capacità produttive e accessibilità di nuove risorse altrove; attraverso una combinazione di ambedue queste strategie. Quest'ultima opzione è particolarmente importante quando si parla di capitale fisso di tipo indipendente, incorporato nell'ambiente edificato che fornisce le infrastrutture fisiche necessarie affinché la produzione e il consumo possano procedere nello spazio e nel tempo. La riallocazione delle eccedenze di capitale e lavoro verso tali investimenti richiede la mediazione di istituzioni finanziarie e/o statali che hanno la capacità di generare credito, creando una quantità di "capitale fittizio" che può essere allocata dai consumi correnti a progetti orientati al futuro, rivitalizzando così l'economia. Se le spese per le nuove infrastrutture o servizi si rivelano produttive, allora questi valori fittizi vengono riscattati; in caso contrario, la sovra-accumulazione di valore può manifestarsi con la successiva svalutazione di questi beni o la difficoltà nel ripagare i debiti statali sulle infrastrutture fisiche e sociali. In questo modo una parte del capitale complessivo viene letteralmente fissata in una qualche forma fisica per un periodo di tempo relativamente lungo. È così che il capitale crea necessariamente un paesaggio fisico a sua immagine, in una data fase storica, solo per doverlo distruggere in futuro, perseguendo espansioni geografiche e spostamenti temporali come soluzioni alle crisi di sovra-produzione a cui è regolarmente soggetto. La storia della distruzione creatrice, con ogni sorta di esternalità sociali e ambientali, è così inscritta nell'evoluzione del paesaggio fisico e sociale del capitalismo.

Un recente esempio tutt'ora in atto di costruzione del paesaggio fisico del capitale è sicuramente costituito dalla progettazione e realizzazione della nuova mobilità europea secondo la logica del corridoio (Grappi, 2017). Con la caduta del blocco sovietico e l'allargamento ad est dell'Unione Europea, si pone la questione dell'integrazione dello spazio comunitario. Questo processo si accompagna alla simultanea affermazione del modello toyotista del just-in time fondato su di una razionalità logistica dei flussi di capitali, merci e forza lavoro che struttura le catene globali del valore transcendendo la dimensione nazionale tradizionale entro la quale si svolgeva il

processo di valorizzazione secondo il precedente modello fordista. La nuova razionalità logistica ridefinisce gli assetti territoriali secondo quel processo di riterritorializzazione reticolare e ri-assemblaggio del locale funzionale alle esigenze del capitale globalizzato cui si è accennato nella precedente sezione e che si approfondirà più avanti nel capitolo. Una vera e propria ristrutturazione logistica del processo di valorizzazione che ha destrutturato qualsiasi pretesa di omogeneità amministrativa e territoriale dello stato, definendo nuove geografie del potere su scala trans-nazionale. Questi nuovi assetti imposti dalla globalizzazione dei mercati hanno perciò guidato la pianificazione della nuova logistica europea in quanto spazio infrastrutturale orientato al mercato. Risale al 1992 il Libro bianco sui trasporti attraverso il quale la Commissione Europea progetta la realizzazione delle reti intermodali transeuropee lungo corridoi individuati secondo la riorganizzazione dei flussi di traffico dovuta alla globalizzazione dei mercati ma anche sulla base di una proiezione dell'Unione verso i nuovi mercati dell'Europa orientale. Il nuovo ordine logistico viene così definendosi in dialettica con le necessità del capitale globale, ri assemblando lungo specifiche direttrici definite dai corridoi della mobilità trans-europea, la cosiddetta rete TEN-T (Trans-European Transport Network⁸⁰), l'intero territorio dell'Unione che viene in tal modo fratturato, operando una vera e propria redistribuzione spaziale delle opportunità che determina la ridefinizione funzionale dei territori all'interno del processo di valorizzazione globale (*Ibidem*).

Questo processo investe anche il territorio veneto e vicentino, attraversato dal cosiddetto Corridoio TEN-T n.5 Lisbona-Kiev, che connette trasversalmente i paesi dell'Unione dalla penisola iberica fino all'Ucraina, passando per la Pianura Padana e il Veneto. È nel contesto del corridoio europeo n.5 che sono state concepite le grandi infrastrutture che hanno interessato Vicenza e la sua provincia dal 2011⁸¹ ad oggi, all'indomani della crisi finanziaria del 2008.

“Però alcune cose hanno un'inerzia che non viene modificata, adesso ovviamente il famoso Corridoio 5 che arrivava a Kiev, è chiaro che oggi quel panorama alla luce della guerra in atto è completamente saltato, ma mi domando: quando questi hanno programmato di arrivare fino a Kiev, avevano soltanto un interesse di collegare più velocemente gli abitanti di quella parte dell'Ucraina all'Europa? Mentre io realizzo queste grandi infrastrutture, lavoro anche alle infrastrutture che magari noi vediamo meno, comprendiamo meno, faccio per dire: linee di trasporto appunto del gas. Quanto tutto questo discorso poi è strumentale a un progetto che a noi sfugge? [...] chi si

80 Per un approfondimento si veda il seguente link: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

81 Il 10 novembre 2011 viene posata la prima pietra della Superstrada Pedemontana Veneta: <https://www.ilnordquotidiano.it/2011/11/10/posata-la-prima-pietra-della-nuova-pedemontana-veneta9/>

occupava di logistica aveva una quantità mostruosa di dubbi perché nel frattempo, appunto, [...], gli assi si stavano spostando da est a ovest a nord a sud. [...] in generale, perché se tu guardi, noi siamo interessati dal corridoio 5, [...] tu vedi che è qualcosa che scavalla i decenni, addirittura i secoli e va avanti e noi essendo in una posizione di passaggio, così come Brescia, più ancora che Verona o Padova che sono veri e propri nodi di interscambio, noi siamo letteralmente di passaggio, di collegamento.”.

(Ricercatrice del dipartimento di architettura presso l'Università di Ferrara, Vicenza, 1 agosto 2025)

Nello stralcio di intervista sopra riportato, la ricercatrice riflette sugli esiti della pianificazione del territorio vicentino operata attraverso la logica dei corridoi multimodali trans-europei alla luce degli sviluppi degli ultimi anni che hanno visto una riorganizzazione dei mercati e dei flussi per come era venuta strutturandosi negli ultimi decenni del secolo scorso e agli inizi del nuovo millennio.

L'attuale crisi di egemonia della potenza statunitense infatti, si accompagna alla modificazione degli assetti economici e geopolitici globali, come peraltro, era stato prefigurato da Harvey nel suo lavoro sul 'nuovo imperialismo' (2004).

Analizzando le fasi storiche dell'espansione globale del modello capitalista Harvey (2004) descrive i processi attraverso i quali, a partire dal secondo dopoguerra, si era affermata l'egemonia economica, politica e militare statunitense attraverso il consolidamento del potere finanziario di Wall Street, utilizzato come leva per il predominio sui mercati mondiali. Il monopolio del potere finanziario unito a una politica estera di matrice imperialista che ha permesso di estendere il controllo statunitense su una buona parte risorse petrolifere mondiali imponendo il dollaro come valuta di scambio a livello internazionale, sono stati i pilastri sui quali gli Stati Uniti hanno fondato il proprio impero. Tuttavia, nota l'autore, l'affermarsi sulla scena globale dei mercati asiatici e in particolare della Cina assieme all'acuirsi contestuale della crisi di sovra-produzione nel mercato statunitense, sta spostando il baricentro del potere economico verso il continente asiatico; un cambiamento degli equilibri del potere globali che a detta di Harvey (2004), non sarà pacifico. Secondo l'autore infatti, gli Stati Uniti faranno ricorso alla propria potenza militare per riaffermare il proprio primato su scala mondiale rafforzando il controllo delle risorse petrolifere globali e conquistando nuovi mercati di sbocco per il surplus dei propri capitali onde evitarne una svalutazione (*Ibidem*). Parole che lette oggi paiono quasi profetiche. L'escalation del conflitto in Ucraina avvenuta in seguito all'invasione russa del 2022, ha infatti riorientato i flussi di merci, capitali e materie prime, segnando una battuta d'arresto nelle politiche europee di potenziamento infrastrutturale in Ucraina e più in generale lungo l'asse ovest-est del continente euro-asiatico. Al tempo stesso nuovi corridoi logistici transnazionali acquisiscono rinnovata importanza lungo l'asse

nord-sud, con la 'Three Seas Initiative'⁸², una piattaforma che punta a migliorare le interconnessioni a livello di trasporti ed energia (soprattutto per quanto riguarda nuove infrastrutture di approvvigionamento del gas naturale) tra 12 Stati membri dell'UE dai Balcani fino ai Paesi Baltici (Gili e Rizzi, 2022).

Tuttavia la guerra stessa è un business che richiede una logistica efficiente per spostare uomini, mezzi e rifornimenti. A tale scopo la Commissione Europea ha elaborato un pacchetto per implementare la mobilità militare nello spazio dell'Unione, al fine di superare gli ostacoli procedurali e le carenze di capacità infrastrutturali, eliminando i colli di bottiglia e progettando uno sviluppo duale: sia civile sia militare, dei nodi logistici e delle reti multimodali di trasporto trans-europee⁸³. È per fronteggiare la minaccia geopolitica costituita dalla Russia e sostenere lo sforzo bellico ucraino che i flussi ovest-est tornano ad essere strategici, come testimoniato dal passaggio di materiale bellico diretto verso il fronte ucraino, attraverso la stazione ferroviaria di Vicenza nell'aprile del 2023⁸⁴.

“Se adesso tu percorri la Pedemontana, tutta quanta, prendendo l'A27 e entrando in A28, arrivi a 15 chilometri da Aviano⁸⁵; quindi l'obiettivo era collegare le basi di Vicenza, che è un centro di comando. Lo scopo è un'infrastrutturazione militare alternativa all'A4, perché se bombardano l'A4 o si intasa l'A4 non arrivano più agli aeroplani”.

(Vicepresidente del Comitato Veneto Pedemontana Alternativa, Co.Ve.Pa., Trissino (VI), 21 agosto 2025)

La testimonianza riportata sopra sembrerebbe avvalorare l'importanza, anche da un punto di vista del trasporto militare, delle nuove infrastrutture che sono state realizzate in provincia di Vicenza che per quanto non sia uno snodo logistico come Verona o Padova, rimane pur sempre un importante centro operativo e di comando militare dell'esercito statunitense.

82 Per approfondire si veda il seguente link: <https://cesmar.it/wp-content/uploads/2025/02/B-COMMENTO-CESMAR-25-35-3-SEAS-INITIATIVE.pdf>

83 Per approfondimenti si rimanda al seguente link: <https://www.eca.europa.eu/it/publications?ref=SR-2025-04>

84 <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.facebook.com/photo.php%3Ffbid%3D6460602327306541%26id%3D212021655498004%26set%3Da.278865925480243&ved=2ahUKEwj936CpsuPAxUrgv0HHYQPGe4QFnoECBkQAQ&usq=AOvVaw2pE1ODKrw6AuFKJoKDzmJb>

85 Ad Aviano (PD), è presente un importante base dell'aeronautica militare dell'Alleanza Atlantica: <https://www.aviano.af.mil/>

4.3 General Contractor, Project-Financing e il 'Blocco granitico'

«La grande impresa fordista, gerarchica e rigida, implosiva e legata al territorio, è diventata una grande impresa “virtuale”, piatta e flessibile, dispersa e senza radici, un'enorme ragnatela composta da tante ragnatele sempre più piccole. Al vertice c'è il ragno più grande, che sceglie di volta in volta i ragni ai quali appaltare lavori e servizi, i quali a loro volta sono lasciati liberi di subappaltare le stesse attività a ragni sempre più piccoli, e così via fino al singolo artigiano o lavoratore autonomo, o atipico, o interinale, o in grigio, o in nero.» (Cicconi, 2011, pp. 160-161)

Con queste parole Ivan Cicconi, ingegnere edile autore del 'Libro nero dell'Alta Velocità', descrive il passaggio al nuovo sistema produttivo post-keynesiano nella sua declinazione italiana. Nel suo libro del 2011 l'autore esamina infatti, come nell'ambito del progetto dell'Alta Velocità ferroviaria si affermi in seno alla partitocrazia che governava l'Italia negli anni di 'Tangentopoli'⁸⁶, un nuovo modello di gestione degli appalti pubblici fondato sugli istituti contrattuali atipici del 'General Contractor' e del 'Project Financing', istituzionalizzati per mezzo della 'Legge Obiettivo' n°443/2001⁸⁷. Il General Contractor o contraente generale, sarebbe costituito da una o più imprese di diritto privato, a cui viene assegnata la realizzazione di un'opera pubblica “chiavi in mano”, ovvero seguendo l'intero processo realizzativo, dalle fasi della progettazione, agli espropri, alla costruzione e alla messa in opera fino alla successiva gestione dell'opera, inclusa ovviamente, la gestione dei subappalti. Generalmente tale istituto contrattuale si associa al Project Financing, definito anche come partenariato pubblico-privato, secondo il quale un'impresa o una cordata di imprese private si assumerebbero l'onere di realizzare opere piuttosto che di fornire servizi di pubblico interesse in cambio della successiva concessione dell'opera o del servizio per un periodo di tempo consono a coprire le spese sostenute e a realizzare un profitto. Tali istituti si sono appunto diffusi in tutti i paesi a capitalismo avanzato in seguito alla globalizzazione dell'economia e alle successive politiche neoliberali che hanno segnato il superamento del welfare state (Briganti, 2022-2023). Tuttavia, rileva Cicconi, nel sistema dell'Alta Velocità ferroviaria le supposte cordate di società private in capo alle quali sono stati assegnati gli appalti, sarebbero in realtà in maggioranza

86 «Tangentopoli è un termine usato in Italia dal 1992 per definire un sistema diffuso di corruzione politica.

Inizialmente è stata Milano, considerata la capitale morale del Paese, a essere designata come capitale delle tangenti dopo che il 17 febbraio 1992 venne arrestato M. Chiesa, amministratore socialista del Pio albergo Trivulzio, casa di riposo per anziani. In seguito, con l'allargarsi dello scandalo, il termine venne usato nel gergo politico e giornalistico per riferirsi ad aree geografiche, enti pubblici, frazioni di partiti il cui funzionamento apparve dominato dalla ricerca di tangenti. In tale senso, il termine divenne sinonimo di *corruzione* come scambio di denaro privato per accesso privilegiato alle decisioni della pubblica amministrazione. [...]» Treccani.it:

[https://www.treccani.it/enciclopedia/tangentopoli_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/tangentopoli_(Enciclopedia-Italiana)/)

87Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 299 del 27 dicembre 2001, Suppl. Ordinario n.279

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2001-12-21:443>

a capitale pubblico stante la presenza di aziende controllate dallo stato: «il committente pubblico affida in “concessione” la progettazione, costruzione e gestione dell'opera pubblica a una società di diritto privato (SpA), ma con capitale del tutto pubblico (TAV spa appunto – oggi RFI spa ndr – ma pure Stretto di Messina spa, o Quadrilatero spa, per restare nell'ambito delle grandi opere). Ma è proprio in carico a questo concessionario di diritto privato, il cui capitale è del tutto pubblico, che rimane il rischio della “gestione” [...]. La SpA pubblica serve solo a millantare il finanziamento privato (prestiti o prodotti finanziari garantiti dai soci della SpA) e per garantire al contraente generale, che è il soggetto privato vero e proprio, il pagamento per intero e subito del costo della progettazione e della costruzione, mentre mantiene per sé (cioè al pubblico) i rischi della gestione (i debiti futuri)» (Cicconi, 2011, p. 168). Con la crisi della partitocrazia della 'Prima Repubblica' (1946-1994) in seguito all'inchiesta 'Mani Pulite' (vedi nota 7) che all'inizio degli anni '90 ha scoperciato il sistema di tangenti attraverso il quale il potere politico e le imprese gestivano l'assegnazione dei pubblici appalti, il 'modello TAV' diviene il paradigma che ispira la ristrutturazione delle relazioni tra potere economico e politico nell'Italia del neoliberismo. Infatti, la ristrutturazione della pubblica amministrazione e del potere politico a cavallo del nuovo millennio, è stata all'insegna della deregolamentazione e della privatizzazione degli enti e delle società pubbliche su tutte le scale, da quella nazionale a quella regionale e locale. Questo processo ha visto la proliferazione di società controllate direttamente dallo stato, dalle regioni e dagli enti locali che si occupano della gestione e della fornitura dei servizi ai cittadini i cui dirigenti e consigli di amministrazione sono espressione del potere politico e dunque di quei partiti che amministrano la cosa pubblica su scala sia nazionale sia locale. In tal maniera secondo Cicconi (2011), viene a crearsi una commistione organica tra i partiti politici nati dal crollo della 'Prima Repubblica' e il nuovo ceto di manager delle società pubbliche che attraverso la gestione dei contratti di concessione e subappalti, hanno potere di indirizzare la spesa pubblica in favore di certe società private secondo una logica clientelare che di fatto istituzionalizza il sistema delle 'mazzette' dei tempi di 'Tangentopoli':

“Noi abbiamo visto, nel piccolo e nel grande, tutto il discorso delle regole, dell'attribuzione degli appalti, anche in una logica, diciamo, di regolamentazione trasparente, pubblica, che certe aziende possono avere dei favoritismi, perché è direttamente il committente, come dice il contratto, che decide; cioè non c'è neanche il problema di fare chissà quali (sotterfugi) basta essere dentro a quel sistema lì, e offrire un certo tipo di garanzia. Chiaramente, se tu vuoi costruire lì dentro, non è che puoi essere un signore qualunque che arrivi lì e ti presenti da solo e dici: «sono un'ottima azienda, posso lavorare da voi?» No, certo, devi essere introdotto”.

(Ricercatrice del dipartimento di architettura presso l'Università di Ferrara, Vicenza, 1 agosto 2025)

Il processo di occupazione dei ruoli apicali di società e burocrazie pubbliche da parte della nuova partitocrazia nata in seguito alla fine della guerra fredda secondo logiche di 'patronage', ovvero attraverso l'insediamento di personale legato al partito al fine di rafforzarne il potere di policy making, non sarebbe tuttavia una prerogativa italiana bensì un'evoluzione della configurazione assunta dai partiti politici che secondo Di Mascio (2011), caratterizza la pressoché totalità delle democrazie europee contemporanee. Tuttavia nelle democrazie più fragili, come quelle sorte in seguito alla caduta dell'Unione Sovietica, il patronage come controllo di burocrazie professionalmente deboli, rafforza le basi di potere dei leaders di partito attraverso la distribuzione informale di risorse pubbliche che sovente sconfinano nell'ambito della corruzione. Il 'resource patronage' mette il controllo politico sulle nomine al servizio di strategie di estrazione di risorse pubbliche dagli apparati dello Stato, le quali sono poi distribuite come benefici selettivi dalle macchine politiche (*Ibidem*).

Un simile processo avrebbe interessato anche i partiti politici italiani della 'Seconda Repubblica', definiti da Cicconi con il termine di «partiti liquidi»: «senza forma, senza regole, senza tesorieri, non hanno più l'esigenza del finanziamento occulto, la loro massa gelatinosa si adatta e occupa tutte le pieghe dei contenitori della spesa pubblica» (Cicconi, 2011 p.176). Questo contesto segnato dalla proliferazione di enti e agenzie pubbliche organicamente legate a partiti politici e ai loro innumerevoli rapporti con il mondo dell'imprenditoria privata, costituisce il terreno ideale in cui possono infiltrarsi le organizzazioni legate al 'malaffare'; la cosiddetta «area grigia» (Sciarrone, 2012, p.66), come spazio popolato da imprenditori, politici, professionisti e funzionari pubblici dove prendono forma accordi e intese criminali. Intese che non sono funzionali esclusivamente al sostegno delle organizzazioni criminali, ma che avvantaggiano anche gli imprenditori e i notabili collusi. In tal maniera vengono definendosi alleanze organiche per tutelare o perseguire interessi comuni. Su queste basi si afferma un meccanismo di regolazione e di selezione delle opportunità economiche che va a vantaggio di coloro che sono in grado di “mettersi d'accordo”:

Intervistatore: “Ok, quindi segui anche l'aspetto diciamo così, amministrativo e anche un po' politico tra virgolette”.

Capo squadra: “Politico, non tra virgolette; perché purtroppo la politica la trovi ovunque tu vai e non solo (detto con enfasi) capito no? L'altra faccia della medaglia: i cattivi insomma. Devi sapere dialogare”.

Intervistatore: “Con chi è presente sul territorio insomma”.

Caposquadra: “Certo. [...] Faccio solo da collegamento. Io preparo gli incontri eccetera, poi saranno i tecnici a definire [...] Nel momento in cui nasce la richiesta, un imprevisto, devo

contattare i preposti”.

(Caposquadra azienda in subappalto presso i cantieri dell'Alta Velocità ferroviaria, Trissino (VI), 1 dicembre 2024)

La testimonianza qui riportata conferma quanto detto fino a qui in merito alla pervasività delle pratiche clientelari di gestione e assegnazione delle commesse e dei subappalti nelle opere pubbliche ove non di rado, trovano spazio anche 'i cattivi'.

In questo modo secondo Cicconi (2011), la nuova governance dei partiti liquidi diviene catalizzatore di illegalità con conseguenze disastrose sulla spesa e quindi sul debito pubblici; un debito che viene occultato nei bilanci dissestati delle società controllate dalle amministrazioni pubbliche. Questa tipologia di governance arriverebbe secondo l'autore a minare le fondamenta stesse della democrazia, in quanto amministratori e pubblici dirigenti sarebbero cooptati dall'alto, in base al proprio allineamento con i desiderata delle oligarchie che dirigono il Paese (Cicconi, 2011) secondo quel processo più generale di spostamento dei partiti politici nelle democrazie contemporanee, dalla società civile verso l'occupazione degli apparati dello stato (Di Mascio, 2012). In un simile scenario politico-istituzionale, dove la spesa pubblica è orientata secondo l'interesse di specifiche frazioni di capitale legate alla politica, gli orizzonti che definiscono le politiche di sviluppo sul piano nazionale, regionale e locale, sono di brevissimo termine:

Ricercatrice: “Noi lo chiamiamo scenario-planning: la pianificazione di scenario. Dove possiamo essere puntati, verso dove è diretto l'attuale ventaglio di orizzonti? [...]”

Intervistatore: “Rispetto allo scenario-planning, lei come vede la riorganizzazione del territorio?”

Ricercatrice: “Io la vedo male, perché lo scenario che si è scelto, è uno scenario di brevissima durata. Però, potrebbe anche essere, che nel frattempo, qualcos'altro si stia organizzando; qualcos'altro che va nella direzione di compensare alcuni interessi economici che sono stati, danneggiati o verranno danneggiati da questo passaggio e gli si daranno delle compensazioni da qualche altra parte. Quindi io mi aspetto che fra un po', magari quando le cose sono davvero molto mature, venga fuori che il Comune di Vicenza, si dà o elabora un nuovo piano regolatore per costruire da altre parti”.

(Ricercatrice del dipartimento di architettura presso l'Università di Ferrara, Vicenza, 1 agosto 2025)

Da questa testimonianza emerge un tratto distintivo della pianificazione del territorio nel contesto veneto della periferia-diffusa, in cui il consumo di suolo diviene un tratto caratteristico del processo di valorizzazione del capitale:

“Basta che tu vada a vedere nel piano degli interventi del 2012 cosa era previsto per la famosa area dell'ex Lanerossi [...] era indicato per quell'area lì, un cavalcavia della linea ferroviaria a spirale, perché secondo la logica bisognava superare una certa altezza in uno spazio ridotto, allora senza nessunissima spiegazione; e questa infrastruttura qui da dove salta fuori? ecco vado a raccogliere tutte le informazioni e ricostruisco che nel 2010 c'era stata in Camera di commercio una famosa riunione con tutti i rappresentanti delle categorie e i politici, eccetera e Variati prometteva che lui si sarebbe fatto paladino dell'Alta Velocità⁸⁸[...] lì si costruivano pezzi di un ragionamento che poi cosa avrebbero dovuto fare? Semplicemente avrebbero dovuto essere aggiustati. Io mi ricordo che una delle prime lezioni che ho preso da un funzionario, un dirigente di un comune dove stavamo facendo un piano regolatore, io ero alle prime armi; e ci ha detto a noi, un gruppo di giovani che stavamo lavorando a questo piano: «ricordatevi che nella pubblica amministrazione conta il precedente». Una volta che tu hai messo il piede lì, un po' come in questo caso, devi cambiare qualcosa, è cambiato il contesto magari, ma non neghi l'idea di quello che dovrà esistere”.

(Ricercatrice del dipartimento di architettura presso l'Università di Ferrara, Vicenza, 1 agosto 2025)

In questo stralcio di intervista emerge come nel momento in cui le 'operazioni di capitale' si territorializzano, debbano necessariamente interagire con gli apparati sociali che definiscono gli assetti del territorio secondo interessi, saperi, discorsi e immaginari propri. In questo caso l'arrivo del Treno ad Alta Velocità a Vicenza città diviene occasione per le categorie economiche sostenute dalla politica locale, di ottenere una fermata ferroviaria presso la Fiera di Vicenza, ove si svolgono alcune delle più importanti manifestazioni fieristiche internazionali dei preziosi e dei gioielli⁸⁹, immaginando un nuovo assetto urbanistico della città. Come si può leggere nell'articolo riportato alla nota 8, è proprio il protagonismo dei portatori di interesse locali che permette di rilanciare un progetto infrastrutturale come quello del TAV Verona-Padova, bloccato dal 2006 proprio sul nodo dell'attraversamento di Vicenza⁹⁰, ridefinendo gli assetti dell'intera provincia berica, da ovest a d est. Questi discorsi, questi immaginari si concretizzano poi in un nuovo piano regolatore che appunto, crea i presupposti di un ragionamento che segue gli indirizzi complessivi forniti da chi ha il potere di produrre spazio, di determinare quali saranno gli equilibri e gli assetti del territorio in futuro; un

88 Dubois Silvia Maria, “Variati: «La fermata della Tav in Fiera». Si al progetto della Camera di commercio”, Corriere del Veneto, 6 dicembre 2010: <https://corrieredelveneto.corriere.it/padova/notizie/politica/2010/6-dicembre-2010/variati-la-fermata-tav-fiera-si-progetto-camera-commercio-18123133793.shtml>

89 Per approfondire si consulti il seguente link: <https://www.vicenzaoro.com/it>

90 La delibera CIPE 94/2006 ha approvato il progetto preliminare della tratta Verona-Padova dell'Alta Velocità (TAV) in due fasi funzionali: tra Verona e Montebello Vicentino (con interconnessione a Vicenza) e tra Grisignano di Zocco e Padova, rimandando la definizione del tracciato esatto tra Montebello e Vicenza al progetto definitivo. Per approfondire: <https://ricerca-delibere.programmazioneeconomica.gov.it/94-29-marzo-2006/>

discorso che dovrà necessariamente confrontarsi con altri apparati sociali presenti sul territorio, altri interessi, discorsi, immaginari, secondo una dialettica che potrà certamente ridefinire quanto è stato immaginato e pianificato, ma di certo non negarlo:

“ Io ho fatto un workshop qui a Vicenza finanziato dal programma Erasmus, [...] abbiamo deciso di lavorare nell'area della Gogna, dei Ferrovieri ecc. e per prendere informazioni, casomai farmi dare della documentazione, sono andata dall'allora assessora all'Urbanistica, [...]. In particolare mi ricorderò sempre questo colloquio con l'assessore all'Urbanistica che mi dice: «ma cosa volete studiare quella roba lì che tanto verrà tutto trasformato» [...] Cosa vuole dire tra l'altro questo? Che questa città non vuole avere osservatori esterni. E questo riguarda l'urbanistica ma probabilmente riguarda tanti altri aspetti dell'economia, della cultura. Cioè, è una città veramente granitica nella parte interna e quella componente granitica probabilmente è fatta di quei famosi interessi forti che sono davvero forti, nel senso che si tengono stretti gli uni con gli altri. [...] Tu pensa a una città con la presenza degli americani, con l'economia anche diretta e indiretta che ruota attorno a queste cose; noi dobbiamo pensare a Vicenza non come città che guarda se stessa ma che guarda effettivamente un territorio; certamente non è che la città controlla gli altri, però essendo il capoluogo di provincia, salvo appunto un po' Bassano che riesce a fare un pochino un discorso a sé, tutto il resto è molto ancorato a una cerchia. E un territorio con queste presenze economiche, infrastrutturali, con questa tradizione politica, come fa?”

(Ricercatrice del dipartimento di architettura presso l'Università di Ferrara, Vicenza, 1 agosto 2025)

Nell'intervista la ricercatrice definisce 'blocco granitico' quella che potremmo definire la frazione di capitale rappresentata come si è detto, dalle categorie economiche e dai portatori di interessi legati alle strutture militari statunitensi che hanno il potere di indirizzare la politica locale e di interagire sul piano della politica nazionale, mobilitando risorse anche a livello comunitario che approdano sul territorio sotto forma di progetti infrastrutturali miliardari, ridefinendo l'organizzazione dell'intera provincia ben oltre i confini del capoluogo berico. Chiaramente, come suggerisce l'urbanista intervistata, una volta avviati, i meccanismi politici ed economici che sostengono ed esprimono i grandi progetti infrastrutturali che ridisegnano interi territori, hanno una inerzia tale che 'scavalla i decenni e i secoli', ridefinendosi magari, sulla base degli attriti incontrati nello spazio striato in cui tali operazioni di capitale si territorializzano:

“Quando stavano facendo la stazione Mediopadana⁹¹, stavo lavorando in alcuni comuni della provincia di Reggio Emilia, che avrebbero avuto il passaggio dell'Alta Velocità [...] e quindi, non so, il passaggio anche per cinque chilometri sul territorio di Correggio, mi ricordo, aveva portato la possibilità di fare la tangenziale, un asilo, un parco, no? Quindi nessuno rinunciava o metteva in discussione [...] ma il sindaco di turno riusciva, nell'arco del suo mandato, dei suoi due mandati, a portare a casa dei risultati [...] Purtroppo questa logica è una logica che investe i grandi e i piccoli, e a quel punto grandi e piccoli si saldano. Perché oltretutto il grande ha un margine di rischio molto maggiore del piccolo. [...] allora i piccoli diventano quasi più i main-sponsor (dell'opera)”.

(Ricercatrice del dipartimento di architettura presso l'Università di Ferrara, Vicenza, 1 agosto 2025)

La logica della compensazione appiana gli attriti e crea consenso attorno alla narrazione egemonica che promuove la grande opera, allineando agli interessi dominanti quelli particolaristici e locali ma facendo salire contestualmente anche la spesa pubblica, come nel caso del progetto del TAV nel capoluogo berico i cui costi sono più che raddoppiati nell'arco di pochi anni⁹². Infine, la riorganizzazione funzionale del territorio operata dai grandi progetti infrastrutturali apre a nuove possibilità di espansione urbanistica producendo ulteriori cicli di valorizzazione del capitale e quindi saperi, immaginari e narrazioni del territorio che si accompagnano alle nuove operazioni di capitale:

“Insomma, per convincere della bontà dell'operazione, compresa la stazione, si diceva, insomma, «perché uno dovrebbe andare a abitare magari in periferia a Milano, che in 40 minuti da Reggio è a Milano e a Reggio si vive molto meglio, eccetera, eccetera?» E partiva, tra l'altro, sia a Reggio che nei comuni limitrofi, una spinta pazzesca alla costruzione di nuovi quartieri residenziali, alcuni dei quali sono rimasti delle cattedrali del deserto. Anche perché dietro, tra le altre cose, a quelle operazioni c'erano anche delle realtà davvero poco trasparenti”.

(Ricercatrice del dipartimento di architettura presso l'Università di Ferrara, Vicenza, 1 agosto 2025)

91 Per approfondire: <https://www.stazione-mediopadana.it/>

92 Negrin Nicola, “Raddoppiano i costi della Tav. Adesso serviranno 1,6 miliardi”, Il Giornale di Vicenza, 16 luglio 2022: <https://www.ilgiornaledivicenza.it/territorio-vicentino/vicenza/raddoppiano-i-costi-della-tav-adesso-serviranno-1-6-miliardi-br-1.9521979>

4.4 Regime di cantiere e controllo del territorio nel 'centralismo veneziano'

“Uno è l'arroganza progettuale, dopo l'arroganza del progetto, ci sta anche, diciamo, tutto il profitto e tutto il malaffare che c'è sotto, però capisci che una volta, cioè in territori, diciamo, non così distrutti, non così inginocchiati, senza critica; magari i progetti c'erano, ma non c'era l'arroganza anche del progetto, non so se mi spiego. [...] Dunque vedi anche la servitù, della scienza, la servitù degli ingegneri, la servitù di tutti che magari si mettono, non so, i paraocchi, il para-naso, il para-tutto, di fronte a ciò che loro stessi, nei loro studi, nelle loro competenze, se li applicassero non procederebbero, 'se rifiutaria' addirittura di fare il progetto. Non so come definire, proprio una vendita, un mercimonio, non so come tu vuoi chiamarlo, proprio dell'intelligenza, dell'intelligenza scientifica, della competenza, diciamo, al servizio del denaro più sporco. E questo è raccapricciante: significa che anche la cultura che in parte, avrebbe la sua funzione critica [...] a un certo punto cade, anche tanti anni di studio, di investimento magari, nelle capacità critiche delle persone vengono piano piano demolite, fino all'interno dell'università”.
(Peruffo Alberto, alpinista e attivista, Montecchio Maggiore (VI), 28 aprile 2025)

Nel passaggio sopra riportato Peruffo evidenzia come i saperi esperti si accodino al capitale che ne disattiva le capacità di critica; tuttavia secondo Cicconi (2011), sarebbe proprio il 'modello TAV' a sortire un impatto estremamente negativo sul know-how e l'innovazione tecnologica delle imprese italiane: «Alla possibilità offerta alle grandi imprese di acquisire sul mercato domestico commesse senza competizione, che aveva, con Tangentopoli, già prodotto un totale disinteresse verso l'innovazione tecnologica e l'investimento in ricerca e sviluppo, si aggiunge lo svuotamento, la parcellizzazione, la frantumazione e la dispersione dei saperi. L'ormai evidente trasformazione in scatole vuote delle grandi imprese italiane rappresenta però un forte handicap per la qualificazione della struttura produttiva della piccola e media industria. Una grande impresa, infatti, ormai garantita da un mercato oligopolistico e ormai priva di innovazione e organizzazione tecnologica, abbassa inevitabilmente la qualità delle relazioni industriali e scarica sulla piccola e media impresa una competizione tutta giocata sui fattori più poveri e di basso profilo. Non è un caso che siamo il Paese con gli indici più alti di lavoro nero, lavoro grigio, lavoro precario e infortuni sul lavoro, e dove la fuga dalle regole sconfina sempre più spesso nell'illegalità» (Cicconi, 2011, pp.161-162). Nel passo sopracitato emergono in parte elementi già toccati nel secondo capitolo ma che trovano conferma anche nella testimonianza di un osservatore privilegiato che ha seguito da vicino i cantieri della Superstrada Pedemontana Veneta e che rispetto alla gestione dei subappalti per come si viene a definire mediante l'istituto del General Contractor si esprime come di seguito:

Intervistatore: *“Perché i subappalti di Pedemontana erano sul territorio?”*

Vicepresidente Co.Ve.Pa.: *“No, erano tutti gestiti dal General Contractor, cioè praticamente la SIS, che era il contraente generale, nominò una società di esecuzione delle opere, che si chiama Pedemontana Veneta S.P.A. La Pedemontana S.P.A. nominò come General Contractor il proprio controllore: la SIS. Quindi la SIS aveva blindato il cantiere e questo lo consente la legge sul subappalto, questo lo consente il testo sui lavori pubblici e sul progetto di finanza [...]”.*

(Vicepresidente Comitato Veneto Pedemontana Alternativa – Co.Ve.Pa. - Trissino (VI), 21 agosto 2025)

Nel caso specifico della Superstrada Pedemontana Veneta oggetto della summenzionata testimonianza, il contraente generale cui viene assegnata la realizzazione dell'infrastruttura, vincola la concessione ricevuta assegnando ad una società a capitale privato da esso stesso controllata la realizzazione dell'opera; quest'ultima assegna a sua volta la gestione tecnica e operativa dell'infrastruttura al proprio contraente generale⁹³, rendendo oneroso e difficoltoso per l'ente pubblico intervenire sul contratto o rescinderlo. In tal modo secondo l'intervistato, alla Regione non resta che sostenere l'impianto contrattuale della concessione facendosi suo malgrado garante del project financing, ovvero della remunerabilità dei project bond⁹⁴ emessi da SIS sui mercati per finanziare i cantieri dell'opera. Questa tipologia contrattuale dunque, consegnerebbe al General Contractor una certa autonomia rispetto al controllo dell'ente pubblico, in questo caso la Regione, con sulla quale verrebbe scaricato il rischio di impresa con un conseguente aumento degli oneri per il pubblico (Ponti e Brambilla, 2006; Cicconi, 2011). Un'autonomia che viene rafforzata per il fatto che l'attuale codice dei contratti pubblici, in deroga alla disciplina ordinaria, pone la figura del direttore dei lavori, prevista per assolvere a un ruolo di coordinamento, guida e soprattutto controllo dell'impresa appaltatrice, alle dirette dipendenze del General Contractor (Sessa, 2015). Questa sorta di 'signoria' del contraente generale e lo scarso margine di controllo da parte del concessionario pubblico, darebbero modo alle grandi aziende di definire i margini di profitto e le condizioni di lavoro dei propri fornitori e a cascata, dei loro dipendenti favorendo il radicamento di un particolare regime di controllo del lavoro e dei flussi di cantiere:

“E la cosa è stata molto esplicita per me e quindi ho capito, ad esempio, che nel cantiere di Pedemontana c'erano due categorie diverse. [...] E siccome seguivo i cantieri che erano fatti a macchia di leopardo su tutti i 95 chilometri, c'era sempre un responsabile dell'area che non è che

93 <https://superstradapedemontanaveneta.it/chi-siamo/>

94 Vallin Eleonora, “La Pedemontana appesa al bond”, il mattino di Padova, 28 settembre 2017, <https://www.mattinopadova.it/regione/la-pedemontana-appesa-al-bond-q5gauo74>

lavorasse con gli operai, ma controllava l'area. [...] Allora mi sono accorto che nel regime del cantiere di Pedemontana c'erano delle funzioni che ho chiamato di controllori. E questa cosa mi è stata confermata dai subappaltatori. Se volevi essere pagato e portavi dentro un metro cubo di ghiaia, dovevi avere la firma di questo tipo che faceva il controllore. Quindi ho scoperto che c'era un meccanismo di controllo sulle attività, non solo dei materiali in entrata e in uscita, ma probabilmente anche sulle attività di chi andava a lavorare lì dentro. Quindi c'era questo regime di subappaltatori di cui parlavamo prima, o del general contracting, che ha un meccanismo di vigilanza. Tieni presente che questa cosa è un controllo del territorio, anche questo. Molto pericoloso, perché siamo nella linea d'ombra di ciò che è lecito e ciò che non è lecito. E questa cosa qui, di cui nessuno ha mai parlato, credo che sia giusto che si prenda in considerazione. [...] è un meccanismo di controllo dei lavoratori che è attivato per il fatto che 'mi sto lì', sulla porta carraia del cantiere e controllo di chi entra e chi esce. Però se ci sono 100 cantieri c'è una compagnia, cioè 100 persone che stanno lì, e io li ho trovati dappertutto, cioè questi non facevano un cazzo; forse non avevano neanche la competenza tecnica. Diciamo che 'i xera degli operai che i stava sora agli altri', che fossero in subappalto pure, ma questi qua erano tutti dipendenti della SIS”.

(Vicepresidente Comitato Veneto Pedemontana Alternativa – Co.Ve.Pa. - Trissino (VI), 21 agosto 2025)

Secondo questa testimonianza nel cantiere di Pedemontana Veneta vi sarebbe stato un meccanismo di controllo che non appare dissimile da quello denunciato dai lavoratori protagonisti della vertenza presso il villaggio militare statunitense di cui si è trattato nel secondo capitolo, dove i dipendenti dell'azienda capofila di appalto vigilano sull'operato degli altri lavoratori, specie se dei subappalti, adottando pratiche discutibili, ma che nel caso summenzionato appaiono tanto più inquietanti quanto pervasive, non solo perché sistematicamente riprodotte all'intero dei cantieri lungo l'intero tracciato dell'opera ma anche per la tendenza ad essere replicate al di fuori degli stessi cantieri, nel territorio e nei rapporti con espropriati, frontisti o con i comitati civici:

“Ci sono i filmati di una manifestazione che abbiamo fatto a Cassola, perché non pagavano gli espropri, in cui abbiamo bloccato il passaggio da un cantiere all'altro [...] A un certo punto abbiamo fermato il cantiere: ci siamo messi in questa stradina di campagna, una stradina comunale, e invece di chiamare i carabinieri hanno chiamato questi: «ma con la polizia noi non abbiamo problemi – mi hanno detto in faccia – cosa crede lei.». Cioè sapevano già chi ero, capito? Quindi il clima di lavoro era messo così”.

(Vicepresidente Comitato Veneto Pedemontana Alternativa – Co.Ve.Pa. - Trissino (VI), 21 agosto 2025)

Un sistema di controllo che si impone e riproduce a fronte dell'intrinseca precarietà del lavoro nei cantieri edili che porta gli stessi sindacati di settore a privilegiare la tutela della continuità produttiva e quindi occupazionale, adottando alle volte, un atteggiamento concertativo nei confronti del general contractor:

“Dopo c'è tutta la questione della contrattazione integrativa rispetto anche ai singoli cantieri, ai singoli subappalti. Dopo entra in campo anche un altro discorso molto antipatico da fare, però va fatto, che siccome contano le tessere delle associazioni sindacali, in questo momento le associazioni sindacali pur di avere tessere mettono sotto i piedi certe cose; [...] Le tre principali associazioni sindacali nel settore edile si comportavano come meccanismi corporativi anche rispetto a incidenti gravi e mortali⁹⁵; non c'è stato nessun modo di penetrarle rispetto anche a principi che riguardano la giustizia sociale o la sicurezza. Cioè quando il cantiere si confronta con il territorio, il primo conflitto ce l'hai con le rappresentanze degli operai, a tutti i livelli. [...] La parte che poteva bloccare questo aspetto del progetto di finanza e il general contracting, potevano essere le associazioni sindacali dei lavoratori. In realtà, per esempio in Pedemontana Veneta, questo meccanismo è saltato proprio nel momento in cui la Pedemontana ha servito ad assorbire forza lavoro che in un altro cantiere dello stesso contraente generale, è saltata per responsabilità del contraente generale stesso”.

(Vicepresidente Comitato Veneto Pedemontana Alternativa – Co.Ve.Pa. - Trissino (VI), 21 agosto 2025)

Gli istituti del general contracting e della finanza di progetto nella declinazione che hanno assunto entro il contesto politico e istituzionale italiano dunque, proprio per il potere e l'agibilità che conferiscono ai contraenti generali nei confronti dei subappaltatori e più in generale dei lavoratori e delle loro rappresentanze, favoriscono l'affermarsi di un regime di lavoro in cantiere sbilanciato sugli aspetti produttivi mentre altre importanti dimensioni del lavoro, quali la sicurezza ad esempio, passano in secondo piano, soprattutto nei subappalti, aumentando in tal maniera i rischi di infortunio per i lavoratori. Oltre a ciò, i risicati margini di profitto imposti alle aziende subappaltanti stressano la relazione tra chi lavora in cantiere e chi abita nel territorio:

⁹⁵ Milioni Marco, “Sindacati assenti dai processi Spv”, VicenzaToday, 19 febbraio 2022, <https://www.vicenzatoday.it/attualita/sicurezza-sul-lavoro-accusa-sigle-sindacali-infrastrutture-venete-19-febbraio-2022.html>

Vicepresidente Co.Ve.Pa.: *“Ecco, dopo, il meccanismo del pervertimento di questo rapporto di lavoro, l'abbiamo vissuto tantissime volte. Ad Altivole, in provincia di Treviso, c'è stato un caso, eclatante, dovuto proprio a questo meccanismo del general contracting perché è evidente che gli operai dopo si prestano a fare da Kapò, esecutori malpensanti delle direttive che arrivano dall'alto”.*

Intervistatore: *“Kapò rispetto ai subappaltatori magari?”*

Vicepresidente Co.Ve.Pa.: *“E dopo anche rispetto a chi gli mette i piedi dentro casa, insomma, gli espropriati. [...] c'è una conflittualità: cioè 'mi go da lavorare', quindi il territorio è il mio nemico. [...] questo meccanismo dell'inimicizia, la stessa cosa avvenne col Tav: crei una sovrastruttura rispetto al territorio per fare l'Alta Velocità che è evidente che è un meccanismo calato dall'alto per remunerare una politica che è una politica nazionale e ha bisogno di cantieri nazionali”.*

(Vicepresidente Comitato Veneto Pedemontana Alternativa – Co.Ve.Pa. - Trissino (VI), 21 agosto 2025)

Nel caso della Superstrada Pedemontana Veneta gli istituti del general contracting e del progetto di finanza assieme al commissariamento dell'opera per emergenza traffico⁹⁶, hanno incentivato e difeso l'autonomia delle grandi imprese favorendo il radicamento di un regime di lavoro in cantiere per certi versi 'eccezionale', in cui hanno potuto svilupparsi specifici meccanismi di disciplinamento delle relazioni industriali e sindacali, per certi aspetti autonomi e alternativi rispetto agli istituti contrattuali vigenti. Meccanismi invero pervasivi e trasversali all'interno dei distretti produttivi veneti che ne sviluppano specifiche declinazioni in base alle caratteristiche di settore o del contesto socio-lavorativo ma che sempre producono il disciplinamento della forza lavoro e contestualmente conferiscono ampi margini di manovra alla parte datoriale:

“Il meccanismo della Pedemontana dimostra che l'autonomia è un centralismo veneziano che non migliora le regole ma le peggiora secondo me; perché c'è un arbitrio nella gestione di cantieri, nella gestione dei luoghi di lavoro, senza parlare dopo dei meccanismi di cui ho avuto una parziale esperienza da esterno, che ho visto in Miteni⁹⁷, ma non parliamo di concia; le perversioni su questa roba dentro nelle fabbriche. Tra l'altro il modello che non regge secondo me è proprio quello della distribuzione della ricchezza: siamo in un territorio in cui si è chiusa la fabbrica Marzotto, che occupava più di 2.000 operai, gestiti con un trenino [...] alla fine degli anni '90 si sono create una serie di aziende: sono usciti i capi, i capetti, gente che ha fatto le fabbrichette, e c'è stata la

96 Per approfondimenti si consulti il seguente link: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2013/11/27/13C00377/s1>

97 Azienda chimica di Trissino (VI) al centro del caso di contaminazione da Pfas.

costruzione del modello distrettuale. [...] in realtà cosa emerge da questo meccanismo? Un arricchimento esponenziale di alcuni soggetti, i grandi gruppi”.

Vicepresidente Comitato Veneto Pedemontana Alternativa – Co.Ve.Pa. - Trissino (VI), 21 agosto 2025)

4.5 Il territorio perduto

“In mezzo a questa confusione, ad un certo punto, [...] quando la confusione è talmente grande e sotto la confusione, sotto questo tappeto di costruzioni e produzioni, ci sono addirittura le acque, le terre, che sono contaminate a causa proprio di questa confusione, dove neppure le norme, le leggi, il buon senso riesce a mettere un freno, perché quando c'è confusione anche la norma fa fatica ad agire. Succede ad un certo punto un collasso sistemico, chiamiamolo così; e dunque diventa un territorio, come qualcuno lo ha definito in modo anche ingenuo, tanti anni fa, un territorio perduto; e in un territorio perduto cosa fai? Costruisci di tutto e di più, non tanto per accelerare la morte, perché la morte è ormai già segnata, ma per accelerare il profitto al massimo prima che tutto quanto scompaia.

E qua c'è stata un'accelerazione del profitto ad ogni costo; a costo della salute dei lavoratori, non solo, ma poi anche, sai, delle cittadinanze, che non ha pari in altre parti del mondo occidentale standardizzato. Si è aperta proprio la strada del profitto, non so come chiamarlo, non ho ancora le parole; di un profitto totalitario, chiamiamolo così. Passano opere e metodi che sono assolutamente fuori da ogni logica, [...] E vogliono far passare un'opera anche dove non c'è spazio, uccidendo proprio l'urbanesimo antico di Palladio, dunque è proprio una follia, è proprio un'arroganza progettuale, [...] sono dei territori dove l'arroganza progettuale ha raggiunto il vertice massimo, [...] proprio di cantieristica spinta ai massimi livelli di arroganza”.

(Peruffo Alberto, alpinista e attivista, Montecchio Maggiore (VI), 28 aprile 2025)

Nel primo libro de “Il Capitale” Karl Marx (1867) affronta il tema delle origini storiche del capitalismo attraverso quello che definì come processo di 'accumulazione originaria', analizzando il caso storico delle 'enclousers' in Inghilterra. Il filosofo tedesco notava come il capitale inteso come una forma specifica di rapporto sociale di separazione della forza lavoro dai mezzi di produzione, se si fosse storicamente affermato, in questo caso nel Regno Unito del secolo XVIII, mediante una strategia extra-economica e dunque politica della classe borghese che ricorrendo alla forza di legge si appropriò delle terre comuni dei contadini britannici creando le precondizioni della loro proletarianizzazione e dunque del capitale, ovvero creando un bacino di forza lavoro che necessitava di

vedere sé stessa all'interno del nascente mercato del lavoro inglese per riprodursi. Alcuni decenni più tardi, al principio del secolo XX, Rosa Luxemburg, ne "L'accumulazione del capitale" (1913) spiega come il capitale stesso necessiti di terze parti oltre alle classi della borghesia e del proletariato, come contadini e piccoli produttori artigiani che inizialmente rappresentano un bacino di consumatori di merci. Tuttavia per riprodursi il capitale necessita di espandere le relazioni di scambio anche in quei territori e ambiti della vita sociale in cui vigono ancora rapporti di natura pre-capitalistica e lo fa ricorrendo a strategie extra-economiche quali la politica e la forza. In tal senso il processo di accumulazione originaria diviene una costante del modo di produzione capitalista anche nelle società a capitalismo avanzato (De Angelis, 2001). La necessità del capitale di espandere continuamente i rapporti di natura capitalistica è spiegata da Harvey (2004) in termini di sovra-produzione, ovvero di capitali che non trovano più, all'interno dei limiti dei mercati in cui operano, le condizioni per avviare nuovi cicli di valorizzazione. Per evitare una fase di crisi dunque, il capitale ricorre a strategie di natura finanziaria, politica e anche militare per aprire nuovi mercati, nuovi spazi e tempi per la propria valorizzazione, ricorrendo a quella che il sociologo britannico definisce '*Accumulation by Dispossession*'. Tuttavia, differentemente dalla trascorsa fase keynesiana del capitalismo, in cui la soppressione dei rapporti di produzione pre-capitalistici attraverso il processo di accumulazione originaria costante, prevedeva un certo grado di integrazione delle popolazioni spossessate dei mezzi di produzione entro un'economia di mercato nazionale, regolata dallo stato, in qualità di produttori e consumatori, l'attuale fase di globalizzazione del capitalismo appare invece, caratterizzata da una finanziarizzazione pervasiva dell'economia, che impone anche ai settori produttivi tradizionali, le proprie logiche speculative orientate alla valorizzazione del capitale finanziario, determinando una concentrazione della ricchezza prodotta all'interno della nuova divisione globale del lavoro, nei centri della finanza internazionali (Sassen, 2010; Greco, 2017). In questo cambio di paradigma Sassen (2010) nota come l'attuale fase di accumulazione originaria espansa su scala globale ingloba le economie pre-capitaliste e ristrutturata le forme di capitalismo esistenti, espellendo dal mercato settori crescenti dei ceti medi e delle classi lavoratrici piuttosto che espropriando intere popolazioni del sud del mondo della terra, dell'acqua e delle risorse su cui fondavano le loro economie tradizionali, ridotti a meri input per i mercati della finanza mondiale. Contestualmente alla centralizzazione e monopolizzazione del capitale finanziarizzato dunque, si affermano a livello globale, processi economico-politici ispirati da un approccio '*estrattivista*' inteso come «un complesso di pratiche, mentalità e differenziali di potere auto-rinforzanti che sottoscrivono e razionalizzano modalità socio-ecologicamente distruttive di organizzazione della vita attraverso la sottomissione, la violenza, l'esaurimento e la non reciprocità» (Chagnon et al. 2022, p.760), fondate su di una concezione della natura non umana come una '*terra*

nullius', una risorsa priva di scopi o significati propri, disponibile per essere conquistata e sfruttata (Plumwood, 1993). Attraverso i meccanismi di valorizzazione dell'ambiente e del territorio il capitale globalizzato riproduce ed acuisce i differenziali di sviluppo tra il 'primo mondo' e tutti gli altri mondi, definendo così, una ecologia politica della governance neoliberale che impone e occulta come inevitabili e necessarie quelle sperequazioni socio-ecologiche determinate dalle logiche estrattive (Zinzani, 2020; Juskus, 2023).

Un approccio, quello estrattivista, che trova una sua declinazione specifica nel modello della 'grande opera' per come è venuta configurandosi nel contesto politico e istituzionale italiano (Ponti e Brambilla 2006; Cicconi, 2011) piuttosto che nel cosiddetto 'centralismo veneziano' di cui si è parlato nella precedente sezione e i cui esiti si possono ammirare oggi nel paesaggio veneto segnato dalla dispersione urbanistica o nelle geografie della contaminazione da PFAS del Veneto centrale:

“[...] ho visto la bellezza proprio essere violentata. E' curioso come si usi adesso questo termine violenza in modo anche, come posso dire: giustamente patriarcale, maschilista, perché di solito chi ha la forza di far del male fisicamente è più l'uomo che la donna. E qua parliamo proprio di violenza sul territorio. Adesso si usa la parola femminicidio, e qua veramente l'abbiamo dal punto di vista sociale e ambientale insieme. Cioè qua siamo arrivati proprio alla violenza; spesso parlo di terra violata, violentata, qua così è stato. Qui non hanno violentato una, due, venti donne, ma mille, cinquemila; basta che guardi i tumori. [...] E dopo, attenzione, questa forma, diciamo, di violenza sottile emerge non solo nei rapporti sociali o familiari, dove c'è questo abbruttimento che vedi un po' dappertutto, emerge purtroppo anche nelle malattie, nelle morti che ci circondano, di varie natura, ma soprattutto quelle patologiche, perché gli inquinanti nell'aria, nell'acqua, nel cibo, generano morte, patologia, generano morte lenta. Ecco, proprio qua siamo nei territori della morte lenta”.

(Peruffo Alberto, alpinista e attivista, Montecchio Maggiore (VI), 28 aprile 2025)

La testimonianza sopra riportata sembra riecheggiare quelle che Juskus (2023) ha definito «zone di sacrificio lento» (*Ibidem*, p.20), in cui si dispiegano per decenni, gli esiti dei processi estrattivi che intensificano il depauperamento socio-ecologico di territori rappresentati come sacrificabili per l'ecologia politica del capitale, in quanto periferici ed eccentrici rispetto ai centri del potere politico-economico; popolati da minoranze subalterne ed espulse dai circuiti del valore. Tuttavia il territorio veneto e vicentino in modo particolare, sono al centro di un'imponente infrastrutturazione sia civile sia militare e sede di importanti distretti industriali che per quanto in crisi continuano ad attirare manodopera e capitali definendoli perciò, come zone di una differente qualità rispetto a quelle

teorizzate da Juscus; come 'zone di sacrificio ad alto reddito' (Peruffo, 2024):

“[...] ritornando sul concetto di violenza, soprattutto sulle cose primarie che possono essere la maternità, le donne che sono più esposte, perché la forza, di solito, è più di parte maschile. Anche le donne possono essere cattive, attenzione. Però, parlando del tumore al seno e del centro di Montecchio⁹⁸, con le sue migliaia di pazienti ogni anno, che è una cosa incommensurabile, inconcepibile, per un territorio, una quantità così grande di patologie. Trovi anche dal punto di vista, diciamo, cantieristico oggi, perché una delle cose che mi ha sempre creato più curiosità; 'mi vago' almeno una volta a settimana in Castello, a fare i miei giri, a prendere un po' d'aria nella natura, e osservo, leggo, diciamo, come se stessi rileggendo un libro che conosco molto bene. 'E te vardi xo' e la cosa che emerge oggi è l'ospedale di Montecchio. L'ospedale di Montecchio⁹⁹ è il cantiere edilizio più grande attualmente in opera. È un cantiere enorme, l'ospedale è enorme! Se c'è tanta patologia ci vuole un ospedale grande, ma anche perché la patologia, nella definizione che ho proposto delle 'zone di sacrificio ad alto reddito' cosa succede? Che tu fai reddito anche con il male.

Qua siamo diventati talmente bravi, talmente perduti, che il business lo fai sul male. Allora, gli scarti producono profitto sicuramente, ma producono malattia. La malattia produce farmacia, produce ospedalizzazione, produce ospedali. Produce un business sul male enorme, no? Talmente grande, che oggi il cantiere più grande, è proprio questo: è quello dell'ospedale di Montecchio”.

(Peruffo Alberto, alpinista e attivista, Montecchio Maggiore (VI), 28 aprile 2025)

Nel contesto della provincia veneta, Peruffo osserva le conseguenze del 'progresso scorsoio' (Zanzotto e Breda, 2015) che ha investito la sua terra, sviluppando il concetto di zona di sacrificio ad alto reddito: «Le Zone di Sacrificio ad Alto Reddito rappresentano la forma più alta e ultima dell'arroganza umana nei confronti della natura tutta, biotica e abiotica, senza distinzione e senza discriminazione alcuna. È l'inquinamento sistemico di tutto ciò che esiste, compresi i propri figli, le proprie terre, i propri domini. L'accumulo tossico mina le fondamenta dello stesso accumulo» (Peruffo, 2024). L'alpinista montecchiano individua dieci tratti distintivi di questa particolarissima

98 Per approfondimenti: <https://www.senonetnetwork.it/centri-di-senologia/elenco-centri-di-senologia/Veneto/U.O.C+CHIRURGIA+SENOLOGICA+AULSS+8+BERICA/4-4118-21422->

99 Il Nuovo Ospedale Ovest Vicentino concentra in un unico plesso localizzato nell'area già di proprietà ULSS 8 a Montecchio Maggiore, le funzioni ospedaliere attualmente dislocate parte a Montecchio e parte ad Arzignano, per un totale di 277 posti letto sviluppati su di una superficie di 43.500 mq. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al seguente link: <https://www.theplan.it/award-2019-Health/nuovo-ospedale-arzignano-montecchio-maggiore> Il 9 settembre 2025 è stato inaugurato il primo stralcio della nuova infrastruttura ospedaliera con cerimonia presieduta dal governatore Luca Zaia: <https://www.aulss8.veneto.it/inaugurato-il-primo-stralcio-del-nuovo-ospedaledi-arzignano-montecchio-maggiore/>

declinazione locale e localistica della zona di sacrificio:

1. In primis quella che parafrasando Foucault potremmo definire una 'microfisica del male' generata dagli scarti delle produzioni localizzate nel territorio che determina una «disfunzione organica diffusa a tutti i livelli biotici (genetico, epigenetico, funzionale, strutturale, comportamentale)» (*Ibidem*);
2. l'orizzonte temporale schiacciato sul futuro prossimo e una mentalità orientata alla mera valorizzazione del capitale che elimina qualsiasi genere di considerazione etico-morale in merito alle conseguenze di lungo termine delle esternalità generate dal ciclo produttivo e riversate intenzionalmente nell'ambiente;
3. l'iper-produttività del male, che alimenta l'industria chimico-farmaceutica e la proliferazione dell'industria dei servizi alla persona, producendo ospedalizzazione di massa;
4. il 'crimine istituzionalizzato', ovvero lo sviluppo di un corporativismo e clientelismo pervasivi che creano quegli spazi in cui possono radicarsi e diffondersi pratiche di gestione delle esternalità dei processi produttivi al limite della liceità quando non totalmente criminali;
5. l'inazione politica diffusa tanto a livello istituzionale quanto a livello delle cittadinanze «passive e omertose» (*Ibidem*).
6. L'ignavia morale del sapere esperto e del mondo della cultura, che pur avrebbe gli strumenti di critica per intervenire ma che si pone piuttosto al servizio del potere politico-economico;
7. «No More Nimby¹⁰⁰» (*Ibidem*), uno slogan che l'autore riferisce all'azione di colonizzazione pervasiva del capitale che si volge ora ad estrarre valore dal proprio 'giardino di casa', creando «fonti di reddito inattese: di materia, di cura, di fuga» (*Ibidem*) ovvero l'esaurimento delle risorse naturali, l'ospedalizzazione dei corpi contaminati e l'industria turistica verso luoghi incontaminati;
8. «l'accumulo biocida, diffuso a tutto l'esistente» produce «suicidio collettivo» (*Ibidem*) in quanto i costi socio-ecologici del 'progresso scorsoio' sono palesi e si manifestano nell'alto tasso di patologie e decessi che affliggono una popolazione¹⁰¹ che purtuttavia insiste a produrre e a consumare come se nulla stesse accadendo;
9. «lo spaesamento spazio-temporale» (*Ibidem*) riferito all'implosione dello spazio della provincia veneta di cui si è parlato apertura di capitolo; acuito dalla crisi del modello

100Nimby: Not in my backyard: non nel mio cortile: forma di protesta di un gruppo di persone che vede minacciata la sicurezza della propria area di residenza dall'insediamento di opere sociali indesiderate, [https://www.treccani.it/vocabolario/nimby_\(Neologismi\)/](https://www.treccani.it/vocabolario/nimby_(Neologismi)/)

101Colalto Cristiano, "Pfas in Veneto, uno studio di epidemiologia ambientale correla la causalità di oltre 4000 morti in 38 anni", quotidianosanita.it, 10 maggio 2024, https://www.quotidianosanita.it/lettere-al-direttore/articolo.php?articolo_id=122070

economico del distretto industriale che nasceva e prosperava nel solco di una forte identità territoriale radicata nei valori tradizionali della cultura contadina dell'indipendenza economica e della famiglia. Nel Veneto della provincia diffusa, investito dai processi di globalizzazione, questi riferimenti sono andati rarefacendosi assieme ai legami con il territorio e con una memoria, una tradizione condivisa, producendo uno spaesamento, un ripiegamento entro gli orizzonti ristretti definiti dai limiti della proprietà e della propria cerchia sociale;

10. «la spannometria intrinseca alle cose e alle persone o della disfunzione cognitiva-informativa-creativa» (*Ibidem*) ci si riferisce in questo caso a un tratto che si vorrebbe tipico della mentalità radicata nella provincia del Veneto centrale, orientata al fare, al produrre in modo 'spannometrico'; un atteggiamento che si esprime anche a livello delle istituzioni locali e regionali, incapaci di fronteggiare efficacemente le dimensioni del 'male' prodotto nelle zone di sacrificio ad alto reddito: «L'agire e il pensare a spanne – la disfunzione cognitiva giunta al livello sociale – è la fonte primaria per far attecchire i grandi profitti del male industriale. Spesso questo mood è premeditato dai grandi poteri e si accompagna da vere e proprie campagne di manipolazione informativa, di disinformazione, poi veicolata in misinformazione, ossia “spannograficamente”» (*Ibidem*).

“Però ricordo che il progetto originario, c'è una foto anche che ha rilanciato l'ex sindaco Cecchetto di Montecchio, [...] un rendering dell'ospedale. E tu vedi questo ospedale strano in un contesto, tra l'altro col paese vecchio dietro, di due piani, che già allora dicevi: <<mamma che brutto!>>. Se tu vai a vedere adesso è di sette piani. Allora proprio se tu vai a vedere il rendering di allora con quello che c'è adesso, già allora ci hanno preso in giro [...] facciamo ora questa grande metafora con la patologia; diciamo che è una patologia urbanistica, che in realtà è un segnale della patologia del territorio. È un tumore urbanistico all'interno della città. Non ha nessun senso urbanistico, perché è un pugno negli occhi, di fronte alla bellezza dei castelli, del paese vecchio, che c'è alle spalle dell'ospedale. [...] E ritornando alla metafora della prosa, della poesia; se te vedi la confusione della prosa, del produttivismo nelle produzioni del paese e della poesia, e vedi quella roba lì che non ha nessun senso dal punto di vista del linguaggio, cosa diresti? Cos'è? Una bestemmia. [...] pensati, perfino nella morte speculi, cioè speculi nella malattia, anzi rendi la morte ancora più lenta, perché più lenta la morte, più soldi fai dal punto di vista farmacologico e ospedaliero. [...] Tanto che già anni fa alcuni luminari dell'economia italiana del Veneto pensarono giustamente, perché nella loro follia non arrivano a capire che le cose vengono fuori anche dal loro subconscio, di chiamare gli ospedali aziende ospedaliere; ci sta

perfetto! [...] penso solo che la più grande ospedalizzazione del mondo occidentale attuale, avviene proprio nel territorio contaminata da PFAS, perché penso che non esista una densità di ospedalizzazione tramite la sorveglianza sanitaria¹⁰² in nessun'altra parte del mondo come qui nel Veneto contaminato no? ma l'ospedalizzazione lì cosa comporta? Milioni e milioni e milioni di euro per le analisi, per le macchine, per i campioni. C'è un business enorme dietro; un business enorme. Però attenzione questo simbolo non avrebbe la forza che già ha se non fosse anche una presa in giro. E la presa in giro, sai dove ce l'hai? [...] 'I deve inventarse' in qualche altra parte l'arroganza, e l'arroganza è nel simbolo. L'arroganza simbolica è che, visto dall'alto: quando l'architetto, che per dare una giustificazione anche agli amministratori per fare una porcheria del genere, dice: <<no, attenzione, è simbolico. Perché se lo osservate bene dall'alto, è un orecchio>>. è vero! dall'alto, se tu guardi, ha praticamente la forma proprio della parte esterna dell'orecchio, no? E dunque è, secondo l'architetto, un'opera simbolo dell'ascolto del territorio, no? Ecco dunque l'arroganza simbolica dove in realtà, diciamo, se 'ti te scoltassi il territorio, te farissi ben altro', non produrresti la morte, gli ospedali, la morte lenta, no?"

(Peruffo Alberto, alpinista e attivista, Montecchio Maggiore (VI), 28 aprile 2025)

Peruffo tuttavia, conclude la sua disamina delle zone di sacrificio ad alto reddito interrogandosi sul che fare, suggerendo la necessità di elaborazione di strategie per «bloccare e/o riconfigurare tutti i dispositivi di sacrificio: finanze, borse, banche, basi militari, grandi opere inutili, comparti industriali intensivi» (*Ibidem*); dispositivi organici all'accumulazione capitalista che in quelle stesse zone raggiunge il massimo grado di estrazione producendo al tempo stesso un livello di contraddizione tale da prefigurare le avvisaglie di un crollo sistemico. Nell'ambito di questa crisi l'autore scorge l'insorgenza di «punti di rinascenza», «nuclei di pratiche rifugio» che agiranno da «rete di bonifica» (*Ibidem*) del territorio, auspicando una riconfigurazione degli assetti sociali in cui l'economia sia al servizio e non tiranna dell'ecologia. Questi punti di rinascenza andranno dunque a costituire quelle che Peruffo definisce «zone decapitalizzate o zone diversamente umane (dopo la brutta epoca umano-capitalistica) o zone di mutuo habitat» (*Ibidem*) ridefinendo gli orizzonti ontologici di una prospettiva epistemologica e politica altra sul sociale e i suoi rapporti con il territorio, l'ambiente 'biotico e abiotico': «La frontiera del nuovo mondo complesso, organico, rispettoso, pluriverso, sarà l'habitologia (che supera l'oikos ecologico ed economico)» (Peruffo, 2021).

¹⁰²Per approfondimenti si consulti il seguente link: <https://www.regione.veneto.it/web/sanita/dgr-pfas>

4.6 R-esistenze

Come si è visto in apertura del presente capitolo, l'organizzazione delle forze produttive plasma lo spazio e ne è a sua volta plasmata. I processi di produzione dello spazio tuttavia, non sono prettamente economici ma operano sul piano politico e simbolico, generando saperi, immaginari e discorsi che ridefiniscono i significati attribuiti al territorio determinandone la riorganizzazione funzionale. La produzione dello spazio insomma, è anche e soprattutto un fatto politico che frantuma il territorio e ne scompagina gli equilibri. Quando il capitale valorizza una zona infatti, ne svaluta un'altra (Juskus, 2023): la definizione degli spazi dei flussi di saperi, merci, capitali, ecc. produce così, spazi residuali e subalterni, i ghetti e le zone di sacrificio. Questi processi sono particolarmente evidenti nel momento in cui una nuova operazione di capitale si territorializza ridefinendo gli assetti e i significati degli spazi e dei luoghi e innescando quindi, processi di soggettivazione nuovi e dialettici tra quanti hanno il potere di definire e ristrutturare lo spazio e chi subisce tale definizione; nel caso di una grande infrastruttura come l'Alta Velocità ferroviaria, tra quanti come la Commissione Europea, i partiti politici e le grandi imprese ad essi legate e il 'blocco granitico' degli interessi forti locali, hanno il potere di progettare e riorganizzare il territorio mobilitando risorse, saperi, il diritto e in ultima istanza la forza di legge e quanti vengono espropriati o subiscono le esternalità generate dai cicli produttivi di cantiere o la svalutazione di determinate zone, spazi, edifici, tagliati fuori o sacrificati nella riorganizzazione funzionale e simbolica del territorio. Anche a Vicenza si sono perciò innescati processi di soggettivazione che hanno prodotto spazi di resistenza rispetto alla riconfigurazione del territorio operata dal progetto dell'Alta Velocità ferroviaria. Sul piano locale, il soggetto che ha avuto un ruolo centrale nella definizione di una contro-narrazione al progetto TAV è stato senz'altro il centro sociale Bocciodromo¹⁰³, investito in pieno dal processo di ristrutturazione urbanistica e territoriale:

“Allora, c'è da dire innanzitutto che non subito si attivano delle resistenze. Nel senso che, proprio per come sono gestite, per come è stato gestito il TAV, almeno per quello che vedo io, qui a Vicenza, le informazioni sono state centellinate, suddivise nel corso di anni, tant'è che ormai è dieci, undici anni che si sono messe in piedi forme di critica a questo tipo di grande opera. Abbiamo avuto tutto il periodo degli studi di fattibilità, in cui fundamentalmente però, la resistenza viene un po' spenta o viene un po' smorzata, narrando la situazione come in completo divenire, in cui si può discutere tutto, in cui la cittadinanza, a volte viene fatto meglio o all'apparenza viene fatto meglio, a volte

¹⁰³Pilastro Laura, “La Tav demolisce cento edifici. Giù il Palakiss e il Bocciodromo”, il Giornale di Vicenza, 11 agosto 2022, <https://www.ilgiornaledivicenza.it/territorio-vicentino/vicenza/la-tav-demolisce-cento-edifici-giu-il-palakiss-e-il-bocciodromo-1.9568375>

viene fatto proprio male, viene ascoltata. C'è una forma di confronto che la maggior parte delle volte però, c'è da dire, è una forma farlocca di confronto, che ti porta ad arrivare a un progetto preliminare che viene approvato, che invece ha una consistenza incredibile, [...] in cui l'opera in qualche maniera viene bloccata e allora lì però, in una modalità carsica, si attivano degli altri tipi di resistenze che all'inizio c'è da dire sono legati più a una concezione un po' globale di come vedi le cose, nel senso all'inizio ci siamo trovati tra persone che bene o male avevano già un'idea del fatto che il TAV fosse un'opera assolutamente insostenibile per qualsiasi territorio, quindi criticando l'opera in sé; e questo tipo di resistenza ha cercato di informare la cittadinanza ”.

(Attivista del centro sociale Bocciodromo ed esponente dell'Assemblea dei Boschi che Resistono, Vicenza, 16 settembre 2025)

Nel momento in cui arriva il progetto, in cui prende corpo il disegno di territorio definito dal discorso egemone, si produce una prima forma di soggettivazione sul terreno della critica e della contro-narrazione che si sviluppa in azioni legali e ricorsi amministrativi:

“E questa cosa qua dopo si sviluppa anche nel fatto che nel progetto definitivo, quando ormai fondamentalmente chi va a progettare e costruire l'opera dà per assodato che venga fatta così, vengono fuori gli impatti veri, i cantieri, i rumori, tutti quegli studi in cui però anche a livello legale tu, a livello di strumenti hai a disposizione la possibilità di fare un ricorso al TAR; sono comunque delle cose per addetti ai lavori, complicate, costose, in cui fai fatica a coinvolgere la cittadinanza perché rimane ancora il tutto su un aspetto che mi viene da dire, avere anche dei passaggi di comunicazione piuttosto astratti”.

(Attivista del centro sociale Bocciodromo ed esponente dell'Assemblea dei Boschi che Resistono, Vicenza, 16 settembre 2025)

Tuttavia è nel momento in cui l'opera infrastrutturale trasforma il territorio, con l'apertura dei primi cantieri, che si rinforza il processo di soggettivazione portando sul terreno lo sviluppo di forme concrete di resistenza; forme che cercano a loro volta di esprimersi nel territorio, di radicarsi, producendo spazi alternativi e di resistenza; o con Peruffo (2024) 'zone decapitalizzate' o 'zone di mutuo habitat'.

“Quando si sono cominciate a vedere le reti arancioni all'interno della città, a capire la portata dei cantieri, cosa veniva portato via da questi cantieri, a quel punto c'è stato in qualche maniera un salto di qualità della composizione, cioè molte persone si sono rese conto di che cosa era il TAV nel

concreto, in una fase in cui fundamentalmente per le controparti i giochi sono chiusi ed è il momento di arrivare alla cantierizzazione. Questa cosa ha avuto uno sviluppo con l'occupazione di queste due aree boschive, il Bosco Lanerossi e il Bosco di Cà Alte, in cui pensavamo di stare veramente poco all'inizio, in cui abbiamo fatto un ragionamento che ha avuto più valenze. Uno intanto è il fatto che l'impatto effettivo completo del TAV è più spiegabile nel momento in cui questi cantieri spianano, buttano giù degli alberi. Due, ci siamo resi conto subito di come questi due cantieri fossero estremamente importanti per l'avvio effettivo di quelli che sono i lavori del TAV [...] devi anche ricalibrare il tipo di resistenza che fai se vuoi continuare a dire qualcosa che le persone capiscono [...] e fare il lavoro sul rumore (dei cantieri) ti porta ad essere riconosciuto da altre persone o anche il lavoro fatto da ADL Cobas¹⁰⁴ sulla questione delle case ti porta ad essere riconosciuto da persone che magari prima non avevano neanche calcolato che il TAV avesse un impatto sulla loro vita; come una comunità che in qualche maniera, attraverso il conflitto si prende cura anche di chi è intorno, costruendo una nuova fase della resistenza secondo me che è quella di trovare un modo per non mollare mai dentro a questa cosa qua”.

(Attivista del centro sociale Bocciodromo ed esponente dell'Assemblea dei Boschi che Resistono, Vicenza, 16 settembre 2025)

Il radicamento nello spazio è dunque un presupposto imprescindibile per lo sviluppo della composizione del soggetto collettivo che diviene catalizzatore delle istanze che non trovano spazio nel discorso egemone che esprime il progetto e i cantieri. Il processo di soggettivazione si allarga e sviluppa negli spazi che divengono luoghi istitutivi di una 'comunità di pratiche' (Wagner, 2000) che esprime geografie e spazi altri, ridefinendo il significato dei luoghi:

“tutto questo processo secondo me comunque è stato possibile proprio perché si è formata la comunità dentro questi luoghi da difendere, nel senso che un gruppo, un'associazione, un singolo qualsiasi non avrebbe avuto né la capacità, né l'intelligenza, né l'empatia, la capacità di leggere la situazione in una maniera plurale se qua dentro non si fosse formata una comunità di tante persone diverse con diverse inclinazioni, diverse lenti per leggere la realtà e tutta una serie di cose che ti porta anche a far sì che questa resistenza resista prima di tutto se stessa [...] (i boschi erano) dei luoghi che sicuramente prima venivano evitati in qualche maniera, in Lanerossi non ci andava nessuno, specialmente nel bosco e questo (bosco di Cà Alte) invece era associato a un luogo di degrado fundamentalmente, dove venivano le persone affette da tossicodipendenza o senza tetto;

¹⁰⁴Zorzan Alessia, “Case popolari per per gli "sfrattati" dalla Tav a Vicenza, da Iricav 250 mila euro per i lavori”, il Giornale di Vicenza, 30 giugno 2025, <https://www.ilgiornaledivicenza.it/territorio-vicentino/vicenza/case-popolari-per-per-gli-sfrattati-dalla-tav-a-vicenza-da-iricav-250-mila-euro-per-i-lavori-1.12725391>

insomma le persone in quartiere li evitavano, ora invece ci passeggiano [...] le comunità se non hanno un luogo e la Palestina ce lo insegna insomma, se tu non sei legato a un luogo e non hai un luogo di riferimento o qualcuno prova a portartelo via, (le comunità) fanno fatica a vivere. Questi due luoghi hanno accolto una nuova comunità che prima non c'era, come prima non c'era nessun immaginario di questi luoghi da parte di nessuno; cioè nel senso, sono stati dei luoghi da difendere dei luoghi strategici che piano piano sono diventati anche dei luoghi da vivere, di cui abbiamo scoperto i benefici: il fresco e i contro: le zanzare”.
(Esponente dell'Assemblea dei Boschi che Resistono, Vicenza, 16 settembre 2025)

Nella dialettica tra narrazioni e pratiche che producono spazi alternativi e nuove dislocazioni di soggettività confliggenti si ridefiniscono gli assetti urbanistici e territoriali secondo quella che si potrebbe definire come una variante della governance multilivello in cui affianco agli attori istituzionali e informali che governano a livello regionale, nazionale o transnazionale (Borzel, 2020), si fanno largo nuovi soggetti collettivi locali, in grado di incidere nei processi decisionali e di determinare una ridefinizione degli spazi e una redistribuzione delle risorse su scala locale¹⁰⁵.

105 Pilastro Laura, “Tav, salvo il bosco Lanerossi: i cantieri traslocano. «Sarà consegnato al quartiere»”, il Giornale di Vicenza, 23 luglio 2025, <https://www.ilgiornaledivicenza.it/territorio-vicentino/vicenza/tav-salvo-il-bosco-lanerossi-i-cantieri-traslocano-sara-consegnato-al-quartiere-1.12745427>

Conclusioni

La ricerca condotta nel corso di questa tesi non mirava alla verifica di ipotesi specifiche bensì prendeva le mosse da un intento conoscitivo di tipo esplorativo, ovvero accostarsi al mondo delle 'tute arancioni', le tute ad alta visibilità indossate dai lavoratori edili, per comprenderne e cercare di restituirne la molteplici sfaccettature senza alcuna pretesa di aver per questo esaurito l'argomento che necessita piuttosto, di ulteriori indagini e approfondimenti. Il presente lavoro di tesi dunque, ha preso le mosse dall'indagine sui grandi cantieri edili che interessano le città di Vicenza e la provincia tra il capoluogo berico e Verona per passare poi a indagare come questi cantieri si inseriscano e dialoghino con il territorio. Le considerazioni e gli spunti che si possono trarre da quanto è emerso e che si spera di essere riusciti a trasmettere nei precedenti capitoli, sono molteplici. Per cercare di tirare le somme della ricerca occorre innanzi tutto tenere in considerazione quelle che sono le peculiarità di un settore come l'edilizia, storicamente caratterizzato da una forte precarietà e mobilità della forza lavoro. In secondo luogo, occorre tenere presenti quelli che sono gli sviluppi e i macro-processi che hanno investito il mondo del lavoro negli ultimi decenni, legati alla ristrutturazione del modello economico fordista fondato sulla grande fabbrica verso un'organizzazione della produzione lean (snella) e just-in time che si è accompagnato alla globalizzazione dell'economia e del mercato del lavoro. Infine, è necessario tenere presenti quelle che sono le peculiarità del contesto politico-istituzionale italiano e veneto in cui sono concepiti e si sviluppano i grandi progetti infrastrutturali attualmente caratterizzati. Ciò che si è potuto osservare è lo sviluppo di un regime di lavoro frammentato nella catena dei subappalti che definisce un accesso differenziale alle garanzie e ai diritti oltre che alla remunerazione del lavoro. L'organizzazione del processo produttivo di cantiere attraverso l'esteso ricorso all'outsourcing rispecchia una divisione del lavoro su base etnica, con le mansioni a basso contenuto di capitale e ad alta intensità di lavoro appaltate ad aziende «monotask» e

«mononazionali» (Frangi et al. 2020, p.19). Un aspetto questo che contribuisce al deterioramento delle condizioni di lavoro di quanti si trovano inquadrati nei livelli inferiori della catena dei subappalti, aumentandone l'isolamento sia rispetto ai colleghi di altre aziende meglio posizionate all'interno della gerarchia di cantiere, sia rispetto alle organizzazioni sindacali che faticano a intercettare questa manodopera a causa delle barriere linguistiche ma anche dell'indisponibilità quando non dell'aperta ostilità dimostrata dai datori di lavoro nei loro confronti. Lo stesso 'regime del dormitorio', recuperando la fortunata definizione di Pun e Smith (2007), ovvero l'organizzazione degli alloggi forniti ai lavoratori mobili dai datori di lavoro, non fa che accentuare l'isolamento della manodopera migrante impiegata nei subappalti all'interno dei cantieri. Per concludere, gli istituti 'atipici' del General Contractor e del Project Financing (Cicconi, 2011), proprio in virtù dell'ampia autonomia che conferiscono ai contraenti generali, contribuirebbero alla stratificazione del regime di cantiere caratterizzato da un aumentato controllo sulla forza lavoro da parte delle aziende ai vertici della gerarchia degli appalti. Non si è tuttavia preso in esame il solo lavoro produttivo, bensì si è avuto modo di toccare l'aspetto del lavoro riproduttivo che pure necessiterebbe di un approfondimento ulteriore. Si è visto come la divisione del carico di lavoro domestico e di accudimento della prole all'interno della famiglie dei lavoratori mobili dell'edilizia, ricalchi il modello tradizionale del *male breadwinner* e della *female caregiver* (Crompton, 1999). In tal modo viene riprodotta la divisione sessuale del lavoro vincolando le partners al salario dei propri compagni ma rafforzando allo stesso tempo la 'compulsione al lavoro' di questi ultimi, spinti dalle necessità famigliari ad accettare la vita del trasfertista e a prolungare la giornata lavorativa in modo da accumulare quanto più salario possibile. Il sacrificio di una vita di lavoro passata tra cantieri e campi-base tuttavia, verrebbe ripagato per alcuni, nell'accesso a migliori livelli di istruzione e a una posizione sociale più qualificante per i figli. In modo simile, la forza lavoro migrante nei subappalti si ritrova a dover sostenere la famiglia lasciata nel paese d'origine attraverso le rimesse; per costoro tuttavia, l'accesso al mercato del lavoro italiano attraverso i subappalti dell'edilizia può costituire anche l'opportunità per ricercare in altri settori, migliori condizioni di lavoro. Per finire si è preso in esame il contesto territoriale in cui si inseriscono i grandi cantieri edili, caratterizzato da un'organicità di interessi tra le elites locali e nazionali e i grandi progetti di integrazione europea rappresentati dai corridoi multimodali della mobilità sia civile sia militare. Si è visto come in un simile contesto si è potuto sviluppare un regime di cantiere di 'eccezione' che funziona secondo logiche proprie e talvolta alternative rispetto ai meccanismi definiti nei contratti collettivi nazionali. Un regime di cantiere che promuove la produttività e gli alti livelli occupazionali lasciando talvolta in secondo piano altre dimensioni del lavoro quali la sicurezza e l'ambiente. Un simile regime di lavoro tuttavia, non caratterizza solamente i grandi cantieri edili ma è radicato nei distretti

industriali del nord-est trovando espressione sul piano politico-istituzionale locale nelle alterne fortune dell'autonomismo, che seppure in crisi così come i distretti industriali veneti, ha tuttavia contribuito a configurare quel 'centralismo veneziano' che ha fatto del nord-est e del Veneto in modo particolare, una sorta di zona economica speciale de facto. Allo stesso tempo, proprio le esternalità generate dallo spiccata vocazione produttiva del territorio lo hanno compromesso irreversibilmente sotto il profilo ambientale, facendone una 'zona di sacrificio ad alto reddito'.

Dinanzi a un quadro simile si sono sviluppate una pluralità di soggettività costituite da comitati civici, associazioni ecologiste, ecc. che hanno messo in campo forme più o meno radicali ed efficaci di critica e di resistenza in grado talvolta, di incidere nei dispositivi di governance del territorio, contribuendo a ridefinirne gli assetti spaziali e a riconfigurare l'allocazione delle risorse anche se alle volte, secondo logiche compensatorie. Allo stesso tempo, sul fronte del lavoro si assiste a forme di protagonismo da parte degli strati più svantaggiati della forza lavoro in cantiere, in grado di dispiegare pratiche di resistenza che purtuttavia sono dirette a recuperare il salario e i contributi non corrisposti dalle aziende subappaltanti piuttosto che contestare le gerarchie razzializzanti del regime di lavoro cui sono sottoposti.

E se con Pasukanis, la norma giuridica è da considerarsi come un elemento costitutivo dei rapporti di produzione (Di Mascio, 2013), la liberalizzazione dei subappalti definita nella recente riforma del codice appalti (D.Lgs 36/2023) e il regime di eccezionalità definito dalla 'Legge Obiettivo' n°443/2001 piuttosto che attraverso il sistematico ricorso al regime di commissariamento per i grandi progetti infrastrutturali, non fanno che rafforzare il potere e l'autonomia del capitale rispetto alla forza lavoro e al territorio. Tuttavia, l'auspicio è che possa darsi una ricomposizione degli interessi dei lavoratori, capace di esprimere delle rivendicazioni prima che delle pratiche, in grado di mettere in discussione la stratificazione etnica dell'organizzazione del lavoro in cantiere e i dispositivi di disciplinamento e controllo che l'accompagnano. Una ricomposizione capace di dialogare con il territorio disinnescando quel 'meccanismo dell'inimicizia' di cui si parlava nell'ultimo capitolo, in modo da porre la dignità e la sicurezza del lavoro e dell'ambiente, al posto che spetta loro, se non al di sopra, per lo meno affianco alla valorizzazione del capitale.

BIBLIOGRAFIA

Alberti Gabriella (2017), “Il sindacalismo ibrido dei migranti: le lotte degli esternalizzati nel settore dei servizi a Londra”, in Chignola Sandro e Sacchetto Devi a cura di, “Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi”, Derive Approdi, Roma, 2017, pp. 52-69.

ANCE (2025), Direzione Affari Economici, Finanza e Centro Studi dell'Ance (a cura di), “Scenari regionali dell'edilizia. VENETO”, 16 maggio 2025, https://ance.it/wp-content/uploads/allegati/2025_SCENARI_REGIONALI_VENETO.pdf

Andrijasevic R. (2022), “The dormitory regime revisited: Time in transnational capitalist production”, in E. Baglioni, L. Campling, N. M. Coe, A. Smith (Eds.), Labour Regimes and Global Production (pp.285-301). (Economic transformations). Agenda Publishing.
<https://www.agendapub.com/books/135/labour-regimes-and-globalproduction>

Andrijasevic Rutvica e Sacchetto Devi (2017), “Il lavoratore multinazionale in Europa. Costrizioni e mobilitazioni”, in Chignola e Sacchetto a cura di, “Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi”, Derive Approdi, Roma, 2017, pp. 12-30

Anthias Floya (2001), “The material and the symbolic in theorizing social stratification: issues of gender, ethnicity and class”, The British Journal of Sociology 52(3):367 – 390

Baglioni E. e Mezzadri A. (2020), “Labour Control Regimes and Social Reproduction: Some Reflections on the Strengths and Weaknesses of an Evolving Framework”, in A. Hammer, A. Fishwick, “The Political Economy of Work in the Global South”, London: Macmillan, 2020
https://www.researchgate.net/publication/341314178_Labour_Control_Regimes_and_Social_Reproduction_Some_Reflections_on_the_Strengths_and_Weaknesses_of_an_Evolving_Framework

Baglioni Elena, Liam Campling, Neil M. Coe and Adrian Smith (2022.a), “Introduction: labour regimes and global production”, in Baglioni et al. “labour regimes and global production”, Agenda Publishing, 2022, pp.1-26

Baglioni Elena, Campling Liam, Mezzadri Alessandra, Miyamura Satoshi, Pattenden Jonathan,

Selwyn Benjamin (2022.b), “Exploitation and Labour Regimes: Production, Circulation, Social Reproduction, Ecology”, in Baglioni et al. “labour regimes and global production”, Agenda Publishing, 2022, pp. 81-100.

Bagnardi Francesco, Sacchetto Devi, Vianello Francesca Alice (2024), “Constructing Mobilities: The Reproduction of Posted Workers’ Disposability in the Construction Sector”, Work Employment and Society I-22, 30 gennaio 2024, volume 38, issue 6, pp. 1703-1724.
<https://doi.org/10.1177/09500170231225622>

Bagnardi F. (2023), “Informal employment and the multiplication of regulatory spaces in the Italian construction sector”, Rassegna Italiana di Sociologia (ISSN 0486-0349), Fascicolo 2, aprile-giugno 2023, pp.355-357.

Baldanzi Simona (2011), “Mugello Sottosopra. Tute arancioni nei cantieri delle grandi opere”, Ediesse srl, Roma, 2011.

Biao Xiang, (2012), “Labor Transplant: 'Point-to-Point' Transnational Labor Migration in East Asia”, The South Atlantic Quarterly 111:4, pp.721-739.

Boni Livio (2011), “La città corpo senza organi. L’attualità del dialogo tra Deleuze-Guattari e Foucault sulla città come campo di produzione di soggettività”, Scienza & Politica 45/2011, pp.45-62.

Bonizzoni Paola (2009), “Catene d'oro, sangue e amore: famiglie migranti e vita economica tra dimensione locale e transnazionale”, Mondi Migranti, Fascicolo 2008/3 pp. 39-62.

Borzel Tanja A. (2020), “Multilevel governance or multilevel government?”, The British Journal of Politics and International Relations 2020, Vol. 22(4) 776–783.

Brigandi Gianluca (2022/2023), Tesi di dottorato di ricerca (*PH.D.*) in diritto pubblico comparato e internazionale: “Il partenariato pubblico-privato (PPP) e la finanza di progetto (*project financing*)”, Università La Sapienza, Roma AA 2022/2023.

Bruslè Tristan (2012), “What Kind of Place is this? Daily Life, Privacy and the Inmate Metaphor in

a Nepalese Workers'Labour Camp (Qatar)", South Asia Multidisciplinary Academic Journal 6/2012:
<https://journals.openedition.org/samaj/3446>

Camera di Commercio Vicentina, "L'edilizia vicentina 'tiene' e vale 1,4 miliardi. Le compravendite tornano a crescere, ma anche i prezzi si confermano in aumento", Comunicato stampa n.22 del 19 maggio 2025

Caro E., Berntsen L., Lillie N., Wagner I. (2015), "Posted Migration and Segregation in the European Construction Sector", Journal of Ethnic and Migration Studies

CCIA Vicenza (2023), Camera di Commercio di Vicenza, "Relazione sullo stato dell'economia vicentina nel 2023", <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.vi.camcom.it/downloadDoc.php%3Ff%3Dall%255F4747%255F1%255Fall%255F4747%255F1%255FRelazione%255FSTAT%255F05Relazione23%255FDemografiaImprenditoriale%252Epdf%26id%3D4747%26r%3D2&ved=2ahUKEwjYDLmfuPAxVNhv0HHaPIIXYQFnoECBcQAQ&usg=AOvVaw1OVBoZpAuCjIt2GjIL8p9U>

Ceccagno A., Sacchetto D. (2019), "The mobility of workers living at work in Europe", Current Sociology, Volume 68 issue 3 pp. 299–315.

Chagnon Christopher W., Francesco Durante, Barry K. Gills, Sophia E. Hagolani-Albov, Saana Hokkanen, Sohvi M. J. Kangasluoma, Heidi Kontinen, Markus Kröger, William LaFleur , Ossi Ollinaho, Marketta P. S. Vuola (2022), "From extractivism to global extractivism: the evolution of an organizing concept", THE JOURNAL OF PEASANT STUDIES 2022, VOL. 49, NO. 4, 760–792, <https://doi.org/10.1080/03066150.2022.2069015>

Chávez S, Altman CE. (2017), "Gambling with life: Masculinity, risk, and danger in the lives of unauthorized migrant roofers", Am J Ind Med. 2017 Jun;60(6), pp.537-547.

Chignola Sandro e Sacchetto Devi a cura di (2017), "Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi", Derive Approdi, Roma

Christopher W. Chagnon, Francesco Durante, Barry K. Gills, Sophia E. Hagolani-Albov, Saana

Hokkanen, Sohvi M. J. Kangasluoma, Heidi Konttinen, Markus Kröger, William LaFleur, Ossi Ollinaho & Marketta P. S. Vuola (2022) “From extractivism to global extractivism: the evolution of an organizing concept”, *The Journal of Peasant Studies*, 49:4, pp.760-792, <https://doi.org/10.1080/03066150.2022.2069015>

Cillo Rossana (2021), “Mandatory mobility? The case of immigrant posted workers sent from Italy to Belgium in the construction sector”, *International Organisation for Migration (IOM)*, *International Migration* 59-2, issue 8, pp. 156-171.

Cillo Rossana e Perocco Fabio (2022), “Posted work, una nuova frontiera della svalorizzazione del lavoro”, in Cillo Rossana e Perocco Fabio a cura di, “Posted work. Le condizioni dei lavoratori in distacco transnazionale in Europa”, Edizioni Cà Foscari, Venezia, 2022, pp. 3-30.

Civiero M. (2025), “Il caso del settore delle costruzioni in Veneto”, in Di Nunzio D. a cura di, “Il lavoro povero. Fattori di vulnerabilità e azioni di contrasto”, Futura Editrice, 2025, Roma, pp. 147-174.

Cocco Walter (2003), “La Vandea diventa gicobina: cronache di un biennio rivoluzionario”, *Quaderni del centenario* n.4/2003, pp.19-72; <https://www.centrostudiluccini.it/wp-content/uploads/2019/08/cocco.pdf>

Corti M., Roiatti M., Sala J., (2025) “Analisi e prospettive del settore delle costruzioni in Lombardia: competenze e occupazione per il futuro”, 20 marzo 2025, Fondazione Adept a cura di, ANCE Lombardia <https://ance.it/wp-content/uploads/allegati/slide.pdf>

Cremers Jean (2022), “How Externalisation of Labour Recruitment Crosses Borders Origins, Evolution, and Features of Posted Work”, in Cillo Rossana e Perocco Fabio a cura di, “Posted work. Le condizioni dei lavoratori in distacco transnazionale in Europa”, Edizioni Cà Foscari, Venezia, 2022, pp.33-55

Crompton Rosemary (1999), “Restructuring Gender Relations and Employment: The Decline of the Male Breadwinner”, Oxford Univ Press, Oxford, 1999

Cuppini Niccolò, Pallavicini Carlo, (2015), “Le lotte nella logistica nella Valle del Po”,

FrancoAngeli, Fascicolo 2015/138, pp. 210-224

Di Mascio Fabrizio (2012), “Come i partiti controllano lo Stato: Il patronage in Europa”, RIVISTA ITALIANA DI SCIENZA POLITICA. 41 (2) pp: 291-314. DOI: 10.1426/34969

Di Mascio Carlo (2013), “Pasukanis e la critica marxista del diritto borghese”, Firenze, Italy: Phasar Edizioni, 2013, <https://philpapers.org/rec/DIMPEL>

D'Onofrio Giuseppe e Orientale Caputo Giustina (2011), “Emigrare senza radicarsi: storie di lavoratori pendolari dal Sud al Nord del paese”, Franco Angeli, Sociologia del lavoro, n. 121/2011, pp.113-133
https://www.researchgate.net/publication/322724759_Emigrare_senza_radicarsi_storie_di_lavoratori_pendolari_dal_Sud_al_Nord_del_paese_Migrations_without_roots_long_distance_commuters_from_South_to_North

De Angelis (2001), “Marx and primitive accumulation: The continuous character of capital's enclosures”, Thecommoners.org,
https://www.researchgate.net/publication/268411539_Marx_and_primitive_accumulation_The_continuous_character_of_capital%27s_enclosures#fullTextFileContent

Della Puppa Francesco (2014), “Uomini in movimento. Il lavoro della maschilità fra Bangladesh e Italia”, Rosenberg & Sellier, Torino, 2014

Dimitriadis Iraklis (2020), “Onward Migration Aspirations and Transnational Practices of Migrant Construction Workers Amidst Economic Crisis: Exploring New Opportunities and Facing Barriers”, International Organisation for Migration (IOM), International Migration, 59:6, pp.128-141
<https://doi.org/10.1111/imig.12803>

Doeringer P., Piore M.J. (1985), “Internal Labor Markets and Manpower Analysis”, Routledge, New York, 2020 <https://doi.org/10.4324/9781003069720>

Elena Baglioni, Liam Campling Neil M. Coe and Adrian Smith (2022), “Labour Regimes and Global Production”, Agenda Publishing, Newcastle (UK), 2022, ISBN 978- 1- 78821- 361- 5

Esme Hannah, Gough Brendan, Markham Steven (2020), “Masculinities in the construction industry: A double-edged sword for health and wellbeing?”, in *Gender, Work & Organization*: vol.27, issue 4, pp.632-646 <https://doi.org/10.1111/gwao.12429>

Ewing, R.H. (2008), “Characteristics, Causes, and Effects of Sprawl: A Literature Review”, in: Marzluff, J.M., et al. *Urban Ecology*. Springer, Boston, MA. https://doi.org/10.1007/978-0-387-73412-5_34

Fialovà H. e Sauralovà A. (2017), “Where have all the fathers gone? Remarks on feminist research on transnational fatherhood”, *International Journal for Masculinity Studies* Volume 12, 2017 - Issue 2: Men and Migration pp. 159-174.

Francis Valerie e Lingard Helen (2008), “An exploration of the adaptive strategies of working families in the Australian construction industry: perpetuating gender inequality?”, *Engineering Construction & Architectural Management*, 15(6), pp.562-579.

Francis Valerie e Lingard Helen (2012), “The Case for Family-Friendly Work Practices in the Australian Construction Industry”, *Construction Economics and Building*, 2(1), pp.28-36. <https://doi.org/10.5130/AJCEB.v2i1.2884>

Frangi Lorenzo, Tingting Zhang, Rupa Banerjee (2020), “Constructing Inequalities: Tenure Trajectories of Immigrant Workers and Union Strategies in the Milan Construction Sector”, *British Journal of Industrial Relations*, 0007–1080, pp. 1-29.

Fravega Enrico (2022), “L'abitare migrante. Racconti di vita e percorsi abitativi di migranti in Italia”, Meltemi editore.

Fregolent Laura e Tonin Stefania (2016), “Local Public Spending and Urban Sprawl: Analysis of This Relationship in the Veneto Region of Italy”, *Journal of Urban Planning and Development* Volume 142, Issue 3 [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000318](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000318)

Fregolent Laura e Vettoretto Luciano (2015), “Contemporary process of urban regionalization: the case of the Veneto Region”, *World Renaissance: Changing roles for people and places*, Lisbon, 25-29 agosto 2015. <https://air.iuav.it/bitstream/11578/254841/1/55th%20European%20Regional>

Fregolent Laura e Vettoretto Luciano (2017), “Land use regulation and social regulation: an unexplored link. Some reflections on the origins and evolution of sprawl in the Veneto “città diffusa”, Land Use Policy Volume 69, December 2017, Pages 149-159.

Gili Alessandro e Rizzi Alberto (2022), “Bombe sui piani di Kiev”, ISPI, 3 marzo 2022, <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/bombe-sui-piani-di-kiev-33915>

Grappi Giorgio (2017), “Nuova logistica europea e mobilità logistiche”, in Chignola Sandro e Sacchetto Devi a cura di, “Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi”, DeriveApprodi, Roma, 2017, pp. 194-208.

Greco Lidia (2017), “Globalizzazione economica e spazio per il lavoro”, in Chignola Sandro e Sacchetto Devi a cura di, “Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi”, DeriveApprodi, Roma, 2017, pp. 209-223.

Greer Ian e Lillie Nathan, (2007), “Industrial Relations, Migration, and Neoliberal Politics: The Case of the European Construction Sector”, SageJournale, Politics & Society, volume 35 issue 4, pp. 551–581.

Harvey, D. (2004) The New Imperialism: Accumulation by Dispossession. Socialist Register, 40, 63-87.

Ibanez Marta e Narocki Claudia (2012), “Occupational risk and masculinity: the case of the construction industry in Spain”, J. WORKPLACE RIGHTS, Vol. 16(2) 195-217, 2011-2012 pp. 195-217.

Jones K., Ghimire A., Khor Y. (2024), “ Living at work: migrant worker dormitories in Malaysia”, Work in the Global Economy, vol 4, n.1, pp. 89–108

Juskus Ryan (2023), “Sacrifice Zones: A Genealogy and Analysis of an Environmental Justice Concept”, Environmental Humanities (2023) 15:1 pp. 3–24.

Kaye, J.(2011), “Love, Ritual and Videochat”. In: Harper, R. (eds) “The Connected Home: The Future of Domestic Life”. Springer, London. pp.185-202 https://doi.org/10.1007/978-0-85729-476-0_10

Latour Bruno (2005), “Reassembling the social”, Oxford University Press, Oxford, 2005

Lefebvre (1968), “Le droit à la ville”, Anthropos, Paris 1968; trad. it., “Il diritto alla città”, Ombre Corte, Verona, 2014.

Luxemburg R. (1913), “l'accumulazione del capitale”; edizione italiana, Einaudi, Torino,1967

Marx K. (1867), “Il Capitale. Critica dell'economia politica”, Amburgo, Verlag von Otto Meissner; edizione italiana, Roma, Editori Riuniti, 2017

Meardi Guglielmo, Martin Antonio e Lozano Riera Mariona (2012), “Constructing uncertainty: Unions and migrant labour in construction in Spain and UK”, Journal of Industrial Relations, 54:1, pp. 5-21, <https://doi.org/10.1177/0022185611432388>

Mezzadra Sandro e Neilson Brett, (2021), “Operazioni del capitale. Capitalismo contemporaneo tra sfruttamento ed estrazione”, Manifestolibri, 2021

Mocarelli Luca (2010), “Le piccole e medie imprese nel settore delle costruzioni: uno sguardo di lungo periodo”, in “Quaderni di Ricerca sull'Artigianato”, Associazione Artigiani e Piccole e Medie Imprese Mestre CGIA, I quadrimestre 2010, pp.189-208

Naldini M. e Saraceno C. (2022), “Changes in the Italian work-family system and the role of social policies in the last forty years”, Stato e mercato 1: 87–115

Papi L. (2024), “Superbonus o Supermalus? Un addendum per un bilancio dei recenti incentivi fiscali in materia edilizia”, Quaderno di Ricerca n.490, ISSN: 2279-9575, Università Politecnica delle Marche, ottobre 2024.

Parin Shah, Dr. Jayeshkumar Pitroda, Dr. Mehul Shah (2020), “Gender Inequality in Construction Industry : A Review”, UGC Care Journal, Vol-40-Issue-60; pp. 4552-4562

Peruffo Alberto (2021), “Post-ecologia e habitologia”, Casa di Cultura C,
<https://ncpp.cloud/2021/11/09/post-ecologia-e-habitologia/>

Peruffo Alberto (2024), “Zone di sacrificio ad alto reddito”, Laboratorio politico di ecologia:
<https://laboratoriopolitico.org/2024/07/27/zona-di-sacrificio-ad-alto-reddito-zsar/>

Piore Michael j. Doeringer Peter B. (1985), “Internal Labor Markets and Manpower Analysis”,
Routledge, Londra, 1985.

Piro V., Sacchetto D. (2021), “Subcontracted racial capitalism: the interrelationship of race and
production in meat processing plants”, in *Work in the Global Economy*, vol. 1, n. 1-2, pp. 33-53.

Plumwood, Val. (1993) “The Politics of Reason: Towards a Feminist Logic.” *Australasian Journal
of Philosophy* 71 (4): 436–462. <https://doi.org/10.1080/00048409312345432>.

Ponti Marco, Brambilla Marco (2006), “L'ideologia della "Grandi Opere" come fattore di sviluppo”,
in *"L'industria, Rivista di economia e politica industriale"* 3/2006, pp. 449-474, doi: 10.1430/22646

Pun Ngai e Smith Chris (2007), “Putting transnational labour process in its place:the dormitory
labour regime in post-socialist China”, *BSA Publications Ltd, Volume 21(1)*, pp.27–45

Quondamatteo Nicola (2022), “Dentro le navi, il mondo intero : un’analisi del sistema degli appalti
nel caso Fincantieri”, in Davide Bubbico, Daniele Di Nunzio, Lisa Dorigatti, Marcello Pedaci a cura
di, “Filieri produttive, condizioni di lavoro e azione sindacale”, *Quaderni di rassegna sindacale*.
Lavori, Ediesse, Roma, issue 2 pp. 51-61

Regnauld Hervé (2012), “Les concepts de Félix Guattari et Gilles Deleuze et l'espace des
géographes”, *Dans Chimères* 2012/1 N° 76, pp. 195-204 Éditions érès

Ricciardi Maurizio (2017), “Appunti per una teoria politica delle migrazioni. Potere sociale e
politicizzazione della differenza”, in Chignola e Sacchetto a cura di, “Le reti del valore. Migrazioni,
produzione e governo della crisi”, *Derive Approdi*, Roma, 2017

Salento Angelo (2017), “Accumulazione finanziaria, lavoro, disuguaglianza”, in Chignola Sandro e Sacchetto Devi a cura di, “Le reti del valore. Migrazioni, produzione e governo della crisi”, Derive Approdi, Roma, 2017

Sang K., Powell A. (2012), “Gender inequality in the construction industry: Lessons from Pierre Bourdieu” In Smith, S.D (Ed) “Procs 28th Annual ARCOM Conference, 3-5 September 2012”, Edinburgh, UK, Association of Researchers in Construction Management, 237-247.

Sassen S. (2010), “A Savage Sorting of Winners and Losers: Contemporary Versions of Primitive Accumulation”, *Globalisation* 7:1, pp. 23-50

https://www.researchgate.net/publication/248956732_A_Savage_Sorting_of_Winners_and_Losers_Contemporary_Versions_of_Primitive_Accumulation#fullTextFileContent

Schiling Hannah, (2022), “Just-in-time migrant workers in Czechia: racialization and Dormitory Labour Regimes”, in Balioni, E., Campling, L., Coe, N.M. and Smith, A., “Labour Regimes and Global Production”, Agenda Publishing, 2022.

Schling Hannah (2017), “(Re) production: everyday life in the workers' dormitory”, *Society and Space.org*: <https://www.societyandspace.org/articles/re-production-everyday-life-in-the-workers-dormitory>

Sciarrone Rocco (2012), “Complici, soci, alleati. Una ricerca sull'area grigia della mafia”, *Studi sulla questione criminale*, vii, n. 1, 2012, pp. 63-84.

Sessa Valentina Maria (2015), “La tutela dell’interesse pubblico negli appalti affidati a general contractor. La figura del direttore dei lavori tra norme derogatorie ed esigenze di riforma”, *Giustamm.it*. Fascicolo VII, pp. 1-15.

Sidar çinar(2019), “Construction labour, subcontracting and masculinity: 'construction is a man’s job””, *Construction Management and Economics* Volume 38, 2020 - Issue 3, pp. 275-290

Von Werholf C. (2023), “Il processo di accumulazione originaria 'continuata' e la crisi della riproduzione del capitale oggi”, *Quaderni della Decrescita* n.01 settembre/dicembre 2023 pp. 181-

192 https://www.academia.edu/112798111/Quaderni_della_decrescita_0_1_pdf_?uc-g-sw=43701391

Wagner Etienne (2000), “Comunità di pratica e sistemi sociali di apprendimento”, Studi organizzativi. Fascicolo 1, 2000, pp. 1-24

Xiangming Wang, Meng Du, Hong Xian, Abid Hasan, Alireza Ahmadian Fard Fini (2025), “Gender inequality and challenges of women in the construction industry: an evidenced-based analysis from China”, *Engineering, Construction and Architectural Management* (2025) 32 (13): pp. 213–233
<https://doi.org/10.1108/ECAM-03-2024-0389>

Xu He, (1975), “Trattato di economia politica”, Mazzotta editore, Milano, 1975

Zanzotto Andrea e Breda Marzio (2015), “In questo progresso scorsoio”, Garzanti, Milano, 2015

Zeninaro Claudio (2020), “ETEROTOPIE DELLA CITTA' DEI RECINTI: ENCLAVE, PRENCICT E INTROVERSIONI”, in “1 metro di distanza”, Biennale dello Spazio Pubblico 2021

Zinzani Andrea (2020), “L'ecologia politica come campo di riconcettualizzazione socio-ambientale: governance, conflitto e produzione di spazi politici”, *Geography Notebooks* n.3:2 pp. 33-50