

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Dumping salariale nel settore ferroviario

Alcune recenti decisioni nell'ambito del trasporto ferroviario hanno permesso di mettere in luce delle dinamiche estremamente pericolose che si stanno sviluppando nel settore in materia di politica salariale ed occupazionale da parte del principale datore di lavoro, FFS SA.

FFS Cargo, contrariamente alle sue promesse iniziali, per la gestione della commessa ripresa da BLS sulla tratta del San Gottardo, ha ripreso, per il momento, solo una parte minima del personale proveniente da BLS, privilegiando l'impiego di manodopera alle dipendenze di FFS Cargo Italia. Da informazioni raccolte, questa filiale estera di FFS starebbe procedendo all'assunzione, alle condizioni contrattuali italiane, di numerosi nuovi macchinisti. Ricordiamo che le differenze salariali possono arrivare anche a 4-5 mila franchi al mese.

Alle Officine FFS di Bellinzona il personale temporaneo occupato continua a rimanere oltre il 20% della totalità della manodopera, con picchi del 50% in alcune lavorazioni strategiche. L'utilizzo di personale temporaneo non è però una prerogativa della dirigenza delle Officine FFS di Bellinzona, ma viene praticata anche in altri ambiti, nella divisione infrastruttura così come in quella passeggeri.

Nell'ultimo periodo si è pure assistito ad una nuova forma di precarizzazione delle condizioni d'assunzioni presso le FFS in Ticino, tramite la sottoscrizione di contratti a durata determinata per un periodo da 1 a 3 anni in normali attività lavorative.

Queste forme di lavoro hanno come comune denominatore l'aggravamento delle condizioni contrattuali contenute nel contratto collettivo di lavoro FFS e quindi corrispondono, a tutti gli effetti, ad una pratica di dumping salariale.

Alla luce di queste considerazioni chiediamo al Consiglio di Stato:

1. Qual è la sua valutazione generale su questi preoccupanti processi di precarizzazione delle condizioni di lavoro nel settore ferroviario svizzero e ticinese?
2. Se è consapevole del fatto che si sta procedendo ad un processo di "sostituzione" di manodopera (è evidente nel caso dei macchinisti cargo) teso alla diminuzione dei livelli salariali?
3. E se sì, come eventualmente intende intervenire (ed in che modo) per evitare l'aggravarsi ulteriore di questo fenomeno, in particolare in un settore sensibile anche per ragioni di sicurezza come quello ferroviario?

Matteo Pronzini
Cozzaglio - Lurati S.