

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Chiusura del servizio clienti KS-Sat presso la stazione di Chiasso, ripercussioni sull'occupazione e prospettive per l'evoluzione del servizio Cargo FFS

La direzione della Cargo FFS ha annunciato negli scorsi giorni l'intenzione di chiudere il proprio servizio amministrativo a Chiasso. Questa chiusura, oltre a costituire un ulteriore colpo all'occupazione, rischia di non essere un episodio isolato, ma di essere seguito da altri mutamenti suscettibili di avere conseguenze catastrofiche per l'occupazione nel nostro cantone.

Il fallimento della joint-venture con le FS italiane (probabilmente provocata da quest'ultime per avere le mani libere per iniziare una collaborazione con la DB tedesca) ha, di fatto, imposto alla Cargo FFS di operare secondo parametri diversi, che non appaiono però in grado di scongiurare il rischio di vedersi aggirata non appena le gallerie di base saranno completate.

Già ora la DB ha instaurato una collaborazione con la BLS per usufruire dei locomotori di quest'ultima, necessari per superare le pendenze delle attuali linee di montagna del Lötschberg e del Gottardo, in modo da permetterle di rinunciare alle prestazioni delle FFS per il traffico di transito attraverso la Svizzera. Lungi dal favorire un effettivo trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, questa concorrenza tra le due maggiori aziende ferroviarie svizzere si limita per il momento a generare fenomeni di cannibalismo su rotaia.

Preoccupa inoltre constatare come la collaborazione tra DB e BLS abbia messo quest'ultima in posizione di completa dipendenza dall'importante partner tedesco.

Il fatto che l'ultimazione dei tunnel di base permetterà anche ai locomotori tedeschi e italiani di attraversare tranquillamente la Svizzera, lascia presagire come BLS e FFS potrebbero risultare escluse dal traffico merci in transito attraverso il nostro paese.

Questa situazione, prospettabile dopo l'apertura della galleria di base del Lötschberg, prevista per il 2007, oltre a portare ad un esubero importante di personale (macchinisti) e di locomotori e a mettere di conseguenza in causa anche l'utilità dell'officina di manutenzione di Bellinzona, comprometterebbe ogni possibilità di influire sulla concretizzazione della politica di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia più volte voluta dal popolo svizzero.

Una situazione certamente non immediata ma che deve, a mente degli interpellanti, essere affrontata con sufficiente anticipo in modo da adottare le misure necessarie per evitare che la Cargo FFS sia di fatto fagocitata da giganti quali la DB tedesca e la FS italiana.

Chiediamo pertanto al Consiglio di Stato:

- di quali informazioni dispone nel merito della questione;
- come intende muoversi a fronte di una prospettiva di progressivo smantellamento delle strutture di servizio FFS sul territorio ticinese;
- se non ritiene indispensabile la costituzione di un gruppo di lavoro che coinvolga le parti interessate per affrontare con un minimo di anticipo il problema;

- di commissionare ad un istituto (IRE) uno studio circa le effettive prospettive di sviluppo del traffico Cargo e le ripercussioni su tutte le infrastrutture presenti sul nostro territorio;
- di farsi promotore presso il Consiglio federale, le FFS e la BLS di un incontro per approfondire il problema ed evitare che le due compagnie esistenti in Svizzera operino in modo suicida a favore di compagnie estere che non appena ne avranno la possibilità le scaricheranno con grave danno per l'economia nazionale.

SAVERIO LURATI
BERETTA PICCOLI L. -
BUTTI - GHISLETTA R.