

# INTERVISTA ALLA CONSIGLIERA NAZIONALE ROBERTA PANTANI

“La sfida è rimanere competitivi, investire e rilanciare l’economia, offrendo anche posti di lavoro qualificati”

Anche se la chiusura della galleria stradale per il risanamento è ancora lontana, l’argomento suscita già accese discussioni.

C’è chi ne teme le ripercussioni economiche, come l’industria ticinese e gli autotrasportatori, e chi la considera un’occasione per trasferire realmente il traffico pesante su rotaia.

Lei cosa ne pensa?

Questo sarà l’argomento politico per eccellenza nei prossimi mesi. Da sempre sono una sostenitrice della costruzione di un tunnel di risanamento nel Gottardo.

Gli argomenti a favore di questo investimento sono molteplici, sia dal punto di vista dei costi che della sicurezza, ma soprattutto è importante mantenere il collegamento del nostro Cantone con tutto il resto della Svizzera e dell’Europa. Si tratta di una questione di “coesione nazionale”.

Non si è mai visto in nessun’altra parte della Svizzera che il collegamento stradale principale di un Cantone venga interrotto per tre anni: di fatto se ne decreterebbe concretamente la sua fine economica.

I contrari al tunnel di risanamento dicono che si può utilizzare la ferrovia, che con l’apertura di Alptransit può diventare ancora più interessante dal punto di vista degli spostamenti, dimenticandosi di dire che già oggi per gli spostamenti importanti si utilizza questa modalità e che sulla strada rimane per la maggior parte il traffico interno svizzero, che difficilmente potrà avere alternative. Inoltre, con un secondo tunnel, la sicurezza aumenterebbe notevolmente: il Gottardo è una galleria in cui il rischio di incidenti è molto più elevato rispetto ad altri tunnel svizzeri.

Invece è notizia di pochi giorni fa quella che nel tunnel del Seelisberg, composto da due tubi unidirezionali, tra il 2003 ed il 2013 non ci sono stati morti per incidenti stradali. I contrari dicono e fanno credere che si apriranno contemporaneamente due tunnel a due corsie, in dispregio alla nostra Costituzione. In realtà non è così. Due tunnel unidirezionali a favore della sicurezza: il resto è processo alle intenzioni.

Agli abitanti del Mendrisiotto, a quelli che temono un aumento

del traffico sulle nostre strade, ricordo che la maggior parte del nostro traffico non proviene dall’asse nord-sud, bensì unicamente da quello sud e che in questo caso le soluzioni dovrebbero essere altre.

La BNS ha deciso a sorpresa di non mantenere più il tasso di cambio fisso di 1.20 chf per 1 euro. Alcuni economisti, come pure alcuni partiti politici, sono divisi: per alcuni è una decisione corretta, per altri si tratta di un grave errore.

Lei cosa ne pensa e che ripercussioni potranno esserci a breve e medio termine per il Ticino?

La BNS non poteva scegliere periodo peggiore per decidere di interrompere la sua protezione “artificiale” del franco svizzero. Per quanto riguarda il Canton Ticino, in questo momento di difficoltà economica, di difficile congiuntura con un mercato del lavoro che deve affrontare una concorrenza con costi e salari europei con i quali sarà difficile confrontarsi, la situazione è peggiorata in poche ore dalla comunicazione della BNS. Hanno chiuso alcuni uffici cambio, si paventa già una riduzione dei salari, sono già state richieste misure di intervento allo Stato da parte delle aziende.

La nostra economia ticinese ha poi in più l’aggravante di doversi confrontare anche con le questioni fiscali Svizzera/Italia da sistemare, con la *voluntary disclosure* che porterà di fatto alla diminuzione di posti di lavoro nel settore bancario e parabancario. Insomma, peggio di così non poteva andare.

A breve termine, temo che il contraccolpo sarà bello pesante: vedo una situazione non certamente rosea e che nei prossimi mesi non avrà grandi cambiamenti. A medio termine è una sfida, di cui oggi è difficile prevedere l’esito.

Rimanere competitivi, investire e rilanciare l’economia, offrendo anche posti di lavoro qualificati, ma soprattutto ben pagati. Impossibile? Forse, ma se oltretutto poi, ci facciamo male da soli e ci tagliamo fuori pure dai collegamenti internazionali, come già detto in risposta alla vostra prima domanda, allora diventa impossibile davvero.

Nel settore dei trasporti internazionali si assiste da diversi anni ad una sorta di dumping salariale legalizzato: trasportatori dei Paesi dell’Est caricano in Svizzera per Paesi comunitari, o viceversa, pagando i propri autisti quasi un decimo rispetto ai salari pagati in Svizzera. Nonostante una gran parte del tragitto venga effettuata in Svizzera, questi autisti non sono obbligati ad avere alcun permesso di lavoro: una sorta di frontalierato occulto.

Secondo lei in futuro la Svizzera potrebbe introdurre misure di protezione nei confronti di questa categoria?

Il problema è emerso in maniera importante negli ultimi tempi. È notizia di questi giorni che alcuni trasportatori hanno ingaggiato autisti provenienti dall’Europa dell’est, dove notoriamente i salari sono più bassi e le condizioni di lavoro totalmente differenti rispetto alle nostre e del nostro mercato. È inaccettabile che si possa agire in questo modo: la protezione delle nostre aziende, dei nostri lavoratori, dove va a finire? La Germania si è accorta in tempo del problema e sta implementando tutta una serie di misure atte ad evitare una concorrenza sleale e distorta, introducendo l’obbligo di certificazione del pagamento di un salario minimo. Si potrebbe pensare alla stessa cosa in Svizzera, tenuto conto della nostra posizione geografica e di transito quasi obbligatorio tra sud e nord Europa.

Senza misure appropriate anche il settore dei trasporti, di certo più di oggi, soffrirà la concorrenza.

Ciò che mi preoccupa maggiormente però, anche con un’eventuale introduzione di un salario minimo di categoria obbligatorio, è la concorrenza dei “padroncini”, degli indipen-

denti che possono caricare, ad esempio a Zurigo e scaricare a Milano, e infischiarne bellamente di ogni regola. Il cabotaggio su territorio svizzero è proibito, ma vale unicamente per il tragitto su territorio nazionale. Una volta fuori dai nostri confini, è la giungla.

Una misura potrebbe essere quella di allargare a livello normativo il concetto di “cabotaggio”, estendendolo alla percentuale di territorio attraversato. Il tuo tragitto è per la maggior parte in Svizzera, scarichi a Milano e sei targato EU? Bene, valgono le regole svizzere.

Di certo potrebbe aiutare. Di fatto però – inutile nascondersi dietro ad un dito – la responsabilità di questa deregolamentazione selvaggia è ancora una volta degli accordi bilaterali.

Una domanda come Municipale di Chiasso: quanto sono importanti le case di spedizioni per il nostro Comune ed il nostro Cantone e quanti dipendenti esse occupano solo a Chiasso?

Certamente non è più la situazione della Chiasso di cinquant’anni fa, ma ancora oggi le case di spedizioni sono uno dei settori trainanti dell’economia cittadina.

Con i loro attuali 1200 addetti, le case di spedizioni e di trasporto internazionali generano un indotto importante anche per le casse cittadine.

Chiasso senza la sua vocazione di “spedizioniere” sarebbe monca. Pensiamo solo a quando, magari in giro per l’Europa, vediamo un camion o un vagone di una nostra casa di spedizioni e leggiamo il nome di “Chiasso”. Questo ci inorgogolisce molto.

I chiassesi sono così: chiassesi dentro e internazionali fuori. Come le loro case di spedizioni.



Roberta Pantani è nata il 19.09.1965 a Sorengo, coniugata, con 2 figli. Il suo impegno politico comincia nel 2000 quando entra a far parte del Consiglio Comunale di Chiasso tra le fila della Lega dei Ticinesi. Viene eletta vicesindaco dal 2008 al 2012 e successivamente rieletta in municipio come titolare del Dicastero Sicurezza Pubblica, ove ha ottenuto importanti riconoscimenti con la Polizia Comunale riuscendo a realizzare una nuova caserma ed anche una nuova sede per il corpo dei Civici Pompieri.

Dal 2004 al 2011 è stata membro, come unica ticinese, del Comitato dei Capi Dicastero Polizia delle città svizzere. Nel 2011 è stata eletta in Consiglio Nazionale per la Lega dei Ticinesi: per la prima volta una donna leghista arriva a questa importante carica ed insieme al suo collega Lorenzo Quadri, rappresenta gli interessi del nostro Cantone a Berna.

È membro della Commissione delle Istituzioni Politiche, in cui si discutono temi che riguardano anche il Ticino ed in particolar modo stranieri, asilo, immigrazione e giustizia.

Ricopre anche la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione dell’AGE SA (azienda di distribuzione energia, gas, acqua del comprensorio del Comune di Chiasso) e pure dell’Azienda Consorzio Prà Tiro.