

Garantiamo un futuro al servizio pubblico ferroviario nel Mendrisiotto e in Ticino

Da diversi anni le FFS stanno attuando una progressiva dismissione delle proprie attività in Ticino, accompagnata da una crescente concentrazione delle funzioni e delle competenze a nord delle Alpi.

L'ex regia non soltanto riduce la propria presenza a sud delle Alpi attraverso la soppressione di posti di lavoro, ma accompagna questo processo con un progressivo impoverimento delle competenze associate agli impieghi che rimangono sul territorio ticinese. **La tendenza in atto può essere riassunta con una formula semplice: meno servizi e attività, meno posti di lavoro, meno posti qualificati.**

Questa politica coinvolge tutte le divisioni FFS con particolare brutalità presso FFS Cargo SA, che da anni procede a un progressivo ridimensionamento delle proprie attività in Ticino e che oggi concentra i suoi effetti soprattutto nel Mendrisiotto.

Le FFS hanno recentemente annunciato quello che definiscono un «nuovo modello di produzione» per il traffico a carri isolati di FFS Cargo. Dietro questa formulazione e dietro il progetto di riorganizzazione presentato si cela un segnale estremamente negativo per il Ticino e per il personale ferroviario dell'intero Paese.

Il progetto interesserà circa 200 collaboratrici e collaboratori in tutta la Svizzera: 130 nella Svizzera tedesca, 40 in Ticino e 30 nella Svizzera romanda. **Per il nostro Cantone ciò significa la chiusura del deposito macchinisti di Chiasso e di altri punti operativi del Mendrisiotto (Mendrisio, Balerna e Maroggia), dove lavorano complessivamente 40 persone.** A queste ultime verrà proposto un trasferimento presso altre sedi di FFS Cargo oppure un diverso impiego all'interno delle FFS, di una società affiliata o ancora un percorso di riorientamento professionale. Si tratta delle consuete formule utilizzate per accompagnare la soppressione di servizi e l'imposizione di cambiamenti di sede o di funzione al personale interessato con anche possibili perdite salariali.

Negli ultimi anni FFS Cargo ha ridotto il proprio organico a livello nazionale a meno di 2'500 dipendenti. In Ticino, la chiusura dei terminali di Cadenazzo e Lugano-Vedeggio, sommata alla soppressione del deposito di Chiasso, comporta la perdita di oltre 60 posti di lavoro qualificati. Si tratta di un colpo durissimo per il nostro Cantone, che continua a pagare il prezzo delle politiche federali di centralizzazione e smantellamento delle regioni periferiche.

L'obiettivo perseguito dalle FFS appare chiaro: trasformare il Ticino in un semplice corridoio di transito, con la conseguente perdita di posti di lavoro qualificati e di prospettive professionali per le nuove generazioni.

Al momento la regione maggiormente penalizzata da questa riorganizzazione è il Mendrisiotto, che avrà inevitabili ripercussioni anche sul traffico pesante, aggravando una situazione già particolarmente critica.

La strategia adottata da FFS Cargo SA risulta doppiamente penalizzante per il Ticino: da un lato comporta riduzioni di personale, trasferimenti e demansionamenti; **dall'altro favorisce ulteriormente il ricorso ai servizi privati e al trasporto su gomma, con pesanti conseguenze ambientali per una regione che già oggi sopporta una quota significativa del traffico pesante lungo il proprio asse stradale e autostradale.**

Quanto sta accadendo a Chiasso è il risultato di decenni di trasformazione delle FFS da servizio pubblico federale a impresa gestita secondo criteri di mercato. Nel nostro Cantone l'azienda ha progressivamente ridotto il personale al minimo indispensabile, centralizzando tutte le attività considerate trasferibili – informatica, finanze, immobili e marketing – e lasciando sul territorio soltanto le professioni che non possono essere delocalizzate, come la manutenzione dell'infrastruttura e il personale viaggiante.

La mobilitazione contro questa politica di smantellamento, contro l'impovertimento del settore ferroviario ticinese e contro il peggioramento delle condizioni di lavoro continua con determinazione. La nostra lotta unisce la difesa immediata dei posti di lavoro presso FFS Cargo SA (che garantiscono condizioni salariali e professionali dignitose) alla formulazione di rivendicazioni di medio e lungo periodo finalizzate a rafforzare, sia quantitativamente sia qualitativamente, la presenza ferroviaria in Ticino.

A. RIVENDICAZIONI PER LA SALVAGUARDIA IMMEDIATA DEI POSTI DI LAVORO PRESSO FFS CARGO SA

1. Creazione di un team FFS Cargo SA di verificatori e macchinisti preposto al controllo dei treni e dei vagoni a Chiasso

La sicurezza deve assumere un ruolo centrale nelle attività ferroviarie, in particolare per quanto riguarda l'ispezione dei treni e dei vagoni in entrata sul territorio svizzero. Attualmente, infatti, i convogli che entrano nel nostro Paese sono sottoposti a controlli effettuati unicamente nella stazione di partenza, indipendentemente dalla distanza percorsa successivamente e dalle condizioni riscontrabili lungo il tragitto.

Questa esigenza è strettamente legata anche alla particolare conformazione del territorio svizzero e, in particolare, dell'asse ferroviario sud-nord, caratterizzato dalla presenza di numerose gallerie e vallate e dall'attraversamento di molte zone abitate. In un contesto simile, un eventuale incidente, soprattutto se coinvolgesse merci pericolose o sostanze chimiche, potrebbe avere conseguenze estremamente gravi sul piano umano e ambientale.

Per queste ragioni è necessario costituire un team specializzato di verificatori incaricato del controllo sistematico dello stato dei vagoni che trasportano merci pericolose, ma anche di altri convogli in entrata sul territorio nazionale. **Il luogo più idoneo per svolgere queste attività è la stazione internazionale di Chiasso, situata a ridosso del confine e dotata di ampi spazi di manovra, infrastrutture adeguate e competenze consolidate grazie agli importanti investimenti realizzati nel corso degli anni.** Tali caratteristiche consentirebbero di garantire interventi tempestivi ed efficaci in caso di anomalie o criticità.

Questa soluzione permetterebbe inoltre di evitare l'investimento di diverse decine di milioni di franchi che FFS Cargo intende destinare all'ampliamento dei binari a Melide, individuata come punto di fermata dei convogli in caso di irregolarità rilevate lungo la tratta ferroviaria tra Mendrisio e Capolago-Riva San Vitale. Si tratterebbe di una spesa considerevole, a fronte di un rischio ambientale significativo qualora sostanze tossiche o pericolose non venissero individuate tempestivamente e finissero nel lago.

Parallelamente, questo team specializzato potrebbe intervenire lungo l'intera rete ferroviaria a sud delle Alpi, mettendo a disposizione macchinisti e verificatori qualificati per effettuare controlli tecnici e manovre in caso di necessità. Attualmente tale casistica non è regolamentata in modo

adeguato e, nella maggior parte dei casi, interviene il servizio Difesa Impresa attraverso il treno di soccorso, che dovrebbe invece essere prioritariamente destinato alla gestione degli incidenti e all'evacuazione dei passeggeri.

Il controllo tecnico dei convogli merci in situazioni critiche dovrebbe essere affidato a una squadra specializzata di verificatori e macchinisti, in grado di garantire il recupero e lo spostamento dei vagoni, contribuendo a una rapida risoluzione delle emergenze e alla riduzione delle conseguenze operative e ambientali.

La sicurezza rappresenta un fattore sempre più determinante nel trasporto ferroviario. Oltre a ridurre il rischio di incidenti con gravi conseguenze umane e ambientali, un approccio fondato sulla sicurezza preventiva e predittiva consente di limitare sensibilmente anche i costi economici derivanti da eventuali sinistri.

2. Invece che cambiamento di statuto vi deve essere un prestito di macchinisti di FFS Cargo SA a SBB Cargo International AG, FFS Viaggiatori e a TiLo

Da un lato, SBB Cargo International e TiLo lamentano una carenza di personale e la necessità di coprire determinati turni di lavoro; dall'altro, la direzione di FFS Cargo sostiene che nei prossimi anni il volume di traffico aumenterà e che vi sarà nuovamente bisogno di personale qualificato. In prospettiva inoltre presso la divisione passeggeri molti macchinisti verranno pensionati. Una soluzione in grado di rispondere a queste esigenze potrebbe essere la seguente:

a) Tutti i macchinisti di FFS Cargo SA rimangono contrattualmente alle dipendenze della società, ma vengono temporaneamente messi a disposizione di TiLo, SBB Cargo International e FFS Viaggiatori. Queste ultime verserebbero a FFS Cargo SA la quota salariale corrispondente al grado di occupazione effettivamente svolto dal personale impiegato presso di loro. Una soluzione di questo tipo consentirebbe di evitare inutili costi amministrativi, preservare i posti di lavoro esistenti e garantire al personale il mantenimento delle proprie condizioni salariali.

b) Una parte dei macchinisti di FFS Cargo SA potrebbe essere impiegata presso SBB Cargo International continuando a rimanere alle dipendenze della società d'origine. Questa soluzione non richiederebbe costi di formazione supplementari, eviterebbe cambiamenti contrattuali e trasferimenti di personale tra società diverse, scongiurerebbe licenziamenti e piani sociali e consentirebbe a FFS Cargo SA di ridurre temporaneamente una parte dei costi salariali.

Le forme di collaborazione descritte sono state praticate anche in passato, quando non vi erano posti di lavoro minacciati. Successivamente, sotto la spinta delle politiche di liberalizzazione e della crescente separazione tra le società del gruppo, FFS Cargo ha perseguito con maggiore insistenza una logica di gestione autonoma. La situazione attuale richiede invece un ritorno a un modello di funzionamento maggiormente sinergico tra le diverse società del gruppo FFS, evitando licenziamenti, sprechi di risorse e costi supplementari.

3. Riunificare il traffico merci in un'unica azienda

La riunificazione di FFS Cargo SA e SBB Cargo International AG consentirebbe di rafforzare la sostenibilità economica del traffico a carri singoli. La struttura necessaria per garantire questo

servizio comporta infatti costi elevati sia sul piano amministrativo sia su quello logistico. In tale contesto, privare FFS Cargo SA del traffico di transito rappresenta una scelta controproducente per qualsiasi impresa ferroviaria. Il traffico di transito costituisce infatti il segmento più redditizio dell'attività merci e genera risorse fondamentali per il finanziamento delle altre prestazioni.

La soluzione più efficace per garantire l'autofinanziamento del traffico a carri singoli consiste nel mantenere all'interno della stessa struttura aziendale anche il traffico di transito, permettendo una compensazione interna tra attività più redditizie e attività di servizio pubblico.

Per questo motivo si propone la riunificazione di SBB Cargo International AG con FFS Cargo SA oppure, in alternativa, il coinvolgimento diretto di quest'ultima nella gestione del traffico di transito. Non è infatti sostenibile privare FFS Cargo SA dell'attività che oggi rappresenta il segmento economicamente più redditizio del trasporto merci su rotaia.

4. Riportare prestazioni e posti di lavoro per macchinisti in Ticino

Negli ultimi anni le FFS hanno intensificato la propria politica di riduzione delle attività e dei posti di lavoro in Ticino, colpendo in particolare FFS Cargo SA e la Divisione Viaggiatori. Questo processo ha favorito una crescente centralizzazione delle attività oltre il Gottardo, soprattutto nell'area di Zurigo.

Paradossalmente, tale politica ha contribuito a creare una situazione di carenza di personale presso FFS Cargo SA nella Svizzera tedesca, una lacuna che viene compensata attraverso l'acquisto di prestazioni da aziende private, in particolare dalla società MEV Schweiz AG. Il costo di questi servizi ammonta a circa 30'000 franchi al mese per ogni macchinista fornito. Attualmente FFS Cargo SA impiega una quindicina di macchinisti messi a disposizione da società private.

La Divisione Viaggiatori, dal canto suo, utilizza spesso il Ticino come bacino di reclutamento per coprire i fabbisogni di personale oltre Gottardo, promuovendo concorsi destinati a candidati ticinesi ai quali viene però proposta una sede di lavoro definitiva nei depositi della Svizzera tedesca.

Il problema di fondo è che FFS Cargo SA continua a perseguire come obiettivo prioritario la riduzione dei costi, in particolare di quelli legati al personale, privilegiando una logica esclusivamente economicistica. Il servizio Pianificazione costruisce quindi i turni di lavoro sulla base del criterio del minor costo possibile. In quest'ottica, attribuire determinate prestazioni al Ticino viene considerato meno conveniente rispetto all'impiego di personale privato nell'area di Zurigo.

Finché la produzione ferroviaria continuerà a essere subordinata esclusivamente a criteri di contenimento dei costi, sarà difficile riportare attività e posti di lavoro per macchinisti in Ticino. Una soluzione praticabile, pur comportando sacrifici significativi sul piano della vita familiare e sociale del personale interessato, potrebbe consistere nella costituzione di un gruppo di 15 macchinisti ticinesi, suddivisi in squadre di cinque unità, impiegati a rotazione per periodi di cinque giorni alla settimana presso la stazione di smistamento di Limmattal (RBL). Questa soluzione consentirebbe di ottimizzare i tempi di lavoro e di contenere i costi del

personale, mantenendo nel contempo posti di lavoro qualificati presso FFS Cargo SA. I macchinisti coinvolti dovrebbero naturalmente rimanere alle dipendenze di FFS Cargo SA e continuare a beneficiare integralmente delle indennità e delle condizioni previste dal loro contratto.

B. RIVENDICAZIONI PER POTENZIARE L'ATTIVITÀ FERROVIARIA NEL MENDRISIOTTO E IN TICINO

5. Potenziare l'Officina di manutenzione di FFS Cargo SA a Chiasso

Questo centro produttivo ha sviluppato competenze di alto livello in specifici ambiti della manutenzione ferroviaria, competenze che sembrano essere riconosciute anche oltre i confini nazionali. **L'officina impiega attualmente tra le 40 e le 50 persone e registra risultati economici positivi, generando persino utili.** Il principale problema risiede tuttavia nella sua esposizione alle oscillazioni strategiche imposte dai vertici di FFS Cargo SA, oscillazioni che si muovono tra un approccio di sostanziale disinteresse e una volontà di controllo che tende a limitare progressivamente il raggio d'azione dell'officina nei confronti della clientela esterna.

La stazione di Chiasso dispone di una caratteristica unica e di grande valore strategico: il suo statuto di stazione internazionale. All'interno del suo comprensorio è possibile far circolare veicoli ferroviari senza la necessità di dotarli di sistemi di sicurezza differenti da quelli in uso nei Paesi confinanti. Già oggi, infatti, raggiungono la rimessa FFS di Chiasso locomotive immatricolate esclusivamente in Italia. I veicoli ferroviari italiani possono quindi arrivare fino a Chiasso senza particolari ostacoli tecnici o doganali.

La stazione internazionale di Chiasso svolge già oggi una funzione di terminale e deposito. Di conseguenza, convogli provenienti dall'estero potrebbero essere instradati direttamente verso l'officina chiassese per effettuare interventi di manutenzione durante i periodi di inattività tra una prestazione di trasporto e l'altra. Si tratta di una configurazione particolarmente interessante, poiché valorizza il ruolo di Chiasso quale piattaforma ferroviaria internazionale e ne rafforza il posizionamento strategico nell'ambito dello sviluppo delle attività manutentive e ferroviarie lungo l'asse nord-sud.

Per queste ragioni, il centro produttivo di Chiasso deve essere potenziato, ampliando il proprio portafoglio di attività oltre la manutenzione tradizionale e sviluppare anche sinergie con l'Officina FFS di Bellinzona. In particolare:

a) Rigenerazione dei componenti

Si tratta della lavorazione e del recupero di componenti e assemblaggi di grandi dimensioni — come sale montate, motori diesel, compressori e altri elementi tecnici — installati sui veicoli ferroviari. Durante gli interventi di manutenzione, questi componenti vengono smontati, trattati e successivamente reinstallati oppure sostituiti con pezzi disponibili a magazzino. I componenti rimossi vengono a loro volta rigenerati e reinseriti nel ciclo produttivo. Una volta completato il processo di rigenerazione, essi recuperano le stesse caratteristiche funzionali di un componente

nuovo, rappresentando un'alternativa economicamente ed ecologicamente vantaggiosa all'acquisto di nuovi pezzi di ricambio.

b) Ammodernamenti (refit) e revisioni

L'attività di refit consiste nell'ammmodernamento del materiale rotabile esistente per rispondere a nuove esigenze in termini di comfort, sicurezza e comunicazione, evitando l'acquisto di nuovi veicoli. Gli interventi possono comprendere il rinnovo degli interni, l'installazione di nuovi sistemi elettrici o pneumatici e l'integrazione di tecnologie innovative.

Si distinguono interventi di carattere conservativo, finalizzati al risanamento di componenti esistenti, e interventi migliorativi, orientati all'innovazione tecnologica e all'introduzione di nuove funzionalità. Tra questi rientrano, ad esempio, l'installazione di prese elettriche, sistemi digitali di informazione alla clientela, spazi dedicati alle biciclette e altre dotazioni analoghe. Le attività di refit possono interessare l'insieme del materiale rotabile ferroviario.

c) Creazione di un team ticinese di pronto intervento ferroviario

Si propone la costituzione, presso le Officine di Chiasso, di una squadra specializzata composta da macchinisti, verificatori e tecnici qualificati, incaricata di effettuare interventi mobili d'urgenza sui veicoli ferroviari.

Questa struttura dovrebbe assumere la responsabilità degli interventi tecnici e delle manovre straordinarie sull'intero comprensorio ferroviario ticinese, estendendo il proprio raggio d'azione anche al nord Italia, laddove siano presenti interessi diretti delle FFS o richieste provenienti da soggetti terzi.

Il team dovrebbe essere composto da specialisti nella manutenzione di carri e locomotive, affiancati da macchinisti qualificati in grado, quando necessario, di trasferire i veicoli verso l'officina di Chiasso per gli interventi necessari.

d) Sviluppo di nuove attività innovative

L'officina potrebbe inoltre sviluppare, in sinergia con l'Officina FFS di Bellinzona, competenze nei settori della diagnostica predittiva, del monitoraggio intelligente e dell'innovazione applicata al materiale rotabile. In questa prospettiva, una collaborazione strutturata con le università e gli istituti di ricerca presenti in Ticino rappresenta un fattore strategico di primaria importanza.

L'esperienza delle Officine di Bellinzona, maturata dopo lo sciopero, ha evidenziato una questione fondamentale: il grado di autonomia decisionale riconosciuto ai centri produttivi ferroviari. La direzione delle FFS non ha mai realmente sostenuto il modello di un centro di profitto dotato di una forte autonomia gestionale e strategica.

Per questo motivo, il potenziamento dell'Officina di Chiasso deve essere accompagnato dall'attribuzione di una reale autonomia decisionale. Ciò significa poter definire la propria politica di investimenti, esercitare un controllo diretto sui costi, sui ricavi e sul capitale investito, nonché

sviluppare una strategia commerciale autonoma. L'officina deve poter individuare i mercati di riferimento, costruire relazioni con la clientela e determinare in modo indipendente il prezzo delle proprie prestazioni.

6. Sviluppare le attività connesse alla sicurezza dei convogli

Accanto alla costituzione del team FFS Cargo SA dedicato al controllo dei treni e dei vagoni (cfr. rivendicazione 1), è necessario sviluppare ulteriormente tutte le attività legate alla sicurezza ferroviaria, con particolare attenzione alla cybersecurity e alla gestione digitale delle infrastrutture.

La protezione informatica delle reti ferroviarie e dei sistemi di controllo dei convogli assumerà un'importanza crescente nei prossimi decenni. Disporre di un centro di competenze a sud delle Alpi specializzato nell'ambito delle Operational Technologies (OT) — vale a dire i sistemi critici che governano il movimento fisico dei treni, il segnalamento, gli scambi, l'alimentazione elettrica e il controllo centralizzato della circolazione — rappresenterebbe un'importante opportunità per creare posti di lavoro altamente qualificati e trattenere nel nostro Cantone giovani professionisti formati in questi ambiti.

Lo stesso ragionamento vale per la gestione digitale delle infrastrutture ferroviarie, disciplina che integra tecnologie IoT, intelligenza artificiale e sistemi BIM per monitorare, mantenere e gestire ponti, gallerie, binari e altre opere ferroviarie. Questo approccio consente di migliorare l'efficienza operativa, ridurre i costi di manutenzione e incrementare gli standard di sicurezza.

Anche in questo ambito risulta essenziale garantire un adeguato livello di autonomia decisionale e produttiva, affinché il centro possa sviluppare attività e collaborazioni con soggetti terzi, riducendo la propria dipendenza dalle sole decisioni della direzione di FFS Cargo SA.

7. Rafforzare la collaborazione con istituzioni formative e centri di ricerca del territorio

Una delle criticità emerse dall'analisi delle Officine di Bellinzona — criticità riconducibile in larga misura alle scelte organizzative delle FFS — riguarda la debolezza delle relazioni con il territorio e la limitata presenza di partenariati con attori pubblici e privati.

Questa situazione era dovuta principalmente alla scarsa autonomia decisionale riconosciuta al centro produttivo. Nel caso del Mendrisiotto, occorre invece promuovere relazioni strutturate e permanenti con le istituzioni accademiche e formative del Cantone, in particolare con SUPSI e USI, valorizzando le competenze nei settori dell'ingegneria, dell'innovazione tecnologica e della ricerca applicata, senza trascurare il ruolo delle scuole professionali.

Una collaborazione più stretta con queste realtà contribuirebbe non solo allo sviluppo tecnologico del settore ferroviario, ma anche a rafforzare il radicamento territoriale delle attività ferroviarie e il sostegno dell'opinione pubblica a una loro presenza stabile e qualificata nel Mendrisiotto.

In questa prospettiva è necessario rivendicare la creazione a Chiasso di un centro di competenze capace di sostenere le attività produttive — manutenzione, sicurezza e gestione operativa — attraverso la ricerca avanzata nei campi dell'innovazione industriale, dell'informatica ferroviaria e

delle tecnologie applicate ai trasporti.

Parallelamente, tale centro dovrebbe favorire lo sviluppo di competenze teoriche, analitiche e strategiche nel settore della politica ferroviaria, consentendo al Ticino di acquisire e consolidare funzioni decisionali, tecnologiche e di coordinamento a livello nazionale e transfrontaliero. In altri termini, il futuro della ferrovia in Ticino deve fondarsi sull'integrazione tra attività produttive ed esecutive da un lato e funzioni decisionali, tecnologiche e strategiche dall'altro. Questa prospettiva potrebbe concretizzarsi attraverso alcune rivendicazioni prioritarie:

- a) la creazione di un centro nazionale FFS per la gestione del traffico alpino e transfrontaliero lungo l'asse nord-sud;
- b) la costituzione di un polo di competenza FFS Cargo SA Sud per la logistica intermodale e i traffici europei attraverso il San Gottardo;
- c) lo sviluppo di un polo di competenza dedicato all'energia e alla resilienza climatica delle infrastrutture ferroviarie alpine;
- d) la creazione di una divisione nazionale specializzata nei rapporti ferroviari tra Svizzera e Italia (TiLo, interoperabilità, ETCS, coordinamento dei cantieri internazionali e altre attività correlate);
- e) l'istituzione di un campus nazionale per la formazione ferroviaria nelle professioni tecniche, nella sicurezza delle gallerie e nella gestione delle infrastrutture ferroviarie alpine.

L'integrazione tra attività produttive, ricerca e sviluppo, formalizzata attraverso un centro di competenze nel Mendrisiotto e in particolare a Chiasso, rappresenta la migliore garanzia non soltanto per consolidare la presenza ferroviaria in Ticino, ma anche per rafforzarne in modo duraturo il ruolo strategico nel sistema ferroviario nazionale.

Una simile scelta è pienamente giustificata dalla posizione geografica unica del nostro Cantone: corridoio alpino strategico, frontiera meridionale della Svizzera e naturale porta ferroviaria verso l'Italia e il bacino del Mediterraneo.

8. Non solo posti di lavoro per la gestione della linea ferroviaria

Di fatto i posti di lavoro che FFS garantisce in Ticino nella stragrande maggioranza posti di lavoro necessari per la gestione della linea ferroviaria. Unica eccezione il personale occupato presso l'Officina di Bellinzona. Officina che le FFS nel 2008 volevano chiudere e solo grazie alla lotta del personale ed il sostegno popolare si è potuto difendere, anche se con il trasferimento a Castione andranno persi 150 posti di lavoro.

Al momento ben il 50% del personale impiegato da FFS è attivo nella gestione della linea, a cui si aggiunge un 27% legato all'Officina di Bellinzona ed un 14% Cargo. I servizi centrali, mercato viaggiatori, immobili pesano complessivamente per un 8% di posti di lavoro a fronte di un 29% a livello svizzero. La gestione degli immobili, i servizi centrali e gli ambiti legati alle nuove tecnologie sono di fatto assenti dal Ticino.

Da una nostra valutazione la situazione nel 2028 peggiorerà ulteriormente. Nel complesso l'occupazione di personale FFS in Ticino diminuirà di 350 FTE, pari a - 16%. A quel momento oltre il 60% del personale occupato in Ticino si occuperà della gestione della linea.

Diventa di conseguenza urgente che le FFS trasferiscano o implementino in Ticino delle unità legate ai servizi centrali, immobili, mercato viaggiatori e ambiti legati alla digitalizzazione.

Personale FFS	CH	TI		
		2025	2028	variazione
mercato viaggiatori	11%	3%	4%	0%
produzione viaggiatori	33%	27%	24%	-26%
immobili	3%	1%	1%	0%
traffico merci	10%	14%	6%	-67%
infrastruttura	29%	50%	60%	0%
servizi centrali	15%	4%	5%	0%
Totale %	100%	100%	100%	-16%
Totale FTE	35570	2122	1772	-350

9. Creazione di un contratto di trasporto (Art.27 LTM)

Il trasferimento su rotaia del traffico di transito è mandato costituzionale (art. 84) e regolamentato dalla Legge sul trasferimento del traffico merci ([LTrasf](#)). A partire dal 2021 il numero di camion in transito, fino a quel momento in diminuzione, ha ricominciato ad aumentare, vanificando l'obiettivo legislativo di massimo 650'000 camion in transito (art.3, LTrasf). Oltre a ciò la quota di merci trasferita su rotaia sta subendo diminuzioni, con prevedibili peggioramenti vista la cessazione dell'esercizio dell'autostrada viaggiante, come pure la dismissione della rete del traffico combinato.

Una rete ferroviaria per il trasferimento del traffico interno non adempie ad un dovere costituzionale, è tuttavia strumentale nel garantire un'infrastruttura capillare e concorre al trasferimento del traffico di transito.

Per questo motivo rivendichiamo la promozione di un accordo tra il Canton Ticino e Cantoni d'Oltralpe per **un contratto di trasporto** (come da art. 27 della LTM) con l'obiettivo di rafforzare il **trasferimento su rotaia del traffico che transita attraverso l'arco alpino**. Trattandosi di un servizio che ottempera ai doveri costituzionali e legislativi, la Confederazione prevede una partecipazione superiore al 50%.

Versione 3 giugno 2026