

Chiude la Regina, lavoratori dimenticati

Avviato il cantiere per la costruzione della variante della Tremezzina e per migliaia di frontaliere comaschi raggiungere il Ticino è divenuto problematico

di Matteo Mandressi, responsabile frontaliere Camera del Lavoro di Como

La mobilità su gomma nel territorio comasco presenta difficoltà di scorrimento che riguardano sia il capoluogo sia sezioni consistenti della provincia. In assenza di scelte politiche forti su modalità di trasporto alternative ed ecologicamente compatibili, il dibattito si concentra sulle arterie stradali. Un'area fragile e particolarmente congestionata è quella della Tremezzina, per intenderci il medio Lario nella tratta che va da Colonno fino a Griante. Le numerose strette presenti, e l'incremento negli anni del traffico veicolare e dei mezzi pesanti, hanno reso la situazione esplosiva. Da decenni si discute della costruzione di una variante alla statale Regina, asse viario fondamentale che mette in comunicazione Como con la Svizzera, la Valtellina, la Val Chiavenna, per il tratto poc'anzi menzionato.

A giugno 2006 è stato firmato il primo accordo di programma tra la provincia, la Camera di Commercio e i comuni interessati. A esso è seguita la convenzione del 2007 cui si sono aggiunti il ministero delle Infrastrutture, la Regione Lombardia e l'Anas. Si tratta di un'opera da 576 milioni, con lavori previsti per sei anni. La variante, con



una galleria in entrata a Colonno e in uscita a Griante, misura 9.800 metri, è un lotto unico misto galleria e cielo aperto, e ha l'ambizione di risolvere definitivamente il nodo del traffico superando gli strozzamenti della statale 340 in quello spezzato viario. L'area della Tremezzina è fortemente interessata dalla presenza di lavoratrici e lavoratori frontaliere, per la contiguità con il confine svizzero. In alcuni comuni la percentuale di occupazione in territorio elvetico ne costituisce la maggioranza. Pochi mesi prima del via ai lavori, iniziati poi il 29 novembre scorso, si è avuta notizia che, a causa delle opere strutturali per

la costruzione del cosiddetto "salto di montone" a Colonno, la statale sarebbe rimasta completamente chiusa al traffico per quattro mesi, fino al 29 marzo del 2022. In assenza di arterie alternative e limitrofe, ciò comporta il blocco totale dei collegamenti da Como per il medio e alto Lario, totalmente isolato. La corsa contro il tempo per individuare strategie palliative non ha ovviamente portato a soluzioni risolutive. Per chi conosce minimamente la zona, è risultato immediatamente percepibile il problema che riguarda le migliaia di lavoratori, in larga parte frontaliere, che quotidianamente percorrono quella

tratta per raggiungere le aree del canton Ticino.

Fino a qui la cronaca. Le considerazioni non possono che chiamare in causa la politica, locale, regionale e nazionale. Il blocco della strada è stato un fulmine a ciel sereno solo per i non addetti ai lavori: le caratteristiche del progetto prefiguravano, almeno dal 2019, in modo chiaro questa eventualità. Perché non porre immediatamente alla discussione pubblica questa problematica? Uno studio del politecnico di Milano parla di circa 8.000 veicoli in transito negli orari lavorativi. Molti frontaliere non hanno trovato altra soluzione che affittare appartamenti a valle del blocco,

in assenza di qualsiasi prospettiva di ristoro economico. La programmazione avrebbe permesso di trovare soluzioni più puntuali, sfruttando le conoscenze delle autorità locali rispetto alle comunità di appartenenza. Non sarebbe infatti stato difficile censire la tipologia dei lavoratori residenti per un territorio che conta meno di settemila abitanti. L'auspicio è che si possano immaginare almeno interventi a posteriori e che non venga dimenticata un'altra discussione importante per i lavoratori frontaliere: l'utilizzo di quell'asse naturale di trasporto che è il lago di Lugano nella zona di confine che collega Porlezza a Lugano.

Impressum area frontaliere

Camera del Lavoro Territoriale di Como
Via Italia Libera 23, Como
Redazione: Andrea Quadroni
Impaginazione: area
E-mail: andrea.quadroni@gmail.com

Che sia l'anno dell'Accordo fiscale

L'intesa tra Svizzera e Italia sull'imposizione dei frontaliere giunge sui banchi dei due Parlamenti. Possibile un'entrata in vigore nel 2023

di Giuseppe Augurusa, responsabile nazionale frontaliere Cgil e Cisl

Approvato dal Consiglio dei ministri nelle scorse settimane, l'accordo sull'imposizione fiscale dei lavoratori frontaliere passerà ora alla valutazione del Parlamento. Per una volta, i tempi dell'iter sembrano coincidere con quelli della Confederazione elvetica che, analogamente, dopo il messaggio al Consiglio federale, potrebbe concludere l'iter di approvazione a inizio primavera. In ipotesi quindi, la conclusione dell'iter entro il 2022, determinerebbe l'entrata in vigore del nuovo sistema a partire dal 1° gennaio 2023, concludendo una discussione in corso da molti anni.



Nel merito, l'accordo modifica integralmente la normativa del 3 ottobre 1974 determinando il passaggio dalla tassazione esclusiva (in Svizzera) a quella concorrente e parificando di fatto anche i frontaliere italiani in Svizzera alla maggior parte di quelli che operano negli altri otto paesi limitrofi al nostro Paese. L'adozione anche per la Svizzera del modello Ocse contro le doppie imposizioni, determinerà per i nuovi frontaliere, a far data dall'entrata in vigore, la tassazione alla fonte fino all'80% dell'imposta dovuta e per il restante, detratta la franchigia, con la dichiarazione dei redditi in Italia. L'accordo definisce tuttavia, una clausola di salvaguardia per tutti coloro che hanno effettuato una prestazione

fra il 31/12/2018 e l'entrata in vigore dell'accordo; per costoro, sostanzialmente le regole del 1974 per l'intera vita lavorativa. Questa divisione tra vecchi e nuovi frontaliere, con le inevitabili sperequazioni fiscali determinate, che tuttavia è stata individuata come punto d'incontro per giungere a un accordo condiviso (nell'accordo del 2015 parafato tra gli Stati poi non recepito dall'Italia, avrebbe riguardato tutti i frontaliere), è stata fortemente mitigata grazie agli impegni assunti nel memorandum d'intesa. L'altro grande cambiamento introdotto dall'accordo riguarda il tema dei ristorni fiscali. A far data dal 2033, sarà sostituito da una quota di finanzia-

mento garantita dal ministero dell'Economia attraverso un fondo costituito ad hoc. Il livello di finanziamento complessivo assicurato tanto nel periodo transitorio, quanto successivamente, è fissato in 89 milioni di euro, corrispondenti all'importo assicurato dai trasferimenti dei tre Cantoni di confine nel 2019. La proposta che abbiamo condiviso con i Comuni è stata poi quella di garantire un impiego delle risorse disponibile in misura massima del 50% per spese correnti, garantendo per questa via tanto gli equilibri di bilancio delle comunità locali quanto l'iniziativa d'infrastrutture materiali e immateriali. Ora la parola passa al Parlamento su cui, ovviamente, vigileremo.

Sviluppo delle aree discoste

di Vittorio Origgi, Cgil Verbano Cusio Ossola

La Strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne in Italia (Snai) rappresenta la combinazione di azioni per lo sviluppo locale e di rafforzamento dei servizi essenziali di cittadinanza, finalizzata al rilancio di quelle aree del paese significativamente distanti dai centri di offerta di servizi essenziali e in declino

demografico, ma ricche di importanti risorse ambientali e culturali. È stato sottoscritto a Torino dal ministro per la Coesione Territoriale Mara Carfagna, e dai presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e dell'Unione Montana delle Valli dell'Ossola Bruno Toscani, l'Accordo di programma quadro (Apq) del progetto Snai delle Valli dell'Ossola. Arriva così a compimento

un progetto importante e che prevede importanti investimenti per oltre 12 milioni di euro, legati alla mobilità e messa in sicurezza della viabilità per il miglioramento della mobilità interna alle valli, oltre a interventi di digitalizzazione, efficientamento energetico e trasporti. Su tutti questi argomenti, la Cgil di Novara e Verbano Cusio Ossola ha richiesto al presidente dell'Unione Mon-

tana Valli dell'Ossola, ente che gestirà l'iter attuativo della gestione delle risorse e dei progetti, un confronto per prevedere il più ampio coinvolgimento delle forze sociali. Uno dei principali elementi d'interesse nel quadro socio-economico territoriale del Verbano Cusio Ossola riguarda l'economia transfrontaliera, rappresentata dagli oltre seimila lavoratori frontaliere che quoti-

dianamente varcano il confine per motivi di lavoro. Con queste risorse legate alla mobilità si possono implementare quelle già previste dal Protocollo d'Intesa per la messa in sicurezza della viabilità, siglato tra la Regione Piemonte, Anas e gli Enti Locali, per avviare così finalmente i primi cantieri per la messa in sicurezza e l'implementazione delle infrastrutture di collegamento.

Attenzione all'economia reale