

Rapporto

numero	data	Dipartimento
6911 R	20 maggio 2014	FINANZE E ECONOMIA
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 18 febbraio 2014 concernente l'approvazione della Convenzione del 12 novembre 2013 per la costituzione della "Fondazione Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria" presso le Officine FFS di Bellinzona; l'approvazione dello statuto della Fondazione e dell'adesione alla stessa nonché stanziamento del credito per la partecipazione di 20'000 franchi al capitale di Fondazione; lo stanziamento di un sussidio a fondo perso di 2'125'000 franchi a favore della costituenda Fondazione per il periodo dal 2014 al 2018

INDICE

1.	INTRODUZIONE	2
2.	LO SCIOPERE DELLE OFFICINE.....	2
3.	MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO.....	3
3.1	LA CONVENZIONE PER LA COSTITUZIONE DELLA FONDAZIONE.....	3
3.1.1	Il Cantone Ticino.....	3
3.1.2	Le FFS	4
3.1.3	I rappresentanti dei collaboratori e dei sindacati SEV, Transfair e Unia	4
3.1.4	La Scuola universitaria della Svizzera italiana (SUPSI)	4
3.1.5	Enti regionali per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli e del Mendrisiotto e Basso Ceresio ...	4
3.1.6	La Città di Bellinzona	5
3.2	LO STATUTO DELLA FONDAZIONE.....	5
3.3	STANZIAMENTO DI UN SUSSIDIO A FONDO PERSO DI 2'125'000 FRANCHI	5
4.	LE RIFLESSIONI DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE E DELLE FINANZE	6
5.	ULTERIORI CONSIDERAZIONI.....	9
5.1	BELLINZONA E LE OFFICINE	9
5.2	LA POSIZIONE DI AITI E DELLA CAMERA DI COMMERCIO	9
6.	CONCLUSIONI.....	10

1. INTRODUZIONE

Con il messaggio in esame il Consiglio di Stato chiede al Gran Consiglio di:

1. approvare la Convenzione del 12 novembre 2013 per la costituzione della Fondazione Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria presso le Officine FFS di Bellinzona;
2. approvare lo statuto della Fondazione e l'adesione alla stessa stanziando un credito di 20'000 franchi al capitale della Fondazione;
3. stanziare un sussidio a fondo perso di 2'125'000 franchi a favore dell'attività della Fondazione per il periodo 2014-2018.

Si tratta quindi in definitiva della concretizzazione di un lungo lavoro svolto da tutte le parti, con un grande impegno politico anche dell'autorità cantonale, che vuole rispondere a una chiara volontà, espressa a vari livelli, di salvaguardare l'occupazione futura presso le Officine FFS di Bellinzona e, soprattutto, di identificare un processo di sviluppo futuro nel campo della mobilità sostenibile e ferroviaria, che possa permettere di concretizzare questo ambizioso obiettivo.

2. LO SCIOPERE DELLE OFFICINE

Come già segnalato nel messaggio governativo, il Centro di competenza trae le proprie origini da un evento che ha profondamente scosso il Cantone.

La volontà prospettata nel 2008 dalla Direzione delle FFS di ridimensionare le attività delle Officine FFS di Bellinzona, esternalizzandole o trasferendole in altri stabilimenti della Svizzera, ha suscitato da subito la reazione delle lavoratrici e dei lavoratori delle Officine che si opposero insieme ai sindacati, con uno sciopero durato dal 7 marzo al 9 aprile 2008.

Le intenzioni della Direzione delle FFS – le cui conseguenze sarebbero state nell'immediato la soppressione di 126 posti di lavoro, seguita dal progressivo smantellamento delle Officine di Bellinzona – sollevarono inoltre la reazione corale non solo del Bellinzonese, ma dell'intero Cantone Ticino, unito in tutte le sue componenti politiche, sociali, economiche e culturali. Un'analogia reazione fu manifestata dal Cantone Grigioni, preoccupato a sua volta per i potenziali riflessi occupazionali in Mesolcina, regione per la quale le Officine costituiscono un importante polo di occupazione.

Nel rapporto morale sull'attività del comitato "Giù le mani dalle Officine", redatto dai signori Pierfelice Barchi, Christian Marazzi e Pietro Martinelli alla fine dello sciopero, si sottolinea che *«le Officine di Bellinzona sono state create dopo l'apertura della linea ferroviaria del Gottardo nel 1882 e già nel 1894 occupavano ben 425 persone. Nei loro capannoni in questi 126 anni vi hanno lavorato migliaia di ticinesi. La storia delle Officine è quindi intimamente legata alla storia di molte famiglie ticinesi, della città di Bellinzona, del Bellinzonese, del vicino Grigioni italiano e di tutto il Cantone»*.

Cittadine e cittadini del Cantone che sono scesi in piazza insieme agli operai delle Officine in diverse occasioni, tra cui:

- la manifestazione a Berna del 19 marzo 2008;
- le manifestazioni a Bellinzona del 30 marzo e del 2 aprile 2008 con oltre 10.000 persone.

«La pittureria divenne un luogo di incontro e di solidarietà per molti ticinesi e il Ticino tutto si riscaldò al calore di una vicenda esemplare per i protagonisti che la animarono e per gli obiettivi e i modi con i quali fu portata avanti».

Durante le settimane che segnarono lo sciopero molte furono le attività che spaziarono dai dibattiti alle feste fino alle rappresentazioni teatrali proposte in Pittureria. Un ruolo importante nello sciopero fu svolto anche dai famigliari degli operai delle Officine attraverso l'aiuto e il sostegno diretto, ma anche con la costituzione del gruppo "Officina Donna".

Molti sono i documenti e le pubblicazioni che concernono lo sciopero delle Officine di Bellinzona, ancora una volta a dimostrazione dell'importanza per l'intero Cantone delle Officine, diventato appunto patrimonio comune di tutta la cittadinanza. Grazie alla collaborazione tra la Fondazione Pellegrini-Canevascini e l'Archivio di Stato del Cantone Ticino e con il sostegno dell'esecutivo cantonale, è stata realizzata la raccolta di buona parte dei materiali prodotti dal movimento: i materiali sono depositati nel Fondo 61 della Fondazione Pellegrini-Canevascini, accessibile al pubblico presso l'Archivio di Stato a Bellinzona¹. Inoltre nel Sistema bibliotecario ticinese ritroviamo un dossier completo (n. 104) sulle Officine².

L'iniziativa popolare per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico corredata da 14'768 firme, che sta portando oggi alla costituzione del Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria presso le Officine FFS di Bellinzona, nasce in questo contesto e dalla volontà di garantire un futuro alle Officine. Nel messaggio governativo, alle pagine 3 e 4, sono riportate le fasi salienti del percorso scaturito dagli eventi del 2008 e giunto all'attuale richiesta per la costituzione di un Centro di competenza.

3. MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO

In sintesi gli elementi essenziali delle tre richieste sulle quali il nostro Parlamento deve esprimersi.

3.1 La Convenzione per la costituzione della Fondazione

La Convenzione, allegata al Messaggio, elenca i membri fondatori e, per ciascuno di essi, i principali impegni.

3.1.1 Il Cantone Ticino

Ha nella fase iniziale il principale impegno di finanziare l'avviamento e la gestione del Centro di competenza, con un contributo annuo di 500'000 franchi per il quadriennio 2014-2018 di cui diremo in seguito. Il Cantone ha diritto ad avere due rappresentanti nel Consiglio di Fondazione.

¹ http://www.fpct.ch/documenti/FPC61_sciopero_2008_OFFS_Bellinzona.pdf.

² <http://www.sbt.ti.ch/bcb/home/drt/dossier/officine/index.html>.

3.1.2 Le FFS

Hanno sicuramente il ruolo determinante nella riuscita di questo progetto. Dovranno in effetti impegnarsi sia ad assicurare alle Officine FFS di Bellinzona volumi di lavoro analoghi a quelli attuali per i prossimi anni, sia ad attuare una strategia per la stabilizzazione e uno sviluppo sostenibile anche a medio-lungo termine. È evidente che questo obiettivo è da mettere in relazione con la preoccupazione di un progressivo disimpegno da parte delle FFS verso le Officine di Bellinzona, preoccupazione che, in definitiva, è stata all'origine della mobilitazione in primis dei lavoratori e in seguito di buona parte del Ticino. Le FFS dovranno inoltre adeguare le strutture, sia organizzative sia infrastrutturali, al fine di garantire il raggiungimento dell'obiettivo indicato in precedenza, anche grazie agli stimoli dati dal Centro di competenza. Per assicurare il successo di quest'ultimo dovranno inoltre, soprattutto nella fase iniziale, portare all'interno del Centro di competenza propri progetti strategici legati per esempio all'ambito della sicurezza, del controllo, della gestione del traffico, della diagnostica a distanza, eccetera. Progetti innovativi che attualmente vengono sviluppati per le FFS nel resto della Svizzera in collaborazione con importanti istituti di formazione. Come detto poc'anzi, parte di questi progetti sarebbe opportuno che siano dirottati all'interno del nuovo Centro di competenza.

Nella fase iniziale le FFS metteranno inoltre a disposizione gratuitamente gli spazi necessari al Centro di competenza.

3.1.3 I rappresentanti dei collaboratori e dei sindacati SEV, Transfair e Unia

Avranno un loro ruolo nella definizione delle sinergie e strategie di sviluppo legate al Centro di competenza. Si presume evidentemente che vigileranno sul conseguimento degli obiettivi prefissati, che hanno rappresentato il motore di un'azione sindacale e popolare che non ha avuto simili in Ticino nel recente passato.

3.1.4 La Scuola universitaria della Svizzera italiana (SUPSI)

Ha pure un importante ruolo nell'ambito degli aspetti formativi e di ricerca applicata. In collaborazione con il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport, dovrà inoltre impegnarsi per la realizzazione di un istituto di formazione che proponga una formazione a livello universitario nell'ambito della tecnica e della gestione ferroviaria.

Avrà inoltre un ruolo di supporto al Centro di competenza negli ambiti di sua competenza.

3.1.5 Enti regionali per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli e del Mendrisiotto e Basso Ceresio

Sarà pure importante il ruolo degli enti regionali di sviluppo, considerato il fatto che il finanziamento della fase iniziale avverrà attingendo ai fondi della politica regionale (credito quadro di 27'000'000 franchi per il quadriennio 2012-2015). Sempre tramite la politica regionale potranno essere sostenuti progetti in ambito pre-competitivo o sovra-aziendale. L'Ente regionale di sviluppo del Bellinzonese e Valli contribuirà inoltre a sostenere le spese di avviamento del Centro di competenza con il versamento di un contributo di 30'000 franchi. La presenza dell'Ente regionale di sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio è giustificata dalla presenza a Chiasso di una struttura, di proprietà di FFS Cargo che si occupa della manutenzione leggera di locomotive e della manutenzione di vagoni merci che negli ultimi anni ha subito dei ridimensionamenti. La sopravvivenza del settore della manutenzione a Chiasso potrà essere maggiormente garantita se sarà inserita in un

sistema regionale d'innovazione che dovrà avere il Centro di competenza di Bellinzona quale fulcro.

3.1.6 La Città di Bellinzona

Ha il ruolo di sostenere lo sviluppo, nell'ambito delle sue competenze e possibilità, del Centro di competenza e delle Officine FFS di Bellinzona.

3.2 Lo statuto della Fondazione

La scelta di dare la forma giuridica della Fondazione al Centro di competenza è stata valutata nell'ambito dello studio di fattibilità della società BDO, che ha ritenuta costituisca la forma giuridica più adatta a rispondere alle esigenze del caso.

Lo Statuto definisce quindi la denominazione della Fondazione, la sede, lo scopo, il patrimonio e l'organizzazione.

Da sottolineare come la sede sia stata definita presso le Officine FFS di Bellinzona.

Il capitale iniziale a disposizione della Fondazione ammonta a 140'000 franchi, costituito dal versamento di una quota di 20'000 franchi per ogni socio fondatore che nuovamente elenchiamo:

- Cantone Ticino;
- Associazione "Giù le mani dall'Officina";
- Sindacati SEV, Transfair e Unia;
- SUPSI;
- Ente regionale di sviluppo Bellinzonese e Valli;
- Ente regionale di sviluppo Mendrisiotto e Basso Ceresio;
- Città di Bellinzona.

Parallelamente all'approvazione dello Statuto, il Gran Consiglio è chiamato ad aderire allo stanziamento di un importo di 20'000 franchi quale partecipazione al capitale della Fondazione.

3.3 Stanziamento di un sussidio a fondo perso di 2'125'000 franchi

Lo studio di fattibilità tecnico-economico del Centro di competenza eseguito dalla BDO³ ha indicato in 500'000 franchi annui (importi massimi) il costo di funzionamento del Centro nei primi anni di attività. I costi si riferiscono essenzialmente alla remunerazione degli organi della Fondazione, del Direttore, dell'Advisory Board, dei costi amministrativi, organizzazione di eventi, eccetera.

Considerato che per il 2014 l'attività del Centro sarà solo parziale, si propone lo stanziamento per lo stesso anno di 125'000 franchi, mentre per il quadriennio 2015-2018 un importo di 2'000'000 franchi (500'000 franchi per anno). La richiesta di stanziamento di un sussidio a fondo perso ammonta quindi complessivamente a 2'125'000 franchi.

Ritenuto come le finalità del Centro di competenza rientrino pienamente negli obiettivi del Programma cantonale di attuazione della politica regionale 2012-2015, il Consiglio di Stato

³ http://www4.ti.ch/fileadmin/DFE/DFE/studi/officine/20130510_rapporto_BDO.pdf.

propone di stanziare il sussidio tramite il credito quadro di 27'000'000 franchi per la politica regionale 2012-2015 nella misura di 1'062'500 franchi; un importo equivalente sarà posto a carico degli investimenti per la politica regionale della Confederazione.

4. LE RIFLESSIONI DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE E DELLE FINANZE

L'idea di realizzare un Centro di Competenza all'interno delle Officine FFS di Bellinzona trae origine, come abbiamo visto, dagli avvenimenti legati alle intenzioni delle FFS di esternalizzare la manutenzione dei carri merci dagli stabilimenti industriali di Bellinzona e di trasferire la manutenzione delle locomotive alle Officine di Yverdon. Queste intenzioni, eravamo nel marzo del 2008, suscitavano una ferma opposizione dei lavoratori che, sostenuti dalle organizzazioni sindacali, iniziarono uno sciopero a oltranza. Assistemmo pure a un'incredibile indignazione popolare nei riguardi delle FFS e a un chiaro sostegno alle rivendicazioni dei lavoratori. Anche il mondo politico espresse il suo disappunto. Si trattò sicuramente di un avvenimento unico e storico per il Ticino che, unito in tutte le sue componenti, contestava una decisione presa fuori dai nostri confini cantonali che non era supportata da chiare esigenze di tipo economico e che non riconosceva il ruolo storico che il nostro Cantone ha avuto nell'ambito dello sviluppo dei trasporti ferroviari.

Sull'onda di questa generale indignazione venne lanciata l'iniziativa popolare "Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnico-industriale nel settore del trasporto pubblico", che raccolse circa 15'000 firme. Con la realizzazione del Centro di competenza sarà in sostanza realizzato quanto richiesto dalla citata iniziativa popolare che verosimilmente gli iniziativaisti ritireranno al momento dell'entrata in funzione della Fondazione.

In aggiunta alle indicazioni riportate nel messaggio governativo riteniamo utile, proprio per contestualizzare maggiormente l'importanza del settore ferroviario per l'economia del nostro Cantone, riportare integralmente la parte introduttiva del capitolo 4 dello Studio di fattibilità tecnico-economico per la creazione di un centro di competenza in materia di trasporto e mobilità ferroviaria presso le Officine FFS di Bellinzona, eseguito dalla società BDO, che tratta dell'opportunità della creazione di un simile centro di competenze in Ticino.

«L'attenta analisi del contesto economico, politico, ed ambientale in cui il settore dei trasporti si inserisce, evidenzia inequivocabilmente come questo settore sarà in un futuro prossimo soggetto a profondi mutamenti sia dal punto concettuale e configurativo del modo di interpretare il trasporto che dal punto di vista delle soluzioni tecniche e tecnologiche. Questa necessità di ridefinire il settore secondo nuove impostazioni sarà determinante per incentivare la ricerca e lo sviluppo di nuove soluzioni innovative in grado di soddisfare i bisogni futuri. Il settore ferroviario è parte costituente di questa realtà e non può estraniarsi dalle tendenze e dagli sviluppi in atto negli altri ambiti. L'ambito ferroviario originariamente di estrazione statale costruito secondo un modello monopolistico era tendenzialmente conservatore e caratterizzato da un progresso tecnologico lento. I grossi investimenti necessari per l'infrastruttura e il materiale rotabile costituiscono una barriera all'entrata rendendo il settore ferroviario una struttura rigida, statica e poco propensa ai cambiamenti. Con la progressiva liberalizzazione dei mercati e del trasporto ferroviario in atto negli ultimi anni si assiste ad una presa sempre maggiore di dinamicità con la conseguente richiesta di soluzioni tecnologicamente all'avanguardia.

L'idea per la realizzazione di un Centro di competenza scaturisce e si giustifica da questa realtà soggetta ad importanti mutamenti. Il Centro di competenza rappresenta un'opportunità

in grado di offrire risposte e soluzioni alle necessità attuali e di identificare i bisogni che si stanno delineando per il futuro del trasporto e della mobilità ferroviaria. La creazione di un Centro di competenza in ambito di trasporto e mobilità ferroviaria nel Ticino si inserisce dunque in questa realtà e si concretizza come una rete tra diverse realtà industriali, politiche, economiche e istituzionali nella quale confluiscano e si sviluppino progetti innovativi e all'avanguardia. Il Canton Ticino è stato già alla fine del 1800 un territorio legato alla storia della ferrovia. La presenza e le attività delle Ferrovie Federali Svizzere nel Ticino hanno profonde radici storiche e costituiscono un perno della politica economica ed industriale del Cantone e della Città di Bellinzona. Attualmente nel Ticino lavorano circa 2'000 collaboratori per conto delle Ferrovie Federali Svizzere.

Con l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri si aprirà una nuova era per il trasporto pubblico ticinese. Le Ferrovie Federali Svizzere prevedono nei prossimi anni investimenti nella misura di 400 mio di franchi nell'infrastruttura ferroviaria presente sul territorio ticinese (AlpTransit esclusa). Per il rinnovo delle più importanti stazioni del Cantone (Bellinzona, Lugano e Locarno) sono previsti investimenti complessivi di 200 milioni di franchi. La realizzazione della nuova linea ferroviaria transfrontaliera Mendrisio-Varese (FMV) di 17,7 km permetterà a partire da fine 2013 di collegare Lugano all'aeroporto di Malpensa in un'ora. Per il raddoppio della flotta regionale della società affiliata TILO e il rinnovo integrale della flotta di Intercity a lunga percorrenza sono previsti investimenti dell'ordine di 1.2 miliardi di franchi. Il Ticino sarà così molto più vicino ai poli economici della Lombardia e della Svizzera tedesca.

Nella tabella sottostante viene riportata una lista dei principali progetti e attività delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) nel Ticino.

Progetti / Attività
Apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri
Linea ferroviaria transfrontaliera FMV (Ferrovia Mendrisio-Varese)
Nuovo centro di manutenzione per la galleria di base San Gottardo a Biasca
Centro di esercizio ferroviario di Pollegio
Progetto di sviluppo delle Officine di Bellinzona
Nuova centrale idroelettrica del Ritom
Nuova flotta di treni regionali ticinesi TILO
Nuovi treni per il traffico a lunga percorrenza lungo l'asse Nord-Sud
Investimenti immobiliari per rinnovare stazioni (Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso)
Nuovi treni per il traffico a lunga percorrenza lungo l'asse Nord-Sud

In questo contesto il Ticino si presenta come località ideale per lo sviluppo di progetti innovativi e strategici in ambito ferroviario. La scelta della località sulla quale investire deve quindi poggiare su un'analisi che consideri tutti gli elementi che possano portare al successo di tale operazione. Per essere all'avanguardia bisogna muoversi velocemente. Nel Ticino ci sono già tutti gli elementi necessari per crearvi un polo svizzero d'innovazione ferroviaria.

Il Canton Ticino appare la collocazione ideale per investimenti in ambito ferroviario per una serie di motivi:

- si trova su uno dei più importanti crocevia di traffico merci dell'Europa con notevoli prospettive di crescita del traffico merci (anche a seguito dell'iniziativa delle Alpi). Direttamente sull'asse del Gottardo, in prossimità del Lötschberg/Sempione e vicino al Corridoio Europeo 5 (Lisbona/Kiev);*
- è inserito nel Nord Italia, una delle regioni industriali più importanti d'Europa e in prossimità dell'aeroporto di Malpensa;*
- ha una storia centenaria per la costruzione, la manutenzione e la gestione di materiale rotabile (Officine FFS, Ferriere Cattaneo);*
- vi è un interesse delle autorità politiche locali per il mantenimento e la creazione di nuovi posti di lavoro in questo settore;*
- c'è un sostegno della popolazione per continuare ad essere presenti in questo ambito industriale;*
- è sede di importanti ditte che operano nel campo del trasporto e della logistica (p.es. la ditta Hupac, uno dei leader europei nel traffico intermodale);*
- è sede di scuole universitarie e centri di ricerca specializzati nell'ambito del trasporto e di altre tecnologie innovative.*

Ci sono settori come l'informatica e la biotecnologia dove l'innovazione è all'ordine del giorno. In questi ambiti, per stimolare la ricerca e la nascita di nuove imprese, si sono dimostrati vincenti i poli d'innovazione tecnologica. Se il Centro di competenza riesce a raggruppare attorno a sé diverse competenze e diverse forze pubbliche e private, concentrando e suddividendo i costi e gli investimenti, rendendo l'innovazione più facile, gli imprenditori e gli investitori potranno approfittare delle sinergie, dei contatti e delle infrastrutture sviluppate dal Centro di competenza stesso per creare nuove imprese ed entrare più velocemente sul mercato».

Appare quindi quanto mai opportuno, a mente della Commissione, alla luce anche delle difficoltà presenti in altri settori come quello della piazza finanziaria, investire in una seria politica industriale, sfruttando tale vantaggiosa posizione del nostro Cantone nel contesto dei trasporti e della mobilità ferroviaria, per credere in uno sviluppo futuro di questo settore industriale. E per fare in modo che ciò avvenga è necessario avere delle visioni e perseguire obiettivi ben definiti.

L'idea di costituire un Centro di competenza nell'ambito della mobilità sostenibile e ferroviaria, che è frutto di un'approfondita analisi eseguita inizialmente dalla SUPSI e concretizzata poi tramite lo studio di fattibilità commissionato alla società BDO, rappresenta quindi il primo passo verso la concretizzazione del citato obiettivo.

Recentemente il nostro Parlamento ha avuto l'occasione di dibattere sul tema legato al ruolo dell'ente pubblico nella promozione dell'innovazione e del trasferimento di tecnologia nei vari settori della nostra economia, con l'approvazione del sussidio a fondo perso a favore della Fondazione AGIRE. Il dibattito ha evidenziato alcune perplessità sulla concretezza di iniziative innovative, ma si è infine ritenuto come sia importante che l'ente pubblico mantenga un suo ruolo a sostegno dell'innovazione.

Nel caso concreto del settore dei trasporti e della mobilità pubblica, che vede la presenza in Ticino di realtà industriali già ben radicate e anche innovative – e per il quale si prospettano scenari futuri interessanti –, è quindi quanto mai opportuno raccogliere la sfida di investire in questo settore per garantirne una crescita qualitativa e innovativa.

Affinché il progetto del Centro di competenza possa essere realizzato e sviluppato, è necessario il convinto coinvolgimento di tutti gli attori che sono stati chiamati in causa. In primis le FFS che, come già ricordato in precedenza, si sono impegnate, sottoscrivendo la Convenzione del 12 novembre 2013, a garantire il mantenimento alle Officine FFS di Bellinzona degli attuali volumi di lavoro e ad adeguare l'organizzazione delle Officine per assicurare un'attività di successo sul mercato a lungo termine. Si auspica inoltre che le FFS colgano appieno questa opportunità sposandone con entusiasmo gli obiettivi e non subendola come un'imposizione politica frutto di una rivendicazione di una regione.

Il progetto del Centro di competenza ha pure una grossa valenza per la regione del Bellinzonese e Valli; esso rappresenta infatti una delle principali iniziative di sviluppo economico per questa regione. Oltre alle Officine di Bellinzona, le FFS sono presenti anche a Biasca, dove sono previsti importanti investimenti per la realizzazione del centro di manutenzione e intervento che dovrà occuparsi della linea a sud del Gottardo e che darà lavoro a circa 80 collaboratori. A Pollegio è inoltre già stato realizzato il centro di esercizio ferroviario che si occuperà della tratta tra Arth-Goldau e Chiasso e che occuperà circa 150 collaboratori. Importante quindi in questo senso anche il ruolo che assume e che potrà assumere ulteriormente in futuro l'Ente regionale di sviluppo Bellinzonese e Valli a sostegno dei diversi progetti.

5. ULTERIORI CONSIDERAZIONI

5.1 Bellinzona e le Officine

L'importanza storica delle Officine per Bellinzona e per tutta la regione del Bellinzonese è ampiamente dimostrata anche dalla documentazione storica oltre che dalla forte mobilitazione durante lo sciopero dei cittadini della regione. Il Municipio, che ha seguito con attenzione i lavori per la costituzione del Centro di competenza, ha licenziato nel dicembre 2013 il messaggio municipale n. 3793 in cui chiede al Consiglio Comunale di approvare la partecipazione della Città alla Fondazione "Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria" presso le Officine FFS di Bellinzona. I rapporti della Commissione della gestione e della Commissione della legislazione del Consiglio comunale di Bellinzona hanno già preavvisato favorevolmente sia la partecipazione della Città sia il credito di 20'000 franchi quale partecipazione al capitale iniziale della Fondazione. Il messaggio municipale è stato approvato a larghissima maggioranza dal Legislativo comunale in data 19 maggio 2014.

Il progetto del Centro di competenza è di notevole interesse per lo sviluppo economico del Bellinzonese in generale e in particolare per il progetto d'aggregazione che potrebbe realizzarsi nei prossimi anni. Il progetto di aggregazione del Bellinzonese si basa infatti su diversi pilastri, uno dei quali è rappresentato proprio dalle Officine FFS di Bellinzona e dal futuro polo di produzione industriale e di formazione nell'ambito della tecnologia ferroviaria. È innegabile quindi l'interesse e l'importanza per tutta la regione del Bellinzonese di garantire un futuro alle Officine e uno sviluppo al Centro di Competenza.

5.2 La posizione di AITI e della Camera di commercio

L'Associazione Industrie Ticinesi e la Camera di commercio sono state coinvolte sin dall'inizio nel progetto del Centro di competenza. Nel mese di ottobre dello scorso anno hanno però comunicato al Dipartimento delle finanze e dell'economia di non essere

disponibili a far parte direttamente della costituenda Fondazione, pur dichiarando il loro sostegno alla creazione del Centro di competenza. Questa posizione suscita evidentemente perplessità nei membri della Commissione della gestione e delle finanze poiché indebolisce la visione di un centro di competenze che possa irradiare il più ampio spettro di attività industriali del nostro Cantone. Le due associazioni padronali sono opportunamente presenti in altre fondazioni assieme ai medesimi attori istituzionali presenti nella Fondazione Centro di competenza, ad esempio nella Fondazione AGIRE; è quindi un peccato che abbiano rinunciato al loro coinvolgimento diretto. Nel giustificare la loro rinuncia hanno però dichiarato, come già evidenziato in precedenza, il pieno sostegno al Centro di competenza, ritenendo pure che debbano essere soprattutto gli imprenditori del settore a essere coinvolti in prima persona. La Commissione della gestione e delle finanze auspica quindi che le associazioni padronali possano stimolare la partecipazione di queste realtà imprenditoriali; pensiamo ad esempio alle ditte Casram SA, Ferriere Cattaneo SA, Tenconi SA, Tensol Rail SA, eccetera.

6. CONCLUSIONI

Le Officine di Bellinzona fanno parte della storia del nostro Cantone, sono tutt'ora una presenza importante e possono rappresentare anche un tassello importante per lo sviluppo in futuro nel Cantone di un polo di produzione industriale e di formazione nell'ambito della tecnologia ferroviaria. È compito anche della politica garantire le condizioni ottimali affinché si possa realizzare un progetto innovativo, ambizioso e in grado di garantire al Cantone Ticino posti di lavoro, sviluppo tecnologico e competitività.

Con le considerazioni sopraesposte invitiamo il Parlamento ad approvare il messaggio n. 6911 del 18 febbraio 2014 concernente:

- l'approvazione della Convenzione del 12 novembre 2013 per la costituzione della Fondazione Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria presso le Officine FFS di Bellinzona;
- l'approvazione dello statuto della Fondazione e dell'adesione alla stessa nonché lo stanziamento del credito per la partecipazione di 20'000 franchi al capitale di Fondazione;
- lo stanziamento di un sussidio a fondo perso di 2'125'000 franchi a favore della costituenda Fondazione per il periodo dal 2014 al 2018.

Per la Commissione gestione e finanze:

Gianni Guidicelli e Pelin Kandemir Bordoli, correlatori

Bacchetta-Cattori - Badasci - Bignasca A. -

Brivio - Caimi - Chiesa (con riserva) - Dadò -

Foletti - Garobbio - Gianora - Guerra -

Lurati S. - Savoia - Solcà