

Mandato al Polo Siemens di Novara da parte delle FFS?

Risposta del 21 giugno 2018 all'interpellanza presentata il 6 giugno 2018 da Giancarlo Seitz

L'interpellante si rimette al testo.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA - L'interpellanza si riferisce a un articolo apparso recentemente sul quotidiano economico "Il Sole 24 ore" secondo cui il Polo Siemens di Novara si assicurerebbe la manutenzione di una flotta di 18 locomotive Siemens Vectron gestite dalla Divisione SBB Cargo international delle Ferrovie federali svizzere (FFS). Le risposte sono state concordate con il Dipartimento del territorio (DT) e sono nell'ordine in cui sono state poste le domande.

- 1. Visto il vostro continuo contatto con la direzione delle FFS eravate al corrente di questo sistema di appalto che non prende in considerazione il nostro territorio e quello della Confederazione per lo sviluppo di AlpTransit... a fior di miliardi pubblici, che viene usato anche da FFS Cargo?*

SBB Cargo international, che opera nel settore del traffico combinato e treni-blocco sull'asse internazionale nord-sud, tra i porti del Mare del nord e l'Italia settentrionale, è una società affiliata delle FFS, partecipata con la società Hupac SA. Questa società operante a livello internazionale si avvale di una propria autonomia imprenditoriale che comprende anche la gestione del proprio parco veicoli e del loro finanziamento. Secondo le informazioni assunte da FFS, le locomotive in questione sono state noleggiate da SBB Cargo international da una terza società, la LokRoll AG, che ne è proprietaria. Si tratta di materiale rotabile nuovo, che è stato venduto dal produttore con l'opzione "servizio completo", del quale SBB Cargo international è solo utente, pertanto non ricopre il ruolo di soggetto competente per la manutenzione.

- 2. Non vi pare che, vista la situazione delle Officine di Bellinzona, la trasparenza delle FFS sia alquanto discutibile visto anche un ulteriore investimento nelle Officine di Biasca di manutenzione per i locomotori AlpTransit di oltre 70 milioni?*
- 3. Secondo voi la strategia delle FFS, che usano alla grande il nostro territorio da più di un secolo e oltre, non vi pare una mancanza di "lealtà, riconoscenza e rispetto"?*
- 4. Il Canton Ticino, oggi e in futuro, sarà la chiave del trasporto su rotaia nord-sud (e viceversa) dell'Europa; restiamo in tribuna a guardare l'uso del nostro territorio e il riparto economico che per un minimo di riconoscenza penso ci aspetti?*

I tre quesiti ruotano intorno agli stessi argomenti per cui darò un'unica risposta. Negli ultimi anni tra il Cantone e le FFS si è instaurata una buona collaborazione a diversi livelli istituzionali, fondata sul confronto diretto e, laddove possibile, sulla condivisione di progetti d'interesse comune. Un importante passo concreto in questa direzione è stato compiuto a fine 2016 con la firma della "Prospettiva generale Ticino". Si tratta di un programma di lavoro che fissa obiettivi comuni per concretizzare progetti riguardanti le offerte di mobilità, l'adeguamento delle strutture e la valorizzazione delle aree delle stazioni. Ciò permette di coordinare i progetti d'interesse comune con un orizzonte temporale al 2020 e oltre, con lo scopo di generare valore aggiunto per gli utenti e promuovere lo sviluppo e l'occupazione

in Ticino con il coinvolgimento nei lavori della Città e dei Comuni interessati. Con questo documento le FFS e il Cantone Ticino hanno dato avvio a una più stretta collaborazione per l'attuazione di progetti d'interesse comune, con l'obiettivo di sfruttare appieno le opportunità offerte dai nuovi collegamenti ferroviari, in particolare della galleria di base del San Gottardo e del Monteceneri.

Per quanto riguarda la situazione specifica delle Officine FFS di Bellinzona, ricordiamo che la questione dei volumi di lavoro per i prossimi anni è principalmente trattata in seno alla Piattaforma d'informazione e di escalation, gremio appositamente istituito dalle FFS e dai loro partner sociali che prevede, se necessario, anche il coinvolgimento delle autorità politiche. La stessa si è già riunita in diverse occasioni in questo assetto allargato. I lavori di attuazione della "Prospettiva generale Ticino" hanno permesso poi di costruire un percorso condiviso anche per quanto riguarda il futuro delle Officine di Bellinzona. La disponibilità delle FFS a realizzare un nuovo stabilimento industriale all'avanguardia ha permesso di spostare l'orizzonte temporale delle discussioni sul medio-lungo termine, con prospettive di sviluppo fino al 2050-2060. Su questa base sono iniziate le negoziazioni sfociate, l'11 dicembre 2017, nella sottoscrizione della dichiarazione d'intenti tra il Cantone, la Città di Bellinzona e le FFS, che attende ora la sua concretizzazione. In questo senso il Consiglio di Stato auspica di poter continuare assieme a tutte le parti interessate sulla strada del dialogo costruttivo e del rispetto reciproco.

SEITZ G. - Quando su "Il Sole 24 ore" appaiono certe fotografie e articoli che concernono la Divisione Cargo, come successo il 30 maggio scorso, resto perplesso; essa è determinante riguardo alle Officine di Bellinzona.

Abbiamo visto quello che è successo con la Posta, con la Raiffeisen, oltre che con le FFS: sono quelli di fuori che prendono certe decisioni, pur trattandosi di società (svizzere, federali, di noi cittadini) situate sul nostro territorio. C'è da chiedersi, in un caso del genere, se non c'era la possibilità di far lavorare una ditta svizzera. Guarda caso, a una riunione ho conosciuto un rappresentante della ditta (svizzera) Stadler, nata a Winterthur 75 anni or sono; ebbene, essa conta 14 fabbriche, 23 sedi in Europa e 7 mila dipendenti, di cui 50 in Svizzera. Si tratta di un'azienda impressionante, che costruisce treni merci da 700-1'300 metri di lunghezza di primissima qualità e ciò nonostante vanno a prendere le locomotive tedesche passando dal nostro territorio (e non da Abbiategrasso); anche le Officine di Bellinzona sono svizzere: è questo è il punto. Fidarsi è bene ma non fidarsi è meglio. Qui c'è qualcosa che non funziona: le FFS hanno usato un territorio nostro che vale 20 miliardi per costruire AlpTransit e poi una ditta di Novara ottiene la manutenzione per 15 anni della flotta di 18 locomotive gestita dalla Divisione Cargo. Non vi do colpe, ma forse bisognerebbe parlare chiaro con quei signori e sapere effettivamente cosa fanno, perché si tratta di una cosa inammissibile: fate voi il conto di quanto guadagneranno con queste manutenzioni.

La gente comincia ad averne piene le scatole di simili situazioni; con le FFS ne abbiamo già viste tante negli ultimi dieci anni e ora vanno anche a prendere le locomotive della Siemens.

Ringrazio il Consigliere di Stato per la risposta; il sottoscritto non è contrario, ma forse è giunto il momento di parlare chiaro ed esigere un incontro con il Direttore delle FFS e verbalizzare quanto dice, magari con il supporto di un giurista, perché non mi fido più. Dobbiamo cominciare a pretendere che sul nostro territorio vi sia un dare e un avere, cosa che in questo caso non si è realizzata.

Soddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

