

Servizi del Gran Consiglio  
6501 Bellinzona

Il presente formulario  
è da inviare via e-mail  
[sgc@ti.ch](mailto:sgc@ti.ch)

## INTERPELLANZA

### Officine FFS di Bellinzona: Tewanna Ray si è nuovamente accampato ai piedi di Castelgrande!

**Presentata da: Matteo Pronzini**

Cofirmatari: Arigoni Zürcher - Lepori Sergi

**Data: 4 marzo 2022**

#### **Motivazione riguardo l'interesse pubblico e l'urgenza** [cfr. art. 97 cpv. 1 ultima frase LGC]

L'interesse pubblico è dato dal fatto che l'autorità cantonale ha stanziato 100 milioni e inoltre vi deve essere una grande attenzione ad ogni posto di lavoro che viene soppresso in Ticino.

L'urgenza è data considerato che vi sono delle commesse che le FFS vogliono esternalizzare. Le stesse potrebbero essere date alle Officine FFS di Bellinzona dove attualmente manca lavoro.

#### **Testo dell'interpellanza**

Da oramai più di tre anni, a scadenze regolari, le FFS annunciano un aumento dell'investimento finanziario e del personale per le "nuove" Officine FFS a Castione. Le lavorazioni ed i prodotti che saranno svolti a Castione rimangono sempre gli stessi. Detta in altro modo: a parità di lavoro ci raccontano che il personale occupato e l'investimento sarà molto maggiore a quanto indicato nel 2019. Vale la pena aggiungere che in tutti i casi, anche tenendo per buona la regolare lievitazione del numero di dipendenti che dovrebbero essere occupati nel nuovo stabilimento vi sarà sempre una perdita in relazione al personale occupato oggi nelle Officine FFS di Bellinzona e nei Servizi Industriali di Bellinzona-Pedemonte.

Ad ogni occasione il ceto politico, con alla testa il Consiglio di Stato ed il Municipio di Bellinzona, lodano e benedicono le FFS per la loro generosità.

Contemporaneamente alle FFS di Bellinzona vi è una riduzione delle attività svolte. Nel corso dello scorso anno vi è stato l'annuncio dell'interruzione della manutenzione del materiale Cargo. In queste settimane si sta procedendo alla dismissione del reparto occupato nella rigenerazione e manutenzione delle sale. Anche in ambito di revisione e manutenzione delle locomotive di vecchia generazione vi è una forte riduzione del lavoro a seguito della dismissione (rottamazione) di queste macchine. Una situazione che crea non poche preoccupazioni per il personale tenuto anche conto che, da qui al 2026, ossia la data dell'annunciata messa in funzione dello stabilimento di Castione, vi sono ancora 4 anni buoni.

Contemporaneamente vi sono notizie che segnalano investimenti delle FFS ed esternalizzazione di importanti lavori, negli stessi ambiti in cui a Bellinzona si dismette. Pensiamo al settore del materiale merci, alla manutenzione delle sale e degli Eurocity (EC).

A titolo d'esempio riproduciamo queste due notizie pubblicate, negli scorsi giorni, da organi di stampa specializzati.

***175 Reisezugwagen des Typs Eurocity (EC) werden bis 2028 umfassend saniert und erneuert. Die Arbeiten erfolgen aus Kapazitätsgründen mehrheitlich ausserhalb der SBB***

*Insgesamt 175 Eurocity-Wagen (62 Wagen 1. Klasse, 113 Wagen 2. Klasse) werden bis 2028 umfassend erneuert und saniert. Zur Flotte gehören auch die Velowagen, alle Wagen mit behindertengerechten WC sowie die 12 Panoramawagen. Bei der Sanierung werden Korrosionsschäden beseitigt, die Wagenkasten neu lackiert und energiesparende mobilfunkdurchlässige Fensterscheiben eingebaut. Die Wagen erhalten in der 1. und 2. Klasse neue Teppiche, die Sitzpolster werden wo notwendig ersetzt. Mit der Neulackierung wird zudem das Aussendesign aufgefrischt und dem aktuellen SBB Design angepasst.*

*Die Sanierung eines ersten Prototyps ist im zweiten Halbjahr 2022 geplant, die Serienfertigung erfolgt von 2023 bis 2028. Die instandgesetzten EC-Wagen werden im Fernverkehr voraussichtlich bis mindestens 2037, im Interregio-Verkehr und auf internationalen Verbindungen eingesetzt. Wie bei den EW IV werden auch bei den Eurocity-Wagen die Türsysteme modifiziert und gemäss den neusten Sicherheitsstandards umgebaut*

***Die SBB vergrössert ihre Instandhaltungskapazitäten***

*Vorgesehen ist, 136 der 175 Wagen bei einem externen Anbieter sanieren zu lassen. Darüber hinaus bestehen Optionen für weitere 57 Wagen. Der Auftrag wird öffentlich ausgeschrieben. Die Erneuerung der übrigen 39 Fahrzeuge erfolgt SBB-intern in den Werken Olten und Yverdon-les-Bains. Die Vergabe an einen externen Anbieter ist notwendig, weil auf Grund vieler gleichzeitig laufender Modernisierungs- und Revisionsvorhaben die Kapazitäten bzw. die Reparaturgleise in den eigenen Werken nicht ausreichen. Die SBB arbeitet intensiv daran, schweizweit ihre Instandhaltungskapazitäten sukzessive zu erhöhen, um dem absehbaren Angebots- und Flottenwachstum zu entsprechen*

*Zurigo, nuova lavorazione sale montate (FFS news)*

*Le ruote dei treni percorrono in media tra i 200 000 e i 400 000 km prima di essere riprofilate dalle FFS. A tale scopo, nella stazione di preparazione di Zurigo è stato recentemente messo in funzione un capannone di manutenzione.*

*Gli specialisti della manutenzione e della pulizia delle FFS lavorano in due capannoni di nuova costruzione al centro del fascio di binari della stazione di preparazione dei treni di Zurigo, proprio accanto al ponte Duttweilerbrücke di Zurigo-Aussersihl: in questo centro per le sale montate, le sale montate dei treni viaggiatori vengono riprofilate per tornare a scorrere di nuovo senza problemi e in modo silenzioso. Lo strumento centrale per farlo è il cosiddetto «tornio sottopavimento» da 45 tonnellate, che è stato consegnato e installato nel 2021, e sul quale lavorano alla riprofilatura gli specialisti delle varie sale montate. «Con il nuovo impianto possiamo lavorare su fino a 20 sale montate al giorno senza doverle prima smontare», dice il capoprogetto Walter Bucheli. Questo è possibile per tutti i veicoli del traffico viaggiatori con una lunghezza fino a 202 metri.*

*Misurare le ruote durante il lavaggio*

*La manutenzione professionale delle sale montate è importante per la sicurezza e la comodità dei viaggiatori. Solo sui treni viaggiatori sono installate circa 18 000 sale montate. In media, a seconda del tipo di veicolo, della tratta e delle condizioni d'esercizio, percorrono tra i 200 000 e i 400 000 chilometri prima di essere riprofilate. In questo processo, la superficie della ruota viene «tornita» a tal punto che le cosiddette sfaccettature vengono eliminate e si può garantire uno scorrimento regolare. Una sala montata può essere tornita dalle tre alle cinque volte prima di dover essere sostituita con una nuova. Per pianificare il processo di lavorazione delle sale montate nel modo più preciso possibile, le FFS utilizzano, tra l'altro, i cosiddetti impianti di misurazione al passaggio: durante il lavaggio esterno dei treni, vengono regolarmente misurate anche le sale montate. La loro usura viene controllata con precisione entro due decimi di millimetro. Questi e altri dati costituiscono poi la base per la*

*digitalizzazione della lavorazione delle sale montate, che viene applicata ai veicoli della S-Bahn di Zurigo dal cambiamento d'orario.*

*Le FFS aumentano le loro capacità di manutenzione La manutenzione dei treni del traffico viaggiatori è un settore centrale per le FFS. La manutenzione della flotta del traffico viaggiatori, e in parte di quelle di FFS Infrastruttura e FFS Cargo, viene effettuata presso un totale di 20 impianti dedicati. A tale proposito si distingue tra manutenzione vicina all'esercizio presso impianti di servizio (sosta dei treni circa una volta alla settimana per circa 3-6 ore) e manutenzione fuori dall'esercizio / pesante (revisioni, riparazioni di notevole entità, ammodernamenti; sosta dei treni / delle carrozze da 3 a 60 giorni). Circa 4000 collaboratrici e collaboratori si occupano di manutenzione per le FFS. Le FFS espandono costantemente le loro capacità di manutenzione per tenere il passo con la crescita dell'offerta e della flotta.*

È oggettivamente e francamente difficile pensare che al Consiglio di Stato e agli alti funzionari della Divisione economia queste notizie, e diverse altre, siano sfuggite.

Chiediamo dunque al Consiglio di Stato:

1. Come si spiega che a Bellinzona le FFS smantellino lavorazioni quali, ad esempio, la manutenzione delle sale, mentre a Zurigo, contemporaneamente, si inaugurano nuove strutture?
2. Come spiega la contraddizione tra le affermazioni delle FFS secondo le quali esse starebbe "espandendo costantemente le loro capacità di manutenzione per tenere il passo con la crescita dell'offerta e della flotta" e a Castione il numero degli occupati e la tipologia di lavorazioni sarà inferiore all'attuale?
3. Per quale ragione le FFS non hanno optato per portare alle Officine FFS di Bellinzona almeno una parte del risanamento e la manutenzione dei 175 Eurocity invece che esternalizzarli?
4. Le risposte che ci verranno fornite alle domande formulate in precedenza sono state elaborate da parte del DFE sulla base di una seria, autonoma ed oggettiva analisi della situazione o ci si è fidati, come sempre, ai pizzini passati dall'ufficio stampa delle FFS?
5. Nei due studi sulle prospettive dell'Officina FFS di Bellinzona che il Consiglio di Stato avevano commissionato alla SUPSI e alla BDO (allora diretta da Christian Vitta) emergeva un grande potenziale essendo il settore in piena espansione. Ciò malgrado le FFS hanno negato la possibilità alle OBe di continuare ad operare in questo segmento di mercato. Che valutazione fa su questa decisione (fatta astrazione della debole giustificazione della mancanza di spazi)?
6. Dove vengono svolti i lavori del settore carro tolti a Bellinzona?