

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

Risposta del 14 marzo 2022 all'interpellanza presentata il 4 marzo 2022 dal deputato Matteo Pronzini e cofirmatarie per l'MPS-POP-Indipendenti

PRONZINI M. - I lavoratori e le organizzazioni sindacali che seguono da decenni quanto succede alle Officine FFS di Bellinzona sono molto preoccupati. La ragione è semplice: alle Officine di Bellinzona dal 2019 si continua a promettere investimenti con cifre che continuano a lievitare. Oggi siamo attorno al mezzo miliardo di franchi. Nel frattempo aumenta anche il numero di occupati promessi, benché non sia chiaro per quando, ma si parla di un aumento. Rendo attenti però al fatto che anche se l'occupazione promessa aumenta resta comunque inferiore all'occupazione di oggi e un domani sarà spostata a Castione. I prodotti che si vogliono portare a Castione saranno gli stessi e nel 2030 arriveranno i famosi treni "Giruno" (proposti all'epoca dai sindacati). Quello che si vede in queste settimane però è che le attività a Bellinzona diminuiscono, l'attività legata alla manutenzione dei carri è stata spostata in altri stabilimenti FFS svizzeri. Tuttavia, leggiamo che per la manutenzione di alcuni convogli e materiale rotabile le FFS non hanno sufficienti capacità e devono portare il lavoro all'estero nei prossimi 15 anni. Inoltre, sempre le FFS, continuano a dire che occorre potenziare gli stabilimenti industriali. Infatti a Zurigo, Basilea e Yverdon gli stabilimenti sono stati potenziati. Ci chiediamo se c'è veramente la necessità di potenziare la manutenzione. La guerra di Putin in Ucraina conferma la necessità di mantenere all'interno dei confini nazionali questo tipo di lavorazione. Oggi sappiamo che fra risparmiare tre franchi o avere la sicurezza che i lavori siano svolti, è meglio la seconda ipotesi e quindi mantenere i lavori entro i confini.

Da una parte ci promettono tante cose ma nella realtà stanno smantellando anche le attività che già si facevano, portandole in altre Officine FFS. Dall'altra parte, a fronte di un aumento degli investimenti e dell'occupazione, non si vede un aumento dei prodotti. È come se in un garage le macchine da revisionare sono sempre 20 però il personale passa da 20 a 40 unità. Molto probabilmente questo sistema non funzionava già nei sistemi stalinisti e non funziona nemmeno in un'economia di mercato.

A fronte di tutto quanto appena esposto riteniamo che sia fondamentale che il Consiglio di Stato (che ha vinto la votazione¹ nel 2019, e ci complimentiamo), da una posizione di chiusura e di principio faccia un passo indietro e rifletta seriamente su quanto sta succedendo.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA -

Prima di entrare nel dettaglio delle domande, il Consiglio di Stato ci tiene a premettere che buona parte dei quesiti posti riguardano scelte o aspetti aziendali relativi alle FFS. Per questo motivo si è dovuto interpellare l'azienda stessa per ottenere le necessarie informazioni. Si rileva inoltre che queste informazioni possono essere ottenute direttamente dalle stesse FFS, eventualmente nel contesto dei gremi appositamente creati a tale scopo ossia i vari livelli di piattaforma. Peraltro alcune di queste informazioni sono già pubblicamente disponibili. Per il resto, come già sottolineato nell'ambito delle risposte ad

¹ Votazione cantonale del 19 maggio 2019 sull'[iniziativa popolare](#) *Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico*, primo proponente: Ivan Cozzaglio, 31.03.2008.

altri atti parlamentari, il Consiglio di Stato non commenta affermazioni o scelte riguardanti aziende esterne. Rispondiamo come segue alle domande poste.

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?*

Come si può anche evincere dalla comunicazione delle FFS citata nell'interpellanza in oggetto, le strutture di Zurigo si occupano esclusivamente di manutenzione leggera sulla flotta regionale zurighese, che per ragioni di tempo deve necessariamente essere svolta nelle immediate vicinanze. Le attività sulle sale vengono svolte direttamente sotto il treno (attività di riprofilatura, le sale non vengono quindi smontate).

2. *Come spiega la contraddizione tra le affermazioni delle FFS secondo le quali esse starebbero «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?*

Ciò che sta aumentando è la necessità di manutenzione per le flotte del traffico viaggiatori e il nuovo stabilimento industriale ferroviario di Arbedo-Castione rappresenta un elemento nella strategia di espansione delle capacità in questo ambito. Negli ultimi 10 anni i volumi riguardanti la flotta del traffico merci e segnatamente i carri merci sono invece fortemente diminuiti. Inoltre, come evidenziato anche nell'interpellanza in oggetto, stanno diminuendo fortemente anche i lavori sulle locomotive di vecchia generazione, a causa della loro costante rottamazione.

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?*

La comunicazione delle FFS citata nell'interpellanza fornisce quella che è a mente delle stesse Ferrovie il motivo dell'esternalizzazione e rappresenta dunque la risposta alla domanda.

4. *Le risposte che ci verranno fornite alle domande formulate in precedenza sono state elaborate da parte del Dipartimento delle finanze e dell'economia (DFE) sulla base di una seria, autonoma e oggettiva analisi della situazione o ci si è fidati, come sempre, ai pizzini passati dall'ufficio stampa delle FFS?*

Le risposte alle domande sono state preparate dai servizi dell'Amministrazione cantonale. Come indicato nella premessa sono state raccolte le necessarie informazioni contattando le FFS per quanto di loro competenza.

5. *Nei due studi sulle prospettive delle Officine FFS di Bellinzona che il Consiglio di Stato aveva commissionato alla Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (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 Officine di continuare ad operare in questo segmento di mercato. Che valutazione fa su questa decisione (fatta astrazione della debole giustificazione della mancanza di spazi)?*

Anche nel nuovo stabilimento industriale ferroviario di Arbedo-Castione sono previsti spazi per svolgere attività su locomotive e componenti del traffico merci e quindi le Ferrovie non impediscono alle Officine di Bellinzona di operare in questo segmento. Il nuovo stabilimento sarà destinato prioritariamente alla manutenzione del materiale rotabile di ultima generazione nel settore passeggeri e della flotta propria internazionale di FFS.

6. Dove vengono svolti i lavori del settore carro tolti a Bellinzona?

Secondo le informazioni ricevute da FFS, le revisioni dei carri merci in questione sono state rimesse nelle mani dei proprietari dei veicoli Cargo e Infrastruttura e le relative attività verranno svolte nello stabilimento di Cargo a Muttenz, permettendo l'esecuzione di progetti tecnicamente interessanti e ampi a livello di volumi sulla flotta Astoro da parte delle Officine di Bellinzona. Inoltre, sempre secondo informazioni ricevute da FFS, entro il 2023, sarà rinnovata l'Officina Cargo a Chiasso, che si focalizzerà sulla manutenzione di locomotive Cargo e carri merci e occuperà circa 25 collaboratori.

PRONZINI M. - Dispiace che ancora una volta nella risposta è stato letto esattamente quello che le FFS hanno indicato al Consiglio di Stato. Dispiace anche perché il Consigliere di Stato Christian Vitta in passato ha ricoperto la carica di direttore della filiale luganese della BDO SA e in quanto tale aveva vinto l'appalto pubblico per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico-economico per la creazione in Ticino di un Centro di competenze in materia di trasporto e mobilità ferroviaria presso le Officine FFS di Bellinzona. In tale frangente aveva scritto anche cose estremamente interessanti che contraddicono quanto stanno facendo oggi le FFS a Bellinzona. Dispiace che si continui a rimanere su questo livello, al posto di riflettere seriamente sulle ripercussioni che le scelte delle FFS stanno avendo per l'occupazione e lo sviluppo economico della nostra regione. Come per altre aziende anche qui la risposta è da Ponzio Pilato, ovvero quella di dire che noi non ci immischiamo con le scelte aziendali. Si potrebbero criticare anche risposte di questo tipo date per il gruppo farmaceutico Novartis SA² o per l'AGIE³ con la sola differenza che, in questo caso, il Cantone versa 100 milioni di franchi e il Comune di Bellinzona altri 20 milioni. Andiamo avanti così e fra alcuni anni rileggeremo la storia, a meno che nel frattempo i verbali non spariscano.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA - Sicuramente i verbali non spariranno e resteranno agli atti per testimoniare di scelte che il Cantone, unitamente alla Città di Bellinzona, sta facendo per salvaguardare la presenza industriale delle FFS in Ticino per i prossimi 50-100 anni. La posta in gioco è questa. Con quello che si sta portando avanti, si sta replicando quanto fatto all'inizio del secolo scorso. La storia ci mostra che sono stati fatti degli sforzi da parte del Cantone per garantire posti di lavoro. I posti di lavoro di domani non saranno ovviamente quelli del passato visto che c'è un'evoluzione nella tecnica ferroviaria.

² [Interpellanza](#): *Chiusura della Novartis di Locarno: ennesimo fallimento della politica economica del Consiglio di Stato*, Matteo Pronzini e cofirmatarie per l'MPS-POP-Indipendenti, 09.06.2021. [Risposta](#) del Consiglio di Stato, Risoluzione governativa n. 3356 del 30.06.2021.

³ [Interpellanza](#): *AGIE: tutti nella stessa barca, ma si comincia a buttare a mare i più deboli*, Simona Arigoni Zürcher e cofirmatari per l'MPS-POP-Indipendenti, 02.05.2020. [Risposta](#) del Consiglio del 20.05.2020.

Puntualizzo che anche gli studi effettuati alcuni anni fa e citati dal deputato mettevano in evidenza la diminuzione dei carri merci, che non rappresentavano il futuro dell'attività ferroviaria, la concentrazione sulla parte locomotori, la novità che è arrivata successivamente rispetto alle valutazioni allora fatte secondo cui le FFS si sono dette disposte a portare il traffico passeggeri in Ticino, ciò che non era il caso precedentemente. Senza dimenticare che rispetto all'ubicazione di Bellinzona si è trovata l'alternativa di Arbedo-Castione con lo sviluppo a Bellinzona di quello che sappiamo. Il fatto che il settore dei carri merci fosse, ed è tuttora, un settore a basso valore aggiunto e in declino era già stato messo in evidenza alcuni anni fa. Oggi è ancora confermato. Non si tratta quindi di qualcosa in contraddizione.

Ci tengo a sottolineare – visto che il deputato Pronzini segue da tanti anni il tema (come il sottoscritto) che sicuramente ci ha visto dalla stessa parte in alcune situazioni – che l'obiettivo ultimo di tutti è quello di garantire i posti di lavoro. Chiaramente ci sono due visioni diverse sul percorso per arrivare a questo obiettivo ma posso garantire che l'impegno è quello di assicurare un futuro alla presenza industriale delle FFS in Ticino. Invito a vedere il bicchiere mezzo pieno e a non dimenticare che le FFS nei prossimi 5 o 6 anni investiranno più di mezzo miliardo di franchi per realizzare uno stabilimento. Non si investono tanti soldi per fare qualcosa che poi non viene utilizzato.

A Chiasso sarà mantenuta una cellula sui carri merci. Siamo qui anche per fare gli interessi degli operai, impegniamoci quindi tutti nello sviluppo. Una volta che entrerà in funzione invece ci impegneremo nel perfezionamento dell'attività che ci sarà ad Arbedo-Castione.

Per quanto riguarda i soldi messi dall'ente pubblico (Cantone e Città di Bellinzona) sono sicuramente soldi che aiutano lo sviluppo della nuova Officina, ma in controparte l'ente pubblico riceve una fetta non indifferente di territorio vicino alla Stazione di Bellinzona. Terreno che è stato pagato sicuramente più caro del prezzo di mercato, ma lo sapevamo già, visto che era un incentivo anche alla realizzazione della nuova Officina.

Il tema delle Officine ci accompagnerà ancora per molto, ma oggi dobbiamo avere la volontà di guardare allo sviluppo della nuova infrastruttura.

Concludo assicurando che da parte nostra non vi è nessuna preclusione al dialogo o a partecipare ai vari gremi di lavoro. Ricordo anche che abbiamo sempre partecipato alla piattaforma di dialogo. La volontà è quella di continuare in questa direzione di dialogo e sviluppo di un progetto che marcherà il futuro industriale del Canton Ticino.

PINI N. - Vedo che il deputato Pronzini chiede di nuovo la parola ma avendo già parlato per due volte, l'unica possibilità che ha di riprendere la parola è quella di fare richiesta di discussione generale.

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