

#NO al binario morto

Perché votare NO all’Iniziativa “Giù le mani dalle Officine”

Premessa

Attraverso la sottoscrizione della Dichiarazione d’intenti dell’11 dicembre 2017, gli attori coinvolti (Cantone/Città e FFS) si sono orientati verso la realizzazione di un nuovo polo industriale nella regione del Bellinzonese. Questa soluzione permette di garantire a lungo termine la presenza di un importante stabilimento industriale FFS d’avanguardia – il più moderno d’Europa -, grazie alla possibilità di svolgere un più ampio ventaglio di lavori.

Se bisogna riconoscere che questo potrà avvenire anche per merito del movimento “Giù le mani dalle Officine” organizzatore dello sciopero di protesta contro le FFS per la ventilata possibile chiusura dello stabilimento nel 2008, oggi bisogna però rendersi conto che essendo nel frattempo cambiate molte cose si deve considerare inattuabile quanto previsto dall’Iniziativa e per certi versi addirittura controproducente. Si pensi unicamente al fatto che l’iniziativa obbligherebbe lo Stato a farsi promotore industriale in un campo in cui non ha nessuna esperienza sobbarcandosi i relativi rischi imprenditoriali. La Dichiarazione d’intenti è da considerarsi come un vero e proprio contro-progetto che oltre a soddisfare le esigenze di base dell’Iniziativa considera in modo equilibrato tutte le implicazioni ed opportunità date dal progetto stesso.

La dichiarazione sottoscritta tra Cantone/Città e FFS permette di raggiungere gli obiettivi attuabili dell’Iniziativa

- a. Il mantenimento di uno stabilimento industriale FFS nella regione
- b. L’insediamento di un parco tecnologico sull’area delle attuali Officine

Obiettivi che di fatto l’iniziativa stessa nel suo complesso oggi non è più adeguata a garantire.

L’intero progetto è invece una straordinaria opportunità di rilevanza cantonale affinché sul lungo periodo siano assicurati al Ticino posti di lavoro qualificati in un settore innovativo; si ricorda che al solo nuovo Impianto industriale sono previsti 200-230 posti di lavoro nel lungo termine.

Le FFS intendono dare all’attività industriale delle Officine una prospettiva di lungo termine sostenibile dal profilo aziendale assicurando che nel frattempo lo stabilimento attuale

continuerà la sua attività, nel rispetto del contratto collettivo di lavoro conducendo il processo di trasformazione in modo trasparente e con il coinvolgimento dei partner sociali.

Nel comparto della Stazione di Bellinzona troveranno spazio superfici di carattere produttivo-tecnologico e formativo, contenuti abitativi, di servizio, culturali, amministrativi e commerciali di prossimità.

In particolare il settore tecnologico-formativo sono previsti insediamenti di qualità che con la relativa rete di collegamenti (Switzerland Innovation, Tecnopolo Ticino e Greater Zurich Area) andranno a concretizzare diverse aspettative emerse dal Tavolo dell'economia per un Ticino

più imprenditoriale, grazie all'insediamento di centri di ricerca e sviluppo di aziende internazionali e startup innovative;

competitivo grazie ai legami con la rete di promozione dell'innovazione a livello nazionale;

ed interconnesso grazie alla collaborazione con la Greater Zurich Area, al ruolo dello sportello unico dell'Ufficio per lo sviluppo economico, all'incentivazione del rientro professionale di professionisti qualificati ed alla possibilità di ottenere una sede del parco nazionale dell'innovazione (Switzerland Innovation).

Il tutto in un'area estremamente ben servita dalla rete del trasporto pubblico in linea quindi con i principi dello sviluppo sostenibile.

L'intesa Cantone/Città/FFS va quindi ben oltre, e sulla base di progetti concreti, di quanto auspicato dall'Iniziativa.

1. L'iniziativa è vuole mantenere gli attuali posti di lavoro e crearne di nuovi:

con l'accettazione dell'iniziativa si otterrà l'effetto contrario

Con il trasferimento nel nuovo stabilimento industriale a Castione, le FFS garantiscono 200-230 posti di lavoro sul lungo termine. Il Cantone e la Città di Bellinzona creeranno sul sedime liberato dalle Officine l'Innoparc che permetterà l'insediamento di ditte, di istituti di ricerca e di scuole grazie ai quali saranno creati ulteriori posti di lavoro. Nuovi, ulteriori posti di lavoro di qualità, con profili professionali diversificati e altamente qualificati.

Il Centro di Competenza "msfi" entrerà a far parte dello Swiss Innovation Parc e potrà così godere di sinergie maggiori. Non solo collaborerà, come finora, con le FFS ma potrà anche avvalersi di collaborazioni con altri partner della mobilità integrata.

Il Centro di Competenza e le Officine hanno presenziato alla fiera specialistica di Berlino Innotrans. In collaborazione con le FFS, Centro di Competenza e SUPSI hanno lanciato il primo Master in "Railways and sustainable Mobility". Inoltre, le FFS si avvalgono del Centro di Competenza per consulenze e collaborazioni. Nella fase di trasformazione il Centro di Competenza sarà chiamato a partecipare con dei contributi formativi.

Dicendo NO all'iniziativa si creano i presupposti per salvaguardare posti di lavoro interessanti, con un futuro assicurato. I nostri figli e nipoti potranno contare su un'offerta lavorativa interessante e all'avanguardia.

2. Con l'iniziativa si manterranno in Ticino attività che con il progetto FFS il Ticino perderebbe.

Queste attività sono già perse.

Negli ultimi 8 anni il volume di lavoro legato ai carri merci è diminuito del 60% ca. Il mercato "Cargo" è volatile e non può dare garanzie di lavoro. Al giorno d'oggi i carri merci e le locomotive legate a questo mercato sono di proprietà di società di leasing che investono in questo mercato. Cargo è unicamente l'impresa di trasporto, un vettore che noleggia locomotive e carri per effettuare il trasporto. Sono le ditte proprietarie che decidono dove e a chi dare gli incarichi per le manutenzioni. Di norma vengono assegnati a stabilimenti vicino ai terminal merci.

Attualmente l'attività legata ai carri merci è pari al 25% del volume totale ed è costantemente sotto pressione per i costi. Gli stabilimenti concorrenti in Europa offrono tassi orari pari ad 1/3 di quelli proposti dalle Officine.

Le locomotive di vecchia generazione sono 324. L'ultima locomotiva di questa generazione sarà pensionata nel 2035. Tutte queste locomotive erano di proprietà FFS Cargo. Le locomotive di nuova generazione sono 50 e saranno mantenute nel nuovo stabilimento industriale. Le Officine si muovono in modo interessante nel mondo degli appalti delle locomotive. Ma altri fattori come l'ubicazione (Bellinzona non è ad un Terminal di traffico) e i prodotti (che a volte non possono circolare in Svizzera) giocano un ruolo importante in questo mercato molto competitivo. Ad esempio: nel 2018 le Officine hanno partecipato ad una gara d'appalto per la revisione di 22 locomotive. Nonostante una consolidata relazione con il cliente e un'offerta interessante, le Officine hanno ottenuto solo 6 delle 22 locomotive. Questo mercato non è una base sulla quale costruire un futuro solido.

Proprio per questo motivo, e per garantire posti di lavoro qualificati, le FFS hanno deciso di portare la manutenzione degli elettrotreni più moderni a Castione. Le flotte dei Giruno, dei Flirt (i nostri treni regionali) e degli ETR610 garantiranno una solida base per 200-230 posti di lavoro.

Questa manutenzione non è possibile effettuarla presso le Officine di Bellinzona poiché i treni non possono accedervi per una questione di lunghezza. Lunghezza che ne impedisce la movimentazione all'interno dell'Officina. Già oggi la manutenzione pesante dei Flirt (treni regionali) viene effettuata oltre Gottardo.

Già oggi le Officine si muovono sul mercato terzo ma questo mercato non può essere il pilastro delle officine. È un mercato volatile che non può garantire posti di lavoro a medio-lungo termine. Altri fattori come l'ubicazione (Bellinzona) e il prodotto da mantenere giocano un ruolo importante in questo mercato. Bellinzona non si trova ad un terminal del traffico merci e a volte i prodotti che vengono messi in appalto non possono o non riescono a circolare in Svizzera (sistemi di sicurezza o costruzione). Portiamo ad esempio la gara d'appalto del 2018 alla quale le Officine hanno partecipato. Questo appalto prevedeva la revisione di 22 locomotive. Nonostante una consolidata relazione con il cliente e un'offerta interessante le Officine hanno ottenuto solo 6 delle 22 locomotive previste dall'appalto.

*Lo studio che definisce i dettagli del **piano industriale** previsto per il nuovo stabilimento sarà disponibile per la fine di giugno di quest'anno. Esso ne definirà i dettagli: oltre alle manutenzioni dei treni Giruno, Flirt e ETR610 saranno previste lavorazioni di componenti, incarichi su progetto e appalti dal mercato terzo.*

Un'accettazione dell'iniziativa comporterebbe un cambiamento di strategia delle FFS. Giruno, ETR610 e Flirt dovrebbero essere mantenuti oltre Gottardo e in Ticino rimarrebbe unicamente la manutenzione "leggera" e le piccole riparazioni legata ai Giruno e ai Flirt. Visto la tendenza nel mercato merci non vedremmo come si riuscirebbe a creare tutto quel valore aggiunto che gli iniziativaisti promettono con il loro manifesto.

3. l'iniziativa vuole mantenere un'attività in un settore con grandi prospettive.

L'iniziativa si aggrappa ad un mercato che sta lentamente, inesorabilmente morendo per le Officine.

È vero che nei prossimi anni si prevede un aumento del traffico merci su rotaia di ca. il 30%. MA è altresì vero che Bellinzona NON si trova ad un terminal di questi traffici.

Per questo motivo, come d'altronde già oggi accade e anche per un motivo legato ai costi, le ditte proprietarie del materiale rotabile merci affideranno la manutenzione ad altri stabilimenti vicini ai terminal e interessanti dal profilo economico.

Il progetto del nuovo stabilimento industriale a Castione prevede di creare lo stabilimento più moderno d'Europa nel quale le FFS potranno eseguire la manutenzione della loro flotta passeggeri. Stabilimento, quello di Castione, che sarà un punto di riferimento per quanto riguarda la tecnica, i processi di lavorazione e della performance.

4. L'iniziativa costituisce uno strumento per sviluppare il potenziale industriale delle Officine

Gli iniziativaisti si aggrappano ad un passato che non esiste più. Le FFS hanno la responsabilità sociale di garantire posti di lavoro a lungo termine per le proprie collaboratrici e i propri collaboratori. Non solo ma i posti che saranno creati saranno posti di lavoro di qualità, altamente qualificati e orientati al futuro.

E l'unico scenario che può garantire uno sviluppo industriale a lungo termine è quello di puntare sulla manutenzione della flotta passeggeri FFS. Inoltre, con la creazione dello Swiss Inno Parc si creeranno ulteriori posti di lavoro con collaborazioni e sinergie che potranno solamente dare beneficio al panorama industriale/tecnologico ticinese.

Inattuabili o utopistici risultano gli altri elementi dell'iniziativa

La creazione di una Società di gestione mista dello stabilimento implicherebbe l'impegno pubblico in un'attività imprenditoriale che non si concilia affatto con il ruolo e soprattutto le competenze dello Stato. Un ruolo attivo del Consiglio di Stato nella creazione di una nuova realtà aziendale nel contesto ferroviario, una specie di cantonalizzazione delle Officine, un nuovo compito per il Cantone di difficile attuazione e un pericoloso e inaccettabile precedente di sostituzione dello Stato qualora le basi economiche di un'attività aziendale non fossero più date.

Le incognite legate alla possibilità di espropriazione di un'azienda della Confederazione, nel caso -quasi sicuro- di non accettazione di una conduzione mista da parte delle FFS e la questione dell'eventuale indennizzo sono tematiche dal potenziale estremamente pericoloso dal profilo giuridico, poco comprensibili dal profilo politico e sicuramente insopportabili da quello economico per il Cantone.

Senza contare che le FFS non hanno obblighi in quanto al mantenimento delle Officine in Ticino e pertanto l'uscita delle FFS dalla gestione dell'impianto comporterebbe obbligatoriamente l'entrata nel libero mercato del settore con un'evidente incognita in quanto alla concorrenzialità dello stabilimento.

Un salto nel buio da evitare a tutti i costi.

Evitiamo il BINARIO MORTO.