

Giù le mani dalle Officine: Per non perdere il treno del futuro un NO convinto

Nel 2008 le FFS presero la scellerata decisione di voler chiudere le storiche Officine di Bellinzona. Grazie al coraggio delle maestranze, alla solidarietà del popolo ticinese e all'azione congiunta di tutte le forze politiche questa decisione fu congelata dalle FFS che ritirarono il piano di ristrutturazione. L'iniziativa "Giù le mani dalle officine" ha esercitato quella indispensabile pressione politica che ha portato al futuro delle officine che è stato concepito con il progetto di un nuovo stabilimento industriale da 360 milioni in grado di garantire una base di partenza con 200/230 posti di lavoro qualificati. Negli scorsi giorni è giunto il prospetto informativo dell'associazione Giù le mani dall'officina con rivendicazioni e informazioni, in parte anche condivisibili, che però ha il difetto di non informare oggettivamente sul nocciolo della questione e in particolare sul disegno di legge che andremo a votare.

Questa legge presenta delle grosse criticità in particolare all'articolo 2 ove si ordina al Consiglio di Stato di condurre delle trattative con le FFS volte alla creazione di un'azienda propria di diritto pubblico con lo scopo di rilevare le attuali attività delle Officine e che lo stesso può ricorrere a misure d'espropriazione, per pubblica utilità, qualora la collaborazione con le FFS non andasse in porto.

Le FFS hanno più volte ribadito che il mercato della manutenzione nel settore merci è un mercato difficile, volubile e sempre più contraddistinto da margini poco interessanti. Oggi le FFS sono ancora proprietarie di 230 locomotive merci di vecchia generazione, che vengono tuttora revisionate a Bellinzona, che però verranno dismesse nei prossimi anni, infatti l'anno prossimo saranno 200, per diventare 120 nel 2025, 70 nel 2030 e 0 nel 2035. Le nuove locomotive merci non

vengono più acquistate ma prese in leasing e di conseguenza la manutenzione è inclusa nel pacchetto, essendo i proprietari che decidono dove e soprattutto a quali condizioni far eseguire la manutenzione. Attualmente solo 50 locomotive cargo di nuova generazione saranno di proprietà delle FFS.

Pertanto molto difficilmente per non dire sicuramente le FFS non parteciperanno a questa nuova società che peserà quindi totalmente sulle spalle di noi cittadini con chissà quali costi e quali conseguenze.

Vi chiedo di immaginare il possibile scenario che consisterebbe in un Cantone proprietario di un officina, su di un sedime espropriato alla confederazione e attivo in un mercato sempre più difficile come quella della manutenzione cargo senza avere le competenze, e soprattutto senza aver acquisito nessun appalto, cioè lavoro da eseguire. In poche parole un disastro imprenditoriale che metterebbe a serio rischio tutti i posti di lavoro con costi inimmaginabili per la comunità.

La vera salvaguardia dei posti di lavoro consiste nella certezza dei 200-230 posti di lavoro delle nuove officine, che avranno pure un potenziale di incremento se le maestranze e il management si mostreranno capaci e competitivi in ulteriori acquisizioni, senza poi dimenticare i tanti nuovi posti di lavoro che si creeranno sul sedime delle vecchie officine ove è previsto un quartiere intergenerazionale, il tecnopolo, l'innovation Park, servizi, strutture alberghiere, uffici, spazi pubblici e tanto altro.

Ora per non ritornare alla casella di partenza che rimetterebbe tutto in gioco, con tantissime incertezze e troppi rischi vi chiedo di votare un convinto NO all'iniziativa per non perdere il treno del futuro.

Henrik Bang, deputato PS al Gran Consiglio