
CoPe allargata Officine Bellinzona
Viale Officina 18
6500 Bellinzona



Lodevole
Consiglio di Stato
Residenza governativa
6500 Bellinzona

Bellinzona, 22 aprile 2011

Gentile presidente del Consiglio di Stato,

Onorevoli Consiglieri di Stato,

Con la presente, diamo volentieri seguito alla vostra lettera del 19 aprile in cui richiedete la lista dei problemi principali da noi constatati presso le Officine di Bellinzona (OBe).

A questo riguardo, non possiamo naturalmente esimerci dal trascurare la fase di vuoto dirigenziale che ci apprestiamo ad affrontare a seguito delle dimissioni del direttore Pedrazzini, comunicate mercoledì 20 aprile 2011.

Senza volerci addentrare in speculazioni, abbiamo ragione di ritenere che le difficoltà organizzative e di rapporto tra le Officine e la struttura centrale di FFS P-Operating abbiano per lo meno facilitato la decisione del direttore uscente. Si tratta infatti di un aspetto fondamentale, che sta condizionando negativamente l'evoluzione delle Officine.

Le OBe rivestono un ruolo molto particolare all'interno della struttura di manutenzione, derivante dal loro orientamento al settore merci e alla conseguente necessità di procurarsi incarichi di terzi. Ciò presupporrebbe rapidità e agilità dei processi decisionali, nonché una struttura contabile trasparente in grado di fornire i dati necessari sui costi di produzione e successivamente di provvedere in tempi brevi alla fatturazione delle prestazioni svolte. Il controllo del livello dei prezzi è invece di importanza secondaria, in quanto viene assunto dai clienti stessi, che li paragonano a quelli praticati dai concorrenti.

Per stessa ammissione delle FFS, la struttura di P-Operating è invece concepita per fornire un doppio controllo dei costi, in modo da garantire ai clienti interni la necessaria trasparenza sui costi di manutenzione. Questa struttura a matrice, che suddivide le responsabilità dei vari processi, di fatto si rivela estremamente opprimente per le OBe. D'altra parte, il sistema contabile delle FFS non è tutt'ora in grado di fornire con sicurezza i dati necessari alle OBe.

Come vi abbiamo indicato, vi sono poi anche problemi di organizzazione interna, sollevati più volte da noi, ma anche dalla "Task Force" inviata dalla direzione di Operating la scorsa estate. La partenza del direttore fissata per il 6 maggio 2011 non faciliterà evidentemente la soluzione. Questi problemi riguardano soprattutto la lacunosa organizzazione in generale delle attività e la pianificazione del lavoro e del materiale. Al riguardo, facciamo notare come tutta la problematica della fornitura del materiale (Supply Chain Management) era stata riconosciuta tale anche in tavola rotonda ed era oggetto di un importante capitolo della voce investimenti. Il relativo progetto di

automazione del magazzino, dopo diversi tentativi che hanno coinvolto successivamente diverse ditte private, è stato condizionato all'esito di un progetto pilota che verrà svolto entro il 2015 alle Officine di Olten.

In tavola rotonda erano pure stati ventilati importanti investimenti per il potenziamento dell'attività di rifacimento delle sale montate (assi + ruote), ritenuta a ragione come una competenza chiave delle Officine. Ad oggi, questa attività è in effetti oggetto di un importante riassetto, mirante però alla semplificazione dei processi più che all'aumento di capacità. Abbiamo fatto notare più volte, verbalmente e per iscritto l'opportunità di espandere questa attività, ricevendo però spiegazioni elusive, basate su dati che non hanno mai trovato conferma, nemmeno negli addetti alla vendita delle stesse OBe. Lo svolgimento del progetto citato sta adesso dando numerosi problemi e negli scorsi giorni abbiamo appreso che le OBe abbandoneranno il mercato delle sale dell'autostrada viaggiante, che verrebbe ripreso dalla ditta che gestisce questo traffico, la RAlpin.

Per maggior dettagli, ci permettiamo di allegare ancora una volta la lettera che elencava tutte le lacune delle OBe e che abbiamo inviato a fine anno al capo di Operating, signor Thomas Brandt.

A nostro modo di vedere, senza un intervento incisivo al quale le FFS tentano ad oggi in tutti i modi di sottrarsi, assisteremo alla concretizzazione di quanto la SUPSI, nel suo studio presentato la scorsa estate, ha descritto nel suo primo scenario, definito di "declino programmato". Appare infatti evidente la mancanza di volontà di trovare soluzioni alle esigenze particolari delle OBe che vadano oltre alle pur apprezzabili sinergie liberate dalla loro integrazione nella divisione viaggiatori.

Per questo, abbiamo sempre ritenuto che la realizzazione di un centro di competenze cantonale dovesse passare anche da una revisione delle strutture organizzative di Operating che lasciasse maggior libertà operativa alle OBe. E ravvisiamo nella richiesta delle FFS di mettere a concorso la seconda fase di uno studio, volta a concretizzare le conclusioni a cui un istituto di riconosciuta competenza come la SUPSI è giunto, come un tentativo di ritardare e di ostacolare la realizzazione in cui noi, ma anche verosimilmente tutta la popolazione che aveva sostenuto le Officine e l'iniziativa per la creazione di un polo tecnologico, ripone molte speranze.

Per questi motivi, ribadiamo la nostra convinzione che si debba procedere ad un primo dibattito in cui le parti interessate a livello regionale coordinino le rispettive posizioni relative al centro cantonale di competenze.

In questo senso, ci permettiamo di sollecitare un incontro urgente, volto ad approfondire i vari aspetti di questa vicenda, alla luce anche dei recentissimi avvenimenti.

In attesa di un vostro riscontro, ci è grata l'opportunità di porgere distinti saluti

Per la CoPe allargata
G.Frizzo



SEV
P.Gianolli



Transfair
M.Carelle



UNIA
M.Pronzini



Allegati: citati