

Segretariato regionale Bellinzona
viale Stazione 31
Casella postale 1469
CH-6501 Bellinzona

Telefono +41 (0) 91 825 01 15
Telefax +41 (0) 91 826 19 45
sev-ticino@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Pietro Gianolli
Diretto +41 (0) 91 825 01 15
pietro.gianolli@sev-online.ch



Chiasso, 17 febbraio 2011
Gi

Officine FFS Cargo di Chiasso

1. Situazione attuale

FFS Cargo SA dispone a Chiasso di una struttura per la manutenzione del materiale rotabile, suddivisa in due parti:

- l'officina per la manutenzione locomotive; che occupa 18 persone
- l'officina per la manutenzione di vagoni merci, che occupa attualmente 19 persone (di cui 3 con un rapporto di lavoro precario, ma impiegate da oltre tre anni)

2. Problematica

Diversi segnali lasciano presagire un drastico ridimensionamento dell'officina carri entro il 2011 / 2012, mentre la funzione dell'officina locomotive non dovrebbe essere rimessa in discussione sino all'apertura della linea di base (2017).

Per valutarli correttamente, è utile ripercorrere le tappe principali della recente storia della manutenzione del materiale rotabile delle FFS:

- a seguito della riforma delle ferrovie, votata a fine degli anni '90 dal Parlamento, la manutenzione è stata suddivisa nelle divisioni viaggiatori e merci (Cargo). La maggior parte delle strutture ticinesi è stata attribuita a Cargo.
- In seguito, le Due divisioni hanno suddiviso la manutenzione "pesante", svolta dalle Officine principali, da quella "corrente", svolta anche a Chiasso.
- Per rimediare alle continue difficoltà di Cargo, le FFS nel 2008 hanno riunito tutta la manutenzione pesante, affidandola alla divisione viaggiatori. Ciò ha portato, tra le altre conseguenze, ad un certo isolamento della struttura di Chiasso.

Attualmente, l'officina carri di Chiasso si occupa delle riparazioni dei carri merci in transito, nonché della manutenzione corrente dei carri di FFS Cargo e di quelli della ditta Hupac. Nonostante sino ad oggi l'occupazione sia stata buona, come detto in apertura, vi sono due aspetti suscettibili di portare ad un ridimensionamento:

- la Hupac si è dotata di una propria struttura di manutenzione a Busto Arsizio, che sta progressivamente diventando operativa. Il volume di lavoro commissionato all'officina di Chiasso è di conseguenza destinato a diminuire (nel 2009 l'officina di Chiasso ha svolto per la Hupac un fatturato di circa 5 milioni, mentre per il 2011 è stato sottoscritto un contratto per soli 500'000 franchi).
- l'ennesima ristrutturazione di FFS Cargo, che nel 2011 si suddividerà nei settori internazionale e interno. L'internazionale si concentrerà sui treni completi, trascurando i carri singoli, con una presumibile diminuzione delle richieste di prestazioni per l'Officina di Chiasso.

La somma di questi due fattori rischia veramente di compromettere la sopravvivenza della struttura, nella sua forma attuale. Va anche considerato come negli ultimi tempi Cargo abbia provveduto a ridimensionare gli effettivi, rinunciando a rimpiazzare le partenze e trasferendo 6 persone alle Officine di Bellinzona. Altri tre collaboratori lasceranno a breve l'officina carri (oltre a una dell'officina locomotive) avendo trovato un'altra collocazione in seno all'azienda.

3. Possibili alternative

Occorre tener presente che Cargo impiega le sue strutture unicamente per esigenze proprie, trascurando deliberatamente, per scelta aziendale, di svilupparne i servizi acquisendo incarichi da concorrenti nel settore dei trasporti.

Cargo non è neppure interessata ad ampliare le attività delle sue strutture, riprendendo compiti svolti, per esempio, dalle officine di Bellinzona.

Proprio queste ultime hanno confermato come il settore conosca un certo aumento della domanda, evidenziato anche dallo studio svolto dalla SUPSI per incarico del Consiglio di Stato.

Le conclusioni di questo studio riportavano, tra gli scenari possibili, la realizzazione di un centro di competenze cantonale, in grado di sviluppare nuovi incarichi in tutto il settore della mobilità sostenibile.

Più precisamente, la proposta di realizzare un centro di competenze permetterebbe un maggiore radicamento delle officine di Bellinzona, conferendo loro un ruolo più ampio, segnatamente quello di nodo di un futuro cluster del trasporto e della mobilità sostenibile che, a sua volta, può svilupparsi ulteriormente all'interno di un sistema regionale d'innovazione in grado di coinvolgere non solo il Bellinzonese, ma anche altre regioni del cantone dove si trovano concentrate le maggiori attività legate ai trasporti ferroviari, in primis la regione del Mendrisiotto. Per questo motivo, il centro di competenze si prefigura come un sistema diffuso e policentrico di attori, strutture ed attività, nel quale potrebbe trovare una sua collocazione anche l'Officina di Chiasso. Questa eventualità potrebbe non solo portare ad un consolidamento dell'attuale struttura, ma anche permetterle un rilancio, rafforzando anche il ruolo di Chiasso sull'asse ferroviario del Gottardo.

Collaborazioni tra le Officine di Bellinzona e l'Officina di Chiasso sarebbero possibili già a brevissimo termine, compiendo primi passi concreti verso il centro di competenze.

Riteniamo utile anche rilevare come, in un quadro di liberalizzazione e globalizzazione che sta progressivamente erodendo le funzioni svolte negli ultimi decenni dalla stazione di Chiasso in tutti gli ambiti ferroviari, il settore della manutenzione appare come uno dei pochi suscettibili, al di là delle attuali apparenti difficoltà, di mantenere a Chiasso un'occupazione ferroviaria qualificata.

Ci permettiamo quindi con la presente di sollecitare l'appoggio compatto delle forze politiche locali e cantonali affinché queste possibilità non vengano ignorate a seguito di considerazioni interne non necessariamente rivolte al lungo termine.

Sindacato del personale
dei trasporti SEV

Segretariato ticinese



P. Gianolli