

Un centro di competenza della mobilità ferroviaria in Ticino

Dibattito Lo si propone a conclusione di una ricerca della Supsi sulle Officine Ffs di Bellinzona

Sergio Agustoni

Il futuro degli stabilimenti industriali Ffs di Bellinzona (SI-Bel) potrebbe giocarsi nell'ambito di un centro di competenza diffuso e policentrico sui trasporti e la mobilità sostenibile di persone e merci. È l'ipotesi più accreditata dallo studio Supsi effettuato su mandato del Consiglio di Stato, in relazione all'iniziativa popolare per la creazione di un polo tecnologico ferroviario.

Si di massima del Consiglio di Stato, le Ffs sono pronte a discuterne, gli operai chiedono passi concreti

La ricerca della Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana, coordinata da Roman Rudel, ha un eminente valore conoscitivo; ripercorre i cambiamenti del sistema ferroviario in Europa tra liberalizzazione e privatizzazione e analizza comparativamente il settore della manutenzione. Il piano di Ffs Cargo di ristrutturazione e smantellamento delle Officine bellinzone, rientrato dopo lo sciopero del marzo 2008, non era giustificabile né sul piano aziendale né su quello strategico e contraddiceva del resto la volontà precedente di farne l'unico centro di competenza della grande manutenzione delle locomotive tradizionali e moderne. Lo studio Supsi dimostra che gli SI-Bel restano competitivi, hanno costi del personale stabili, assicurano impieghi preziosi per l'intera regione e si possono inserire in un rapporto virtuoso con il sistema formativo, la ricerca & sviluppo e l'innovazione tecnologica nel Cantone. Tuttavia l'analisi Swot (punti forti, opportunità, debolezze e criticità) rivela anche le carenze dell'assetto attuale. Il personale ha competenze professionali specialistiche, ma l'insufficiente ricambio generazionale potrebbe provocare

l'erosione del know how. Gli investimenti recenti risultano poco organici e il capitale infrastrutturale non è aggiornato ai moderni standard qualitativi e tecnologici; tendenzialmente si registra il declino dell'importanza delle locomotive di linea e la generalizzazione degli elettrotreni, ciò che rende fragile a medio termine la posizione degli SI-Bel a livello nazionale ed europeo. Affiancato alla produzione, il settore «engineering» presenta forti potenzialità che sono però ancora poco utilizzate. Lo spazio di mercato è principalmente concentrato fuori cantone e legato al cliente interno Ffs Cargo; la mancanza di autonomia decisionale frena il miglioramento della gestione della clientela e lo sfruttamento dei potenziali di mercato. La logica interna alle Ffs che contraddistingue gli SI-Bel è essenzialmente funzionale e verticale, in contrapposizione a una prospettiva territoriale. I rapporti d'interdipendenza con gli attori locali - imprese, centri di ricerca e università - restano limitati e vi è una scarsa propensione all'apertura verso l'esterno. La criticità maggiore concerne la collocazione strategica della manutenzione in seno all'azienda madre e la modalità di gestione schizofrenica delle Officine bellinzone: centro di costo versus centro di profitto.

Lo studio Supsi offre inoltre un quadro inedito delle attività di servizio nel settore dei trasporti a cui si riconducono pure gli SI-Bel. Nel 2008 in Ticino si contavano 40 aziende con 2136 collaboratori; ben oltre la metà ovvero 21 aziende e 1416 addetti erano attivi nella regione funzionale del bellinzone. Da soli gli SI-Bel, impresa di dimensioni medio-grandi, contavano 349 impieghi, conseguivano ricavi di 140 milioni di franchi (compresa la quota molto elevata di scorte) e generavano un indotto di 12 milioni.

Partendo dall'analisi delle prospettive aziendali e del retroterra territoriale, i ricercatori Supsi affrontano infine la questione delle tipologie dei poli di sviluppo: distretto industriale, tecnopo-

Le Officine Ffs di Bellinzona: lo studio Supsi traccia uno scenario interessante. (CdT - Mathis)



lo e parco scientifico. Fra tre scenari possibili scelgono in sostanza una variante supplementare: il centro di competenza attorno agli SI-Bel, che meglio si adatta alla complessa configurazione di attori, strutture e attività decentrate e che potrebbe opportunamente incentivare lo sviluppo economico regionale. Il centro di competenza conferirebbe alle Officine il ruolo di perno di un futuro «cluster della mobilità» e permetterebbe un loro maggiore radicamento in un sistema regionale d'innovazione che coinvolge lo spazio funzionale bellinzone fino a Biasca e il resto del Cantone fino al Mendrisiotto con la stazione di Chiasso. In tal senso sarebbe un banco di prova della nuova politica regionale e potrebbe originare la filiera «trasporti e mobilità sostenibile» da collegare a quella delle energie rinnovabili. Diversamente dai parchi tecnologici, il centro di competenza è diffuso a livello cantonale e policentrico in considerazione dei diversi siti Ffs e della rete universitaria. Le attività comprendono i servizi integrati di manutenzione e altre pre-

stazioni a elevato contenuto scientifico e tecnologico. La promozione del trasferimento tecnologico, dell'innovazione e dell'imprenditorialità presuppone un aggancio organico al sistema scientifico e della formazione, analogamente a ciò che avviene già per le grandi imprese dell'industria ferro-tranviaria dell'Altipiano. La complessità della rete del centro di competenza esige una struttura di Governance progettuale e finanziaria nella forma giuridica del partenariato pubblico-privato (Ppp).

Il rapporto Supsi ipotizza una realizzazione in tre tappe, tra i 12 e i 18 mesi. Dapprima va realizzato uno studio di fattibilità approfondito, compresi la quantificazione e le modalità dell'impegno finanziario e il negoziato strategico con le Ffs; in seguito verrà costituito il partenariato pubblico-privato con una società a capitale misto e infine il centro potrà diventare progressivamente operativo.

Il governo cantonale ha espresso un consenso di massima alla variante del centro di competenza, le Ffs si dico-

no disponibili all'esame delle proposte e gli operai delle Officine, all'origine del ripensamento generale, sollecitano passi concreti. I ricercatori della Supsi hanno fatto la loro parte e sono disponibili ad accompagnare ulteriormente il progetto. A questo punto però l'impegno politico degli attori istituzionali deve prefigurare impegni vincolanti. Gli incontri sporadici nell'ambito della «tavola rotonda» possono difficilmente sciogliere il nodo delicato della trattativa con le Ffs, proprio mentre si avvicinano le scadenze cruciali del 2013 (rinneogiazione con Ffs Cargo) e del 2017 (tunnel Alptransit e cambiamento radicale della trazione ferroviaria). Una politica industriale e territoriale innovativa esige risorse intellettuali, finanziarie e relazionali tangibili e una volontà esplicita di valorizzazione delle potenzialità esistenti e future nel solco della mobilità sostenibile. È la sfida sistemica della nuova politica regionale in funzione di un bene comune di valenza non soltanto locale bensì anche cantonale e nazionale.

Nuove regole per il capitale delle banche

Finanza Le proposte attualmente in discussione dovranno tener conto della necessità di evitare nuove crisi del sistema, ma anche di non ostacolare la ripresa dell'economia

Ignazio Bonoli

Se, da un lato, i risultati dello «stress test» delle banche in Europa sono stati bene accolti (vedi «Azione» del 9.8.2010), dall'altro si è fatta notare da più parti la scarsa incisività dei parametri utilizzati per queste valutazioni. Già il fatto che soltanto sette delle 91 banche esaminate non abbiano superato il test ha sollevato qualche dubbio sulla sua efficacia. In questi sette istituti, nel caso ipotetico di peggioramento della situazione entro la fine del 2011, la quota di capitale proprio scenderebbe sotto la quota di riferimento del 6 per cento. Il minimo stabilito dalla regola attuale è però soltanto del 4 per cento. Il capitale necessario per superare il test per le sette banche in questione sarebbe quindi di 3,5 miliardi di euro.

Questa quota modesta di capitale necessario ha quindi sollevato più di un dubbio presso gli esperti del settore. Tanto più che altre valutazioni, come quella della Goldman Sachs, indicavano una cifra di almeno 38 miliardi di euro. Va detto che nel frattempo queste banche avevano potuto aumentare il loro capitale grazie a sottoscrizioni private, ma anche a copiosi aiuti dello Stato. Si



La Bri a Basilea, sede dei governatori delle banche centrali. (Keystone)

tratta, secondo i parametri degli accordi di Basilea (Tier 1), di 197 miliardi di euro, che corrispondono all'1,2 per cento di questa quota di capitale.

Il risultato di uno «stress test», come quello appena eseguito, dipende non soltanto dalla solidità finanziaria della banca presa in esame, ma anche dalla valutazione generale della situa-

zione economica in cui opera. Ora, proprio l'intervento di salvataggio di alcuni Stati, durante i momenti peggiori della crisi finanziaria, ha sollevato parecchie discussioni. In particolare, nello scenario peggiore per il 2011 si è tenuto conto di un'eventuale perdita di valore dei titoli di Stato detenuti dalle banche, ma non di un'eventuale bancarotta dello Stato stesso. Tuttavia, partendo dal principio secondo cui i prestiti statali saranno rimborsati alla scadenza e le banche valutano scadenze piuttosto lunghe, si è potuto considerare minimo questo rischio di bancarotta.

Anche sul piano politico sarebbe stato pericoloso prevedere un fallimento delle operazioni di salvataggio delle banche, dando ragione a coloro che sostengono la tesi secondo cui una banca è un'azienda come un'altra del sistema economico e può anche fallire. Comunque, i dati dello «stress test» sono stati pubblicati banca per banca e accompagnati da una serie di altri dati che hanno compiutamente informato il mercato sulle singole situazioni. E il mercato ha accolto bene queste informazioni, concentrandosi in parte sulla situazione di quelle banche che hanno superato di misura il test.

Forse per questo, ma anche per le proteste di molte banche, il Consiglio dei governatori delle banche centrali, che siede a Basilea, ha annacquato alcuni elementi del pacchetto di riforme concernente le quote di capitale proprio delle banche, che dovrebbe entrare in vigore alla fine del 2012. Tra i temi controversi spicca il limite all'indebitamento «Leverage Ratio» delle banche, che dovrebbe entrare in vigore soltanto nel 2018 e a patto che l'esperienza che si sta facendo in America dia buoni risultati. Altri punti aperti rimangono le partecipazioni minoritarie in altri istituti, nonché la contabilizzazione di titoli di aziende ben quotate nel capitale proprio e non solo di titoli di Stato.

Queste nuove regole per il capitale proprio delle banche e la liquidità, note come «Basilea III», dovranno comunque essere perfezionate in un prossimo incontro del «Consiglio» previsto per settembre. Il suo presidente ha già anticipato che le nuove regole dovranno in ogni caso permettere alle banche di sostenere la ripresa dell'economia che si sta delineando. È anche possibile che in questa situazione venga concesso alle banche un tempo maggiore del previsto per i necessari adeguamenti.

Uno dei punti cardine rimane comunque il già citato limite massimo di indebitamento («Leverage Ratio»). Se nel principio si è trovato un accordo per un metodo semplice e trasparente e non collegato con i rischi operativi, resta aperta la questione della valutazione nel capitale proprio di posizioni «fuori bilancio». Negli Stati Uniti si è infatti visto che, contro la regola vigente, certe banche hanno scorporato alcune posizioni al bilancio, riducendo così il livello dei rischi. Ora si sta facendo strada l'idea di adottare un limite (per esempio il 10 per cento dell'esposizione globale lorda) per le posizioni fuori bilancio. Anche per i derivati si dovrebbe adottare un metodo semplice, convertendo queste posizioni in equivalenti-credito.

A partire dal 2013 si dovrebbe iniziare a titolo sperimentale, con una «Leverage Ratio» del 3 per cento del capitale (secondo la definizione «Tier 1»), per poi giungere a un'applicazione generalizzata nel 2018, sulla base delle esperienze fatte. Le due grandi banche svizzere, secondo le valutazioni della Finma, non avrebbero difficoltà a soddisfare le esigenze dei nuovi accordi di Basilea.