

von der werkstätte zur denkstätte



die tessiner nennen sie «officine»: die unterhaltswerkstätten der sbb in bellinzona gehören zu den wichtigsten arbeitgebern im südkanton. war im jahr 2008 noch ein kapazitätsabbau zu befürchten – was sogar zu einem streik der belegschaft führte –, stehen die werkstätten heute vor einem quantensprung: auf dem gelände der «officine» wird ein kompetenzzentrum für bahntechnik eingerichtet. dieses soll projekte entwickeln und koordinieren, die auf die anstehenden veränderungen in der branche ausgerichtet sind – ein unikum in der schweiz.

PETER JANKOVSKY — NZZ-KORRESPONDENT TESSIN

Das «Officine»-Gelände nahe des Bahnhofs Bellinzona ist ziemlich gross. Bunt durcheinandergewürfelt finden sich hier alte und neue Bauten, immer wieder stösst man auf lange Reihen rostiger oder auf Hochglanz polierter Waggonräder, im Fachjargon «Radsätze» genannt. Besonders beeindruckend wirkt ein altes Gebäude, das einem Sakralbau gleicht. Das sei die älteste Werkhalle, und die Arbeiter würden sie scherzhaft «Kathedrale» nennen, sagt Felix Hauri, der seit 2012 als IWB-Direktor waltet. IWB ist die Abkürzung für Industriewerk Bellinzona – so heissen die «Officine» offiziell. In der «Kathedrale» herrscht rege Aktivität: Behelmte Arbeiter in orangen Westen schrauben an riesig wirkenden Lokomotiven herum, die viel von ihrem kabelreichen Innenleben preisgeben.

Bereits 1874 öffnete das IWB seine Tore, sechs Jahre vor Inbetriebnahme des Gotthardtunnels. Laut Hauri sind die Bellenzer SBB-Unterhaltswerkstätten in verschiedener Hinsicht etwas Besonderes. In Europa existieren drei wirklich grosse Bahnindustriewerke, nämlich im österreichischen Linz, im ostdeutschen Dessau und in Bellinzona. Aber lediglich im Tessin finden Reparaturen und Revisionen sowohl von Lokomotiven für den Güterverkehr als auch

von Güterwagen schweizerischer und ausländischer Schienentransporteure statt. Die beiden anderen Werke verfügen nur über Infrastrukturen für Loks. In Bellinzona werden jährlich rund 1500 Güterwagen und 150 Lokomotiven auf Vordermann gebracht, teilweise im Zwei-Schichten-Betrieb. 56 Prozent des gesamten IWB-Auftragsvolumens machen Lokomotiven aus, während man mit Güterwagen auf 30 Prozent kommt.

ein streik mit folgen

Anfang Juni hiess das Tessiner Kantonsparlament einstimmig einen Kredit von 2,12 Millionen Franken gut. Dieses Geld soll einem «Kompetenzzentrum für nachhaltige Bahnmobilität» («Centro di competenza in materia di mobilità sostenibile e ferroviaria») zugutekommen, das diesen Herbst seine Tätigkeit aufnehmen wird. Die Gründung des Zentrums hat mit einem in der Schweiz sehr seltenen Ereignis zu tun: mit einem Streik. 2008 legten rund 350 «Officine»-Angestellte aus Protest gegen Restrukturierungsmassnahmen und möglichen Stellenabbau die Arbeit für einen Monat nieder.

«Die Idee des Kompetenzzentrums hat ihren Ursprung in diesem Streik», konstatiert Stefano Rizzi. Als Leiter des kantonalen Amtes für Wirtschaft betreut er dieses besondere Projekt mit. Gemäss Rizzis Worten fanden im Jahr 2008 Gewerkschaften, Kantonsregierung, das kantonale Polit-Establishment und die regionalen Wirtschaftsverbände zu einer ungewöhnlichen Solidaritätsfront zusammen. Denn: Die Bellenzer SBB-Werkstätten stellen einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Seit ihrer Gründung gehören sie zu den grössten Arbeitgebern im Tessin und im benachbarten Bündner Misox. Momentan zählen die «Officine» 450 festangestellte Mitarbeiter und rund 80 temporäre.



f SYNTHÈSE

Centre de compétences tessinois en technologie ferroviaire durable

Les ateliers CFF de Bellinzona sont à la veille d'un saut quantique : pour assurer à long terme leur position d'employeur important au Tessin, ils aménagent sur leur terrain un Centre de compétences en mobilité ferroviaire durable. En étroite collaboration avec des entreprises privées et la Haute école spécialisée de la Suisse italienne (SUPSI), ce Centre développera et coordonnera des projets novateurs axés sur les changements à venir dans le secteur ferroviaire. Les ateliers industriels CFF de Bellinzona, qui mettent des locaux à la disposition du Centre, pourront en tirer parti : ils espèrent obtenir des mandats de développement et plus tard des commandes régulières.

Pour les dix prochaines années, les CFF s'attendent à une nette baisse du volume des wagons de marchandises. Ils souhaitent compenser cette évolution par des commandes supplémentaires dans le domaine des locomotives et des essieux montés, et par les produits innovants du Centre de compétences. Il existe déjà quelques projets qui attendent d'être mis au point, par exemple : de nouveaux freins silencieux pour les wagons de marchandises, des appareils mesurant la consommation d'électricité des locomotives de marchandises ou de robustes GPS pour localiser les wagons de marchandises.

Le Centre de compétences de Bellinzona constitue une nouveauté dans le domaine de la technologie ferroviaire durable. Il est non seulement en relation très étroite avec une grande entreprise industrielle, mais se situe sur une ligne ferroviaire internationale importante. La ligne du Gothard deviendra bientôt un tronçon de transit alpin à grande vitesse, ce qui représentera un avantage compétitif. Il est en outre prévu que le Centre de compétences propose des cours de master en technologie ferroviaire, que les CFF prendront aussi en considération pour leurs propres ingénieurs – un cas unique en Suisse. Le Centre de compétences sera placé sous la responsabilité d'une fondation regroupant plusieurs acteurs : le canton du Tessin, l'office régional pour le développement du Bellinzone et de ses vallées (ERS-BV), celui de Mendrisio (ERS-MB), la SUPSI, la ville de Bellinzona, trois syndicats, les CFF et l'Association « Giù le mani dall'Officina » (Bas les pattes des ateliers) créée il y a quelques années durant la grève. Les CFF mettent à disposition les locaux pour le Centre de compétences. Chacun des autres acteurs apporte une contribution de 20 000 francs au capital de la fondation. A cela s'ajoute une contribution à fonds perdu du canton du Tessin de 2,12 millions de francs pour le fonctionnement ordinaire du Centre de compétences de 2014 à 2018. Ce financement se compose pour une moitié de ressources cantonales, pour l'autre de ressources fédérales provenant de la NPR. ∞

www.ti.ch/officine —
www.ers-bv.ch

i SINTESI

Centro di competenza ticinese per la tecnica ferroviaria

Le Officine FFS di Bellinzona sono di fronte a una piccola rivoluzione. Per salvaguardare la loro posizione di importante datore di lavoro in Ticino, è stato deciso di creare un Centro di competenza in materia di mobilità sostenibile e ferroviaria. Il centro, che collaborerà con aziende private e con la Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI), si propone di incentivare e favorire lo sviluppo di progetti innovativi e all'avanguardia nel settore ferroviario. Anche le Officine FFS di Bellinzona, che metteranno a disposizione del centro gli spazi necessari, dovrebbero trarre vantaggio da questa iniziativa: contano di ricevere commesse di sviluppo e, in un secondo tempo, ordini regolari di produzione.

Le FFS prevedono per il prossimo decennio un netto calo dei volumi nel settore dei carri merci e auspicano di poter compensare quest'evoluzione negativa con un aumento degli ordini nel settore delle locomotive e delle sale montate e con progetti innovativi sviluppati grazie al nuovo centro. Alcuni progetti ci sono già: nuovi freni silenziosi per i carri merci, misuratori del consumo di elettricità delle locomotive merci o apparecchi GPS particolarmente resistenti che permettono la localizzazione dei carri merci.

Il centro rappresenta una novità assoluta nel settore della tecnica ferroviaria sostenibile e offre un impor-

tante vantaggio localizzatore. Infatti, oltre a intrattenere uno stretto rapporto con un'azienda industriale quale le FFS, si trova su una delle linee ferroviarie internazionali più importanti, che grazie al progetto «Alp-transit» diventerà presto una tratta ad alta velocità.

Il centro proporrà inoltre percorsi formativi e cicli di master in tecnica ferroviaria che le Ferrovie pensano di aprire ai loro ingegneri. Una prima in Svizzera.

A gestirlo sarà una fondazione nel cui consiglio saranno rappresentati tutti gli attori: il Canton Ticino, gli Enti regionali di sviluppo Bellinzone e Valli, nonché Mendrisio e Basso Ceresio, la SUPSI, la Città di Bellinzona, tre sindacati, le FFS e l'Associazione «Giù le mani dall'Officina» fondata in occasione dello sciopero indetto dai collaboratori delle Officine per protestare contro il piano di ridimensionamento inizialmente previsto. Le FFS partecipano alla fondazione mettendo a disposizione gli spazi necessari ad accogliere il centro. I soci fondatori investiranno ciascuno 20 000 franchi a titolo di partecipazione al capitale. Il Cantone stanzierà un contributo a fondo perso di 2,12 milioni di franchi per la messa a regime del centro per il periodo 2014–2018. Il finanziamento complessivo è costituito per una metà da fondi cantonali, per l'altra da fondi federali stanziati nell'ambito della NPR. ∞

www.ti.ch/officine —
www.ers-bv.ch

Im Zusammenhang mit dem Streik fand eine Reihe von Mediationsgesprächen statt, die schliesslich in einen Kompromiss mündeten. Der Tessiner Staatsrat beauftragte in der Folge die Tessiner Fachhochschule SUPSI, Konzepte für ein Kompetenzzentrum zu erarbeiten, das sich auf dem IWB-Gelände ansiedeln würde. Man entschied sich für jenes Konzept, das ein «Laboratorium» für innovative Dienstleistungen im Bereich der Bahntechnologie vorsieht, und liess eine entsprechende Machbarkeitsstudie erarbeiten. Laut Rizzi ist das Ziel folgendes: In enger Zusammenarbeit mit privaten Firmen und der SUPSI sollen Projekte entwickelt und koordiniert werden, die auf die zu erwartenden technologischen Veränderungen in der Bahnbranche ausgerichtet sind. Das SBB-Industriewerk Bellinzona stellt dem Zentrum Räumlichkeiten zur Verfügung und dürfte davon deutlich profitieren: Das geplante Zentrum arbeite Ideen von Privaten sowie der SBB aus, und man

und die bereits erfolgten Inputs von privater Seite: So habe das Zentrum genügend Zeit zu wachsen, um später die Wettbewerbsfähigkeit der «Officine» zu stärken. Denn das Ziel ist es, dass die Bellenzer SBB-Werkstätten langfristig ein wichtiger Arbeitgeber bleiben und weiterhin zur Entwicklung der Region beitragen. Die privaten Firmen wiederum profitieren, indem sie eine spezifische Plattform für die Ausarbeitung ihrer Ideen zur Verfügung haben.

Die erwähnte Machbarkeitsstudie führt bereits rund ein Dutzend Projekte auf, die auf die Ausarbeitung warten, etwa leise Bremsen für Güterwaggons, Stromkonsum-Messgeräte für Lokomotiven von Gütertransporten oder robuste GPS-Geräte für die Güterwagen, um deren Standort zu eruieren, wenn sie bei Schäden «irgendwo» ausrangiert werden und den SBB Verluste bescheren, wenn sie nicht gefunden werden.



Instruktion von SBB-Angestellten in den «Officine» Bellinzona

Instruction d'employés CFF aux ateliers de Bellinzona

Istruzione del personale FFS nelle Officine di Bellinzona

Das geplante Kompetenzzentrum wird von einer Stiftung getragen. An dieser sind der Kanton Tessin, die Regionalmanagements von Bellinzona sowie von Mendrisio, die SUPSI, die Stadt Bellinzona, drei Gewerkschaften, die SBB sowie die im Zuge des Streiks gegründete «Associazione giù le mani dall'Officina» (Vereinigung «Hände weg von den Officine») beteiligt. Die SBB stellen im Gegenzug die Räumlichkeiten für das Kompetenzzentrum zur Verfügung. Alle anderen steuern je 20 000 Franken zum Stiftungskapital bei. Hinzu kommt der vom Kantonsparlament beschlossene A-fonds-perdu-Beitrag von 2,12 Millionen Franken, um den regulären Betrieb des Kompetenzzentrums für die Jahre 2014 bis 2018 zu unterstützen. Die Gesamtfinanzierung setze sich zur Hälfte aus kantonalen Mitteln, zur anderen aus Bundesmitteln der NRP zusammen, so Amtsleiter Rizzi.

Neuheit im Bereich der Bahntechnik

hoffe hierbei auf Entwicklungs- und später reguläre Produktionsaufträge für das IWB, sagt dessen Direktor. Hauri denkt an die Aufrüstung von Güterwaggons mit modernster Technik, die das Kompetenzzentrum entwickelt. Die SBB rechnen für die nächsten zehn Jahre mit einem deutlichen Volumenrückgang bei den Güterwagen, den sie mit mehr Aufträgen im Lokomotiv- und Radsatzbereich kompensieren möchten – und mit innovativen Produkten aus dem Kompetenzzentrum. Die Gründe für den Rückgang liegen im verschärften Wettbewerb und in der Einführung multifunktionaler Wagentypen, derzufolge die Vielfalt an spezialisierten Güterwaggons abnimmt und sich die Schienentransporture mit Investitionen in ihre bisherigen Güterwagen zurückhalten.

Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung der Region stärken

Wie von Seiten des Kantons verlautet, garantieren die SBB dem IWB ein konstantes Auftragsvolumen für die nächsten Jahre. «Angestrebt wird eine dreifache Win-win-Situation», fasst Raffaele De Rosa zusammen. Der Direktor der «Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli» (ERS-BV; Regionalmanagement Bellinzona und umliegende Täler) begrüsst die Auftragsgarantie der SBB

Seines Wissens stellt das Bellenzer Kompetenzzentrum eine Neuheit im Bereich der nachhaltigen Bahntechnik dar. Es steht nicht nur in enger Verbindung zu einem grossen Industriebetrieb, sondern befindet sich auch an einer wichtigen internationalen Bahnlinie – und diese wird im Rahmen von «Alptransit» bald auch noch zur Hochgeschwindigkeitsstrecke, was für einen zusätzlichen Standortvorteil sorgt. Im Bereich «Training und Weiterbildung» streben die SBB zudem eine enge Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum an. Sie werden den internen Aus- und Weiterbildungsbedarf der Mitarbeitenden im Tessin vom Standort des Industriewerks Bellinzona aus koordinieren und das Angebot entsprechend weiterentwickeln. Gemeinsam mit dem Kanton werden Möglichkeiten geprüft, längerfristig das Ausbildungsangebot in Zusammenarbeit mit Hochschulen zu erweitern.

So mausern sich – kurz gefasst – die SBB-«Officine» in Bellinzona von der Werkstätte zur Denkstätte. \\\

www.ti.ch/officine — www.ers-bv.ch