

# Messaggio del Presidente alla prima AG straordinaria della sezione svizzera

## Aigle (sede di TPC), 17 giugno 2023

Cari membri, cari amici della ferrovia,

Vi do il benvenuto in questa giornata dedicata alla scoperta di TPC e sono sinceramente lieto della vostra presenza ad Aigle questa mattina.

Ringrazio la TPC per averci accolto nei suoi locali. Più tardi, avremo l'opportunità di conoscere meglio questa azienda, che è membro collettivo dell'AEDTF-CH, i suoi numerosi progetti e, dopo pranzo, di viaggiare, a vostra scelta, su una o due linee di questa rete geograficamente limitata ma, come vedrete, estremamente variegata.

Prima di iniziare, vorremmo dedicare un momento a questa AGS. Ci sembra importante presentarvi nuovamente la nostra sezione e il nostro lavoro in modo più formale e, soprattutto, darvi l'opportunità di porre domande ed esprimere le vostre aspettative. Ci conoscete tutti grazie alle nostre lettere e newsletter, e soprattutto grazie alle sette giornate di studio che abbiamo organizzato dalla nascita della sezione. Oltre a questi viaggi, che rappresentano la parte visibile dell'iceberg, svolgiamo un'intensa attività di sensibilizzazione, formulazione di proposte e consulenza, che per sua stessa natura deve rimanere discreta e non è quindi molto visibile a coloro che ci sostengono con la loro quota associativa.

Abbiamo organizzato questo scambio proprio per presentare questa parte meno visibile del nostro lavoro.

Inizio porgendo i saluti del nostro Presidente per l'Europa, William Lachenal, che si trova trattenuto a Grenoble per motivi di salute.

Inoltre, vi presento i membri presenti del nostro Comitato, ognuno dei quali potrà esprimersi tra qualche istante.

Magali - segretario per la Svizzera romanda

Samuel - vicepresidente - operazioni e orari

Gilbert – tesoriere

Pierre - relazione con le altre associazioni

Blaise - relazioni con i media

Assente: Roland, segretario per la Svizzera tedesca

Assente: Lionel Brasier, altro membro

Vi propongo di trattare il nostro argomento secondo il seguente schema:

### **Storia / Azioni intraprese e risultati / Situazione attuale / Prospettive / Domande**

#### **Storia**

Ricordiamo che l'AEDTF è stata fondata nel 1988 da un team che inizialmente si era impegnato nella realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra Lione e Torino e che in seguito ha cercato di ampliare le proprie attività. La sua sede europea si trova a Grenoble e il suo scopo è lo sviluppo e la promozione del trasporto ferroviario, sia per passeggeri che per merci, anche in ambito urbano. È principalmente un forum di discussione, riflessione e pianificazione a lungo termine. È inoltre un'associazione orizzontale e federativa, in quanto aperta a tutti i soggetti interessati al trasporto ferroviario: proprietari di infrastrutture, gestori, produttori, enti politici, funzionari eletti, società di ingegneria ferroviaria, gruppi transfrontalieri, utenti comuni e, naturalmente, appassionati di ferrovie.

Originariamente, la sezione svizzera è nata a causa dei problemi amministrativi e delle spese imposte da Postfinance alle entità con sede all'estero. Per evitare che una gran parte dei nostri redditi si volatilizzi in spese bancarie, è stato deciso di istituire una struttura svizzera, con un CCP svizzero, e di versare regolarmente i contributi incassati sul conto dell'AEDTF in Francia. Poco dopo, Eric Rahm, il vice presidente per la Svizzera, è morto improvvisamente. È stato allora che Roland Kallmann mi ha contattato per propormi di riprendere il suo posto, spiegandomi che la mia funzione sarebbe consistita nel fotocopiare gli estratti del CCP svizzero per inviarli a Grenoble. Ho quindi accettato una doppia carica, presidente e tesoriere, non senza avere dubbi sulle modeste ambizioni mostrate e su questa governance per lo meno insolita. All'epoca, la sezione svizzera contava una quarantina di membri, residenti principalmente nella regione del Lemano.

Tutto si è messo in atto abbastanza rapidamente e dopo la redazione dei nostri statuti da parte dello stesso Roland Kallmann, la costituzione di una sezione svizzera è stata ufficialmente registrata a Grenoble nel marzo 2017. È stato nominato un Comitato svizzero, la cui struttura non è cambiata da allora, ad eccezione dell'arrivo di mia moglie come segretaria per la Svizzera romanda nel 2021.

Per quanto mi riguarda, era semplicemente inimmaginabile che il ruolo del Presidente si limitasse all'invio di fotocopie. Dal momento che esisteva una sezione svizzera, tanto valeva farla vivere pienamente e renderla utile alla causa delle ferrovie!

Il Comitato è stato quindi invitato a una prima sessione di lavoro nell'estate 2017, e dopo uno scambio e una valutazione oggettiva delle nostre risorse, abbiamo deciso di concentrare le nostre azioni su tre aree prioritarie, vale a dire:

- verso l'estero, lo sviluppo delle relazioni internazionali a partire dalla Svizzera, sia diurne che notturne, un obiettivo direttamente legato all'ambizione europea della nostra struttura.

- in Svizzera, l'attuazione di una politica che consenta di aumentare massicciamente la quota modale del trasporto ferroviario, sia per i passeggeri che per le merci. Questo obiettivo, che gode tuttavia di un'ampia simpatia spontanea da parte dei politici e della popolazione, impone un aggiornamento accelerato della rete affinché possa rispondere alle esigenze del XXI secolo. Tuttavia, non ci sono i mezzi. Va notato che l'aggiunta di tutti i progetti ferroviari esistenti in Svizzera equivale a una fattura superiore a CHF 50 mia. I mezzi messi a disposizione attraverso il fondo di finanziamento e di adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) ammontano a circa CHF 1 miliardo all'anno. Mentre la nostra rete ferroviaria, gran parte della quale risale al XIX secolo, è regolarmente saturata e ora soffre di obsolescenza, è evidente che altre risorse devono essere mobilitate rapidamente, in particolare nell'ottica degli impegni internazionali assunti dalla Svizzera nel settore climatico. Purtroppo, invece di accelerare i tempi, anche i progetti finanziati e pronti all'avvio sono in notevole ritardo. Se da un lato è diventato impossibile spostare una barriera senza dover far fronte a procedure infinite, dall'altro la moltiplicazione di piccoli cantieri di lunga durata penalizza gli utenti. Anche in questo caso è necessario stabilire nuove regole per garantire che, dopo un certo periodo di tempo dedicato alla ricerca del compromesso, prevalga l'interesse collettivo.

- per i nostri membri, l'organizzazione di escursioni che permettono sia di far scoprire una linea secondaria poco conosciuta, sia di mostrare alcuni esempi di buone pratiche ferroviarie. In realtà, è stato proprio questo secondo aspetto a determinare le scelte fatte.

Parallelamente, il Comitato si è preoccupato di dare una vera dimensione nazionale alla nostra struttura e di renderla visibile nelle tre lingue nazionali. Così è stato aperto un sito trilingue proprio dell'AEDTF-CH e continua a essere mantenuto.

Allo stesso modo, e per rassicurarvi, le posizioni di presidente e tesoriere sono state rapidamente separate, con Gilbert Ploujoux che si occupa delle nostre finanze.

## **Azioni intraprese**

Come indicato in precedenza, una lobby, che si distingue da un'associazione militante, deve dare prova di moderazione e discrezione nella sua comunicazione pubblica, ma deve anche sviluppare una rete di relazioni in grado di trasmettere le nostre idee. Ricordiamo qui che non decidiamo nulla e che la nostra influenza è direttamente proporzionale alla pertinenza delle nostre proposte. Ecco perché la discrezione è anche l'elemento base per mantenere la fiducia dei nostri interlocutori.

La nostra sezione si rivolge in particolare ai seguenti partner:

→ individualmente, siamo in contatto con i consiglieri di Stato della Svizzera occidentale, rispettivamente con i loro subordinati incaricati delle questioni ferroviarie. Per il momento, non si è presentata l'opportunità di avvicinarsi ai politici degli altri cantoni. La nostra azione consiste essenzialmente nell'inviare lettere di sensibilizzazione su un determinato argomento che interessa direttamente un cantone: ad esempio, l'istituzione di un treno notturno per Roma in partenza dalla Svizzera romanda, o ancora idee di orari che consentano di sviluppare il potenziale turistico delle linee transgiurassiane.

Inoltre, manteniamo contatti analoghi con i dirigenti delle compagnie ferroviarie, comprese le FFS in particolare, al fine di trasmettere loro i nostri consigli e proposte.

→ collettivamente, manteniamo molteplici legami personali attraverso la nostra partecipazione in qualità di membro a diverse istanze, come OuestRail, che raggruppa attorno alle politiche tutti gli attori della Svizzera occidentale dediti a difendere gli interessi ferroviari di questa parte del paese. Questa entità si riunisce due volte l'anno. Da quando esiste la sezione svizzera, abbiamo partecipato a tutte le riunioni e ogni volta abbiamo preso la parola per partecipare al dibattito o fare proposte.

Questi vari contatti costruiscono gradualmente la nostra credibilità e ci permettono di essere considerati tra gli amici della ferrovia nel senso primario del termine. A questo titolo, siamo stati invitati a diversi eventi ufficiali, ad esempio per l'inaugurazione della stazione di Châble des TMR e quella del Léman Express, o ancora durante serate riservate ai partner delle FFS, tra gli altri.

Nel 2021, siamo stati anche tra i membri fondatori di SwissRailvolution, un'entità che riunisce diversi parlamentari federali e federa diverse associazioni svizzere impegnate per le ferrovie. L'obiettivo politico è la realizzazione della croce federale della mobilità, ovvero la creazione di nuove linee est-ovest e nord-sud (da confine a confine) secondo gli standard attuali. (conferenza di Guido Schoch, vicepresidente della SRV, ex direttore delle VBZ e della SOB // Una strategia ferroviaria piuttosto che una politica dell'annaffiatoio). Esse alleggeriranno la rete storica e offriranno migliori collegamenti a tutte le regioni del paese. Parallelamente, SwissRailvolution sostiene la realizzazione di un tunnel ferroviario sotto il passo del Grimsel, tra Oberwald e Innertkirchen, collegamento che permetterà anche di creare una croce ferroviaria a binario metrico attraverso le Alpi svizzere. per esempio collegare Tirano a Montreux o Lucerna a Zermatt senza cambiare treno. La partecipazione a SwissRailvolution ci permette di avere accesso ai parlamentari federali che rappresentano tutte le regioni del paese. Per il momento, il successo è assicurato, poiché dopo una raccomandazione della Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale di approvare il progetto della Croce federale della mobilità con 15 voti favorevoli e 5 contrari entro la fine del 2022, quest'ultimo è stato definitivamente accettato dal Parlamento svizzero il 9 marzo 2023. La costruzione delle croci ferroviarie è dunque iniziata.

È nostra responsabilità utilizzare questi contatti e le nostre conoscenze ferroviarie per far progredire la causa ferroviaria a lungo termine, seguire l'attualità e proporre idee diverse per rendere il treno più attraente, in particolare nel quadro dei viaggi internazionali.

Il seguente elenco eterogeneo riassume le nostre azioni più significative:

→ siamo intervenuti ogni anno, attraverso il nostro Vice Presidente Samuel Pellissier, per prendere posizione nell'ambito delle consultazioni legate ai progetti di orari annuali. Nel corso degli anni, abbiamo fatto più di 80 proposte per sviluppare alcuni collegamenti diretti (linea del Lavaux), aggiun-

gere una o l'altra corsa, servire meglio alcuni villaggi con autobus che prolungano la rete ferroviaria, ottimizzare gli incroci e così via;

→ nel 2019, abbiamo proposto di rendere visibili tutte le coincidenze del Léman Express assicurate da autobus AuRA (all'epoca LIHSA) nel sistema di orari europeo Hafas, una richiesta che è stata seguita con effetti dal 2020;

→ per quanto riguarda i collegamenti transgiurassiani, nel 2021 il nostro vicepresidente Samuel Pellissier ha effettuato uno studio linea per linea al fine di formulare una serie di proposte volte a ottimizzare l'utilizzo del materiale rotabile e degli orari, evitare l'uso di materiale termico sotto catteria, valorizzare maggiormente il potenziale turistico e occasionale della regione, e suggerire, sull'esempio del Léman Express, l'utilizzo di un'identità commerciale unica, il "Jura-Express", per tutto il traffico internazionale e regionale. Questo studio è stato poi utilizzato in diverse occasioni per portare avanti alcuni dossier. Ad esempio, menzionava la capacità troppo bassa degli X73500 per soddisfare la domanda sul collegamento Besançon - Le Locle. Dopo il rinnovamento completo della linea tra Morteau e Le Locle e un nuovo accordo con l'UFT che autorizza il KVB francese fino a La Chaux-de-Fonds, sono ora AGC a tre carrozze che assicurano tutti i collegamenti transfrontalieri;

→ anno dopo anno, manteniamo alta l'attenzione e esercitiamo una pressione discreta per migliorare i rapporti tra Delémont e Belfort. Il termine "catastrofe" non è un'esagerazione quando si deplora il caos rappresentato dalla situazione attuale. Rimaniamo in contatto con il Ministro del Giura, David Eray, che condivide le nostre osservazioni ma deve difendere la tabella di marcia stabilita nel luglio 2020 dalle varie parti. Non siamo i soli a denunciare con veemenza la situazione attuale, che è assurda e sconvolgente. Alla linea verrà data un'altra possibilità... nel dicembre 2025. Alcuni dei nostri membri si stanno impegnando personalmente per anticipare questa scadenza e proporre ulteriori miglioramenti, in particolare per quanto riguarda la biglietteria <un omaggio a Serge F.>. Il 2025 è certamente lontano, ma i processi legislativi non consentono progressi più rapidi. Va notato che le autorità del Giura, che erano dalla nostra parte, ci hanno scritto per ringraziarci dei nostri interventi e degli sforzi costruttivi, in contrasto con le proposte di chiusura della linea che abbiamo sentito qua e là. Come ha affermato un esperto anonimo: "Ci sono due soluzioni per i treni vuoti: riempirli o cancellarli; in Svizzera, generalmente si sceglie la prima soluzione". Ciononostante, questa esperienza passerà alla storia come un caso esemplare di grave errore di valutazione della domanda, scarsa coordinazione con i servizi di autobus concorrenti, ego mal riposto e, in definitiva, un enorme spreco, che purtroppo probabilmente verrà utilizzato come esempio per contestare altri progetti di riapertura in Francia.

→ anche nell'ambito delle relazioni transjurassiane, siamo intervenuti direttamente presso il Canton Vaud e la regione Borgogna-Franca Contea a seguito della soppressione discreta, nel dicembre 2021, del TER che lasciava Vallorbe in direzione di Dole alle 05:02, con ritorno a Vallorbe alle 18:33. Abbiamo colto l'occasione per ritornare sulla nostra proposta di valorizzare tutto il potenziale della linea Losanna - Digione, e quindi di uscire dalla logica della sola valorizzazione dei tragitti casa-lavoro degli abbonati e degli AR d'affari a Parigi. Siamo convinti che ci sia anche un potenziale legato agli sportivi, agli escursionisti e al turismo regionale dolce, certamente tra le due città terminali ma anche lungo l'intero percorso che attraversa paesaggi meravigliosi e serve importanti luoghi turistici. Attualmente, questo potenziale è ampiamente ignorato. La nostra lettera ha attirato l'attenzione della consigliera di Stato Nuria Gorrite, che nel marzo 2022 ci ha risposto che il governo valdese stava per rilanciare le riflessioni per sviluppare un collegamento transfrontaliero attraente su questo asse. Abbiamo incontrato il suo delegato agli affari ferroviari e da allora siamo rimaste in contatto;

→ per quanto riguarda la linea Neuchâtel - Frasne, attualmente in grave pericolo, il nostro collega Samuel Pellissier partecipa regolarmente alle riunioni della Federazione del Transjuralpin. Nel settembre 2018, ha presentato per conto dell'AEDTF-CH il suo studio intitolato "Avvio / Proroga di 2 Regio Express Neuchâtel - Frasne da/ fino a Berna, con finanziamento quadripartito di queste relazioni" e da allora seguiamo regolarmente la questione. L'azione è coordinata anche con la CITraP-Neuchâtel, dove il nostro membro Blaise Nussbaum svolge un ruolo attivo.

→ per quanto riguarda la seconda fase del programma PROSSIF (Programma strategico di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie), prevista per il 2035, il progetto iniziale, pur ambizioso, presentava evidenti lacune. Unendo le nostre voci a quelle di altre associazioni e autorità pubbliche, abbiamo contribuito a rivedere al rialzo i piani e, al contempo, ad aumentare i fondi stanziati a 13 miliardi di franchi svizzeri, cifra infine approvata nel luglio 2019. Gli effetti più visibili sono la decisione di attrezzare il tratto già scavato della galleria del Lötschberg e il riconoscimento dell'urgenza della situazione sulla linea Losanna-Ginevra e, più avanti, verso La Plaine. Abbiamo inoltre sostenuto la Confederazione Svizzera affinché finanziasse la nuova linea tra Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds, opzione approvata dagli abitanti di Neuchâtel nel febbraio 2016, anziché la ristrutturazione della linea esistente. Questa opzione è ora ufficiale.

→ nelle Alpi vallesane, inizialmente avevamo proposto di estendere il servizio ferroviario regionale Annemasse – Saint-Maurice fino alla stazione di Le Châble nei fine settimana invernali. Questo servizio è diventato realtà nella stagione 2019-2020 con il nome di "Verbier Express" e da allora il suo successo è stato ampiamente confermato. Vale la pena notare che la stazione di Le Châble è l'unica stazione a scartamento normale in Svizzera situata ai piedi di un comprensorio sciistico (Verbier 4 Vallées). Sulla scia di questo successo, abbiamo proposto di attrarre nuovi clienti per il Verbier Express da Biel/Bienne con un treno a due sezioni. Sebbene la nostra proposta non sia stata accolta nella sua forma definitiva, ha ispirato la creazione di un treno per sciatori che collega Friburgo a Le Châble ogni fine settimana, il "VosAlpes Express". Anche in questo caso, il successo ha superato le aspettative, portandoci a suggerire a TMR e RégionAlps di replicare l'esperienza nei fine settimana estivi. Secondo le ultime notizie, le possibilità che questa idea si concretizzi sono molto favorevoli.

→ non essendo stato possibile (per ragioni logistiche) organizzare un treno notturno tra Ginevra e Roma, abbiamo proposto alle FFS di deviare il treno previsto tra Zurigo e Roma via Ostermundigen e Briga sulla linea Puidoux-Vevey. Questa soluzione è indubbiamente più lunga, ma consentirebbe di raggiungere la stazione centrale di Berna, Friburgo, Montreux e la parte francofona del Vallese. Nel febbraio 2021, Vincent Ducrot, direttore generale delle FFS, ha risposto che tale opzione era stata effettivamente studiata, ma che la decisione finale sarebbe dipesa da numerosi vincoli tecnici e di equipaggiamento. A prima vista, l'utilizzo di treni reversibili dovrebbe già consentire il servizio fino alla stazione di Berna, ma nulla è stato ancora deciso e la difficoltà principale sarà quella di gestire il treno in Italia nel rispetto delle numerose restrizioni relative alle chiusure notturne e ad altri fattori. In ogni caso, il lancio del treno è stato posticipato al 2024 per diverse ragioni, tra cui quelle finanziarie. Abbiamo avviato una campagna di sensibilizzazione parallela inviando una copia della nostra lettera alle autorità dei tre cantoni direttamente interessati (Ginevra, Vaud e Vallese). Due di essi hanno risposto dichiarando di sostenere pienamente la nostra richiesta. Esiste quindi una concreta possibilità che questo collegamento possa un giorno essere ripristinato.

→ per quanto riguarda le relazioni con la Francia meridionale e la Spagna, abbiamo contattato sia RENFE Viajeros (nel 2020 e 2021) che TGV Lyria (nel 2022) per proporre di stabilire un collegamento Barcellona - Ginevra e ritorno via Lione, poi un collegamento Ginevra - Marsiglia e ritorno via Grenoble, con una rotazione di due giorni. Finora non abbiamo ricevuto risposta. Allo stesso modo, tutti i nostri tentativi di avviare un dialogo con la TGV-Lyria non ci hanno nemmeno permesso di ottenere una conferma di ricezione. Sosteniamo l'attuazione di una rinnovata offerta verso il sud della Francia e la Spagna, così come un buon collegamento delle principali città svizzere verso Parigi, e non solo da Ginevra.

→ per quanto riguarda i servizi verso la Germania, a seguito dell'elettrificazione della linea iniziata nel dicembre 2020, abbiamo proposto di estendere uno o due dei servizi EC Monaco – Zurigo fino a Ginevra e ritorno. Questa proposta è al vaglio delle FFS, ma è subordinata alla stabilità degli orari sulla tratta tedesca, condizione che al momento è tutt'altro che certa.

→ nel maggio 2020, nel pieno della pandemia, abbiamo eccezionalmente preso posizione pubblicamente con un comunicato stampa, concepito come un appello affinché nel "mondo dopo" il trasporto ferroviario assumesse un ruolo di primo piano e consentisse il ripristino dei collegamenti

internazionali che erano scomparsi uno dopo l'altro. Questa argomentazione a favore del trasporto ferroviario è stata ampiamente ripresa dai giornali della Svizzera francofona e della vicina Francia.

→ per quanto riguarda il trasporto merci, siamo intervenuti nel luglio 2018, in seguito all'annuncio della riorganizzazione del traffico merci delle FFS. Un piano iniziale mirava a trasformare intere regioni in zone prive di collegamenti ferroviari, con i cantoni del Giura come i più colpiti. Nel frattempo, numerose proteste hanno costretto le FFS ad adottare un approccio meno dogmatico. Sebbene molti snodi ferroviari sottoutilizzati siano effettivamente scomparsi, grazie al sostegno delle autorità pubbliche e a una certa dose di buona volontà, il peggio è stato evitato e ora, nella maggior parte dei casi, i camion sono necessari solo per pochi chilometri.

→ in modo più aneddotico, nel settembre 2019 abbiamo proposto di riprendere il servizio merci dalla stazione di Cugy FR, proposta respinta da CFF Cargo per motivi di disponibilità di personale e materiale;

→ infine, di recente, abbiamo contattato l'UFT, il Cantone del Vallese e TMR (Transports Martigny et Région) per trovare una soluzione che garantisca almeno tre corse giornaliere di andata e ritorno in autobus tra Martigny e la Valle d'Aosta. Dopo essere stato ridotto a due corse settimanali, il collegamento è attualmente completamente sospeso e il viaggio in treno più veloce dura oltre 6 ore e 30 minuti: una situazione quasi incredibile considerando tutti i collegamenti tra il Vallese e la Valle d'Aosta. Abbiamo evidenziato il netto contrasto con la qualità dei collegamenti tra il Canton Grigioni e l'Alto Adige, che esortiamo a prendere come esempio. Grazie all'approccio proattivo di TMR, tuttavia, il servizio verrà ripristinato la prossima estate.

## **Situazione attuale**

Tutte queste azioni ci hanno permesso di farci conoscere meglio e di reclutare nuovi membri.

Attualmente siamo più di 70, inclusi 8 membri collettivi.

La nostra situazione finanziaria è solida. Senza entrare nei dettagli, posso anticiparvi che nel 2022 abbiamo generato entrate per CHF 9.145, sostenuto spese dirette per CHF 5.454, a cui vanno aggiunti CHF 3.425 versati all'associazione di categoria, con un utile di CHF 266. Il nostro conto corrente postale presentava un saldo di CHF 968 al 31 dicembre 2022. Ringrazio Gilbert Ploujoux per il suo lavoro come tesoriere.

Questo incontro rappresenta quindi un'ottima opportunità per ringraziare il Comitato per il lavoro svolto e voi, membri, per il vostro prezioso supporto. Desidero sottolineare che tutto il lavoro viene svolto su base volontaria e che, a parte i costi diretti come le spese postali, non vengono rimborsate altre spese, inclusi i viaggi per partecipare a qualsiasi attività.

## **Prospettive**

Attualmente, non vi nascondo che mentre la sezione svizzera sta andando molto bene, il resto dell'Associazione si trova a un bivio e siamo in una fase di riflessione sul significato e la portata della nostra ambizione europea. In effetti, era previsto che la creazione della sezione svizzera fosse accompagnata dalla riorganizzazione o dalla creazione di altre sezioni simili in diversi paesi europei, il che avrebbe permesso il coordinamento delle nostre azioni a livello internazionale. Ad oggi, lo slancio della sezione svizzera rimane isolato, mentre ARDSL, un'associazione di utenti e forza propositiva in Francia, sta svolgendo un ottimo lavoro nella sua area di competenza, che comprende le regioni del Delfinato, della Savoia e del Lago di Ginevra.

Il consiglio centrale sta valutando diverse opzioni. Per quanto ci riguarda, è del tutto possibile che la sezione svizzera diventi completamente indipendente e si concentri sulle proprie attività, il che in definitiva non cambierebbe nulla per i membri né nella natura del nostro lavoro, e non altererebbe

in alcun modo il coordinamento di alcune azioni con gli altri attori attivi nel settore ferroviario in Svizzera.

Questo è ciò che volevo dire prima di dare la parola agli altri membri della Commissione e alle vostre domande.

Grazie per l'attenzione.

## **Domande**