

Assemblea generale dell'AEDTF 2024 Grenoble – 15 giugno 2024

Cari amici della ferrovia,

Sono lieto di presentarvi questo rapporto, poiché potrete constatare che la sezione svizzera ha trascorso un buon anno 2023. La maggior parte del mio messaggio riguarderà l'anno scorso, ma vi aggiornerò anche sui fatti attuali e sul prossimo futuro.

Desidero innanzitutto ringraziare l'intero Comitato per il suo sostegno e il suo lavoro, in particolare il nostro vicepresidente Samuel Pellissier, che ci offre un'eccellente conoscenza interna delle FFS, delle principali sfide dell'azienda e delle possibilità oggettive di presentare proposte. in particolare per quanto riguarda gli orari; poi il nostro tesoriere Gilbert Ploujoux, che tiene i nostri conti con regolarità e rigore; e infine mia moglie Magali, che l'anno scorso ha dedicato decine di ore alla nostra Associazione come segretaria per la Svizzera romanda.

Al 31 dicembre 2023, la sezione svizzera contava 73 membri, quattro in più rispetto alla fine dell'anno precedente, di cui 8 membri collettivi, tra cui 4 operatori ferroviari

Dobbiamo purtroppo onorare la memoria del nostro amico Peter Bachofner, scomparso improvvisamente nel maggio dello scorso anno. Il suo buon umore, l'entusiasmo per le nostre attività e l'impegno costante per la causa delle ferrovie saranno sempre ricordati. Vi invito ad alzarvi e osservare un minuto di silenzio, in raccoglimento in sua memoria.

Lo stato delle finanze della nostra sezione deve essere affrontato con cautela. Senza entrare nei dettagli, posso dirvi che l'anno scorso abbiamo generato CHF 5'601 di entrate e pagato CHF 2'753 in spese dirette, il che rappresenta un utile economico interno di CHF 2'848. Tuttavia, siamo stati successivamente sollecitati per CHF 3'075 dall'azienda di punta di Grenoble, in particolare per finanziare la newsletter. Si tratta, come avrete capito, di una somma molto importante rispetto alle nostre risorse, che ci ha portato a registrare un deficit che nel caso presente può essere definito strutturale di CHF 227. Dobbiamo quindi rimettere in sesto la situazione, rapidamente, ed è con questo obiettivo in mente che è stato proposto il sondaggio relativo alla nostra newsletter. Per quanto riguarda la sezione svizzera, si evince che se una piccola maggioranza del 55% rimane legata a una versione stampata e inviata per posta, la totalità delle 17 risposte ricevute indica che un documento meno nobile dell'attuale sarebbe altrettanto adatto. Un sondaggio simile è stato effettuato presso le altre sezioni. Spero che i risultati consolidati ci permetteranno di ripensare la nostra comunicazione e di destinare le nostre risorse ad azioni più importanti per le ferrovie europee.

Al momento della sua costituzione nel 2017, la nostra sezione si era posta tre priorità: 1) lo sviluppo dei collegamenti internazionali, un obiettivo direttamente collegato al nostro DNA; 2) l'accelerazione degli stanziamenti e del ritmo di sviluppo della rete domestica svizzera. e 3.- la valorizzazione delle linee secondarie e delle buone pratiche ferroviarie. Lavoriamo sempre secondo queste priorità.

Per quanto riguarda la terza, la sezione ha organizzato un viaggio di studio presso i Transports Publics du Chablais, con sede a Aigle, uno dei nostri membri collettivi. Siamo stati accolti magnificamente da questa compagnia che gestisce in particolare quattro linee ferroviarie a binari metrici e che ha per ciascuna di esse importanti progetti di sviluppo dell'infrastruttura, in particolare prolungamenti verso le piste da sci e importanti rettifiche di tracciato.

Per quanto riguarda i primi due obiettivi, abbiamo continuato il nostro lavoro di analisi e di elaborazione di proposte e abbiamo collaborato con SwissRailvolution, di cui siamo membri fondatori, per trovare alleati politici in tutta la Svizzera. Questa collaborazione integra i contatti sviluppati nella Svizzera occidentale attraverso l'associazione OuestRail. Le nostre azioni nel 2023 si sono concentrate sulla promozione della linea Delémont – Delle – Belfort (che necessita urgentemente di manutenzione), della linea Transjuralpina (Berna – Neuchâtel – Frasnè – Parigi), anch'essa in grave difficoltà, dei collegamenti tra la Svizzera e la Spagna e dei treni notturni per l'Italia. Abbiamo inoltre presentato 16 proposte nell'ambito del processo di consultazione pubblica per il servizio annuale

2024. Queste proposte si sono concentrate sulla messa in opera permanente, per tutto l'anno, dei servizi diretti a richiesta tra la Svizzera francofona e il Ticino; sulla ricerca di alternative credibili al servizio di autobus proposto per garantire collegamenti affidabili tra la Svizzera francofona e Milano durante i lavori di riparazione della linea del Sempione sul versante italiano; sul miglioramento del servizio tra Neuchâtel e Frasnè; Infine, ci impegniamo a garantire il rapido adempimento della promessa di istituire treni notturni da Zurigo a Barcellona. Inoltre, stiamo ancora cercando di stabilire un contatto di alto livello con RENFE in merito alla nostra proposta per un servizio ferroviario diurno tra Barcellona, Lione, Ginevra, Grenoble, Marsiglia e ritorno. Questo incontro dovrebbe finalmente avere luogo quest'estate. Vorrei anche menzionare il ripristino del servizio di autobus tra Martigny e Aosta, gestito dal nostro collettivo TMR, al quale possiamo affermare, senza presunzione, di aver contribuito.

Abbiamo inoltre avviato una completa revisione del sito web della sezione svizzera, un processo che ha richiesto più tempo del previsto, al fine di aumentarne la visibilità e aggiornarlo tecnicamente. Il risultato sarà visibile entro la fine dell'estate.

Tra pochi istanti, questa Assemblea voterà sul rinnovo dei membri del nostro Consiglio di Amministrazione. La sezione svizzera subirà cambiamenti significativi, poiché tre membri del Comitato non si ricandideranno: Magali Weiss, Samuel Pellissier e io stesso. Inoltre, Nicolas Nussbaum, che si è unito al Comitato svizzero all'inizio di quest'anno, ha deciso di non proseguire il suo mandato in questo nuovo ruolo.

È importante sapere che il nucleo del team attuale opera in questo modo sin dalla fondazione della sezione svizzera, sette anni fa. Posso dirvi che, per quanto mi riguarda, sono stato eletto inaspettatamente Presidente dell'Associazione Svizzera degli Amici del Cammino di Santiago lo scorso marzo. Questa associazione conta circa 2.000 membri in tutta la Svizzera, opera come una rete europea, lavora in cinque lingue e richiede una rappresentanza significativa. Inoltre, poiché sono ancora pienamente attivo professionalmente, sarebbe imprudente tentare di ricoprire entrambe le presidenze a lungo termine, in quanto probabilmente supererebbe le mie capacità. Guidare la sezione svizzera è stata per me un'esperienza meravigliosa. Credo che il comitato uscente, in tutta onestà intellettuale, abbia fatto del suo meglio con le risorse e il tempo a disposizione. "Servire e poi sparire", come si dice in Svizzera alla fine di un mandato. Pertanto, cedo volentieri il mio incarico affinché la nostra sezione svizzera possa continuare il suo sviluppo con altre persone, idee e sensibilità.

Per il momento, ho accettato di rimanere in carica fino alla fine dell'attuale anno fiscale, a novembre 2024, al fine di garantire una transizione senza intoppi. Entro tale data, il Comitato svizzero si sarà riunito per discutere i prossimi passi e i membri avranno avuto l'opportunità di votare in un'assemblea generale straordinaria prevista per il 12 ottobre a Olten.

La causa della ferrovia è ciò che ci motiva e ci unisce. In un momento in cui un radicale cambiamento nei consumi energetici ci verrà imposto in un modo o nell'altro, il trasporto su rotaia rimane l'opzione più efficiente e quella meno invasiva in termini di utilizzo del suolo. Questi sono i due elementi fondamentali su cui si basano tutte le altre argomentazioni a favore della ferrovia, sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, sulle lunghe distanze o all'interno delle città. Ora, almeno in Svizzera, la necessità di sviluppare la ferrovia non è più contestata in linea di principio. È comunque necessario accelerare i progressi, stanziare i budget necessari e, soprattutto, anticipare le esigenze future con una visione d'insieme. Attualmente, si moltiplicano i progetti di costruzione e i disagi per i passeggeri, nel tentativo di applicare qua e là soluzioni tampone per soddisfare le esigenze attuali. Nonostante i miliardi investiti nella ferrovia negli ultimi anni, la sua quota modale è rimasta sostanzialmente stagnante dal lancio del progetto Ferrovia 2000 all'inizio del millennio. Dobbiamo prima considerare le esigenze, poi ciò che desideriamo e infine determinare le infrastrutture necessarie per realizzarlo, anziché costruire semplicemente per adeguare gli orari attuali di pochi minuti. La sfida è significativa e la classe politica svizzera sta iniziando a rendersene conto. È inoltre fondamentale attuare le decisioni entro tempi ragionevoli. È inaccettabile che interessi particolari, spesso puramente egoistici, ritardino per anni progetti di importanza nazionale. Sebbene i finanziamenti siano assicurati, quasi tutti i progetti subiscono ritardi perché rimuovere un ostacolo può richiedere

anni. Le nostre attività di lobbying devono adattarsi di conseguenza. La recente approvazione (9 giugno 2024) della Legge sull'energia da parte del popolo svizzero riflette questo approccio, ridefinendo i diritti democratici senza violarli. Si potrebbe trarre ispirazione da questo esempio per altri settori.

Abbiamo già sottolineato in passato che le ferrovie svizzere hanno la fortuna di beneficiare di una reale simpatia spontanea da parte della grande maggioranza della popolazione e degli eletti. È giusto, ma tutto questo deve essere curato e nutrito per durare. Quindi c'è ancora molto lavoro da fare. Ciò che è certo è che un'associazione come la nostra, che mantiene una visione sovranazionale e coordina le azioni degli amici della ferrovia a livello europeo, ha più che mai il suo posto.

È con questo spirito che vi auguro il massimo successo nel proseguire le vostre attività e il vostro sviluppo in altri paesi del continente.

Per ora, vi ringrazio per l'attenzione.

Pierre Weiss - Presidente AEDTF - Sezione svizzera