

Assemblea generale straordinaria dell'AEDTF-CH

Olten - 12 ottobre 2024

Cari amici della ferrovia,

Sono lieto di presentarvi questo rapporto, che sarà anche l'ultimo della serie perché, come avete saputo, questa AGE è stata organizzata in modo che mia moglie Magali, il nostro devoto segretario, Samuel Pellissier ed io possiamo congedarci, ma soprattutto per dare la parola a Lionel Brasier, il nostro nuovo presidente designato durante l'AG a Grenoble lo scorso 15 luglio.

Ricordiamo che la sezione svizzera dell'AEDTF è stata creata il 1o marzo 2017 dai seguenti membri fondatori: Lionel Brasier, Pierre Hofmann, Roland Kallmann, Blaise Nussbaum, Samuel Pellissier, Gilbert Ploujoux ed io stesso, tutti presenti oggi. Li ringrazio dal profondo del cuore per il loro lavoro e per la loro collaborazione amichevole e positiva negli ultimi sette anni. All'inizio, ci era stato affidato il compito molto semplice di raccogliere le quote dei membri svizzeri dell'AEDTF per poi restituirle alla sommità di Grenoble. Nel nostro paese c'erano una quarantina di membri. Nel corso degli anni, la nostra sezione è cresciuta fino a contare ad oggi 73 membri, di cui 7 collettivi.

Abbiamo, senza dubbio, ampiamente reinterpretato questa missione iniziale. Per voi tutte e tutti, le nostre attività più visibili sono state le uscite organizzate alla vostra attenzione. Ci sono stati 10 spostamenti sul campo in totale, compreso quello di oggi, che ci hanno permesso di studiare i seguenti argomenti: il trasporto delle merci su binario metrico (MBC e CJ), la diversità all'interno della stessa compagnia regionale Travys e i TPC, il trasporto combinato con Terco, diversi importanti cantieri infrastrutturali, quello del CEVA dalla stazione di Annemasse, poi quello della Limmattalbahn a Zurigo e infine quello della nuova stazione sotterranea di Berna, l'esplorazione delle reti urbane performanti di Zurigo e Berna, la grande innovazione tecnica con il sistema di cambio di scartamento a Zweisimmen, le tecniche di costruzione dei veicoli ferroviari presso Stadler, infine l'importanza di conservare il ricordo e il patrimonio di coloro che ci hanno preceduto attraverso la nostra visita a FFS Historic. La nostra presenza accanto agli antenati della ferrovia è importante, perché anche se l'AEDTF ha la vocazione di lavorare il futuro, bisogna conservare la memoria delle nostre origini per sapere dove siamo e capire dove andiamo.

Difendere la causa della ferrovia significa trovare relè politici e stabilire contatti regolari con le associazioni che militano per cause simili alle nostre. Siamo stati membri fondatori di SwissRailvolution <Associazione per la progettazione e l'allestimento della ferrovia svizzera del futuro>, un attore vicino ai parlamentari federali. Inoltre, diversi membri del nostro Comitato partecipano a tutti gli eventi organizzati da OuestRail, struttura che riunisce diverse parti interessate della Svizzera occidentale, e a turno abbiamo rappresentato l'AEDTF in riunioni pubbliche, assemblee di raggruppamento di interessi, AG di società sorelle, federazioni e così via. Ne avete sentito parlare nelle diverse newsletter semestrali.

Al momento della nostra costituzione, avevamo determinato tre assi di azione che sono rimasti fino ad oggi le nostre linee guida, vale a dire: la promozione dei collegamenti ferroviari internazionali diurni e notturni (il DNA della nostra Associazione europea), l'accelerazione degli stanziamenti e del ritmo dei lavori necessari per aggiornare la rete ferroviaria svizzera e infine la valorizzazione delle migliori pratiche ferroviarie, in particolare quelle di linee secondarie poco conosciute.

In questo contesto, oltre alle gite scolastiche, abbiamo preso l'iniziativa di un gran numero di azioni, comunicazioni, lettere e soprattutto studi specifici su vari argomenti. Sarebbe difficile elencarli esaurientemente.

Piuttosto che il confronto, le rivendicazioni e le scorciatoie semplicistiche, abbiamo sempre favorito il dialogo educato, la discrezione, l'argomentazione solida e la difesa di dossier lungamente ponderati. Questo ci ha permesso di essere ascoltati e di costruire, credo, una vera legittimità presso i nostri diversi interlocutori; spesso abbiamo contribuito a influenzare le cose nel senso desiderato o a dare un'altra luce su questa o quella questione.

Queste diverse azioni hanno riguardato in particolare, nel disordine, i seguenti punti:

- la difesa del traffico merci tramite singoli vagoni e la manutenzione dei punti di servizio (mentre si parlava di un piano che avrebbe lasciato intere regioni in balia dei soli camion)
- la difesa delle linee transfrontaliere che attraversano la catena del Giura, che hanno tutte preoccupazioni più o meno importanti, accompagnata dalla proposta della creazione di un Jura Express (sul modello del Léman Express) e uno studio volto a ottimizzare le tracce e l'utilizzo del materiale
- più specificatamente, proposte volte a correggere il fallimento assoluto della riapertura della linea Delle – Belfort (in realtà, un sabotaggio deliberato che sta attualmente facendo perdere a questa linea i pochi passeggeri che avevano scelto la ferrovia)
- numerose proposte per sviluppare e soprattutto dare la migliore possibilità possibile ai treni notturni, in particolare verso la Spagna e l'Italia
- lo sviluppo del TGV Lyria anche al di fuori degli assi verso Parigi
- la rivitalizzazione del corridoio alpino Ginevra – Grenoble – Valence
- proposte di collegamento di Barcellona, Ginevra e Marsiglia con la Renfe, attualmente allo studio da parte della Renfe
- idee per ottimizzare i flussi e creare collegamenti complementari, che si sono concretizzati in oltre un centinaio di osservazioni durante la consultazione annuale dei rispettivi orari annuali
- prese di posizioni più generali assunte durante le consultazioni sulle principali direzioni delle diverse fasi dello sviluppo ferroviario (PROSSIF)
- la proposta di un collegamento diretto Ginevra - Monaco, che interessa le FFS
- il rilancio dei collegamenti in autobus tra il Vallese e la Valle d'Aosta
- la visibilità delle linee di autobus che prolungano la rete del Léman Express nel sistema di orari europeo Hafas

Tutto questo ci ha occupato molte serate e fine settimana...

Anche il mantenimento della solidità finanziaria della nostra struttura è stata una priorità. Abbiamo assunto tutti i nostri impegni con i mezzi finanziari che avevamo, senza girarci sull'oro certo, ma senza mai incontrare problemi di tesoreria.

Prima di partire, Magali ha completamente rifatto il nostro sito web, che è ora tecnicamente aggiornato e dà un'immagine dinamica della nostra sezione.

Possiamo così essere orgogliosi del lavoro svolto e non ci resta che ringraziarvi, cari membri, per il vostro sostegno attraverso i vostri contributi e la vostra partecipazione attiva.

La causa della ferrovia è ciò che ci motiva e ci unisce. In un'epoca in cui, in un modo o nell'altro, ci verrà imposto un cambiamento radicale nei consumi energetici, la laminazione acciaio su acciaio rimane l'opzione ferroviaria più efficiente e meno dispendiosa in termini di territorio. Questo fatto costituisce i due elementi fondamentali su cui si possono costruire tutti gli altri argomenti a favore della ferrovia, sia per i passeggeri che per le merci, sulle distanze più lunghe così come sulle più brevi all'interno delle città.

In Svizzera, la necessità di sviluppare la ferrovia non è più contestata nel suo principio, ma ogni passo è reso difficile e ritardato da procedure senza fine e spesso senza alcuna speranza di vincere per il ricorrente. Occorre quindi accelerare le cose, semplificare le procedure, dare i bilanci necessari e soprattutto anticipare i bisogni futuri in una visione globale.

Nonostante i miliardi investiti nel trasporto ferroviario negli ultimi anni, la sua quota modale è rimasta sostanzialmente stagnante dal lancio del concetto di Ferrovia 2000 all'inizio del millennio. Attualmente, i progetti di costruzione e le interruzioni per i passeggeri si stanno moltiplicando, spesso nel tentativo di implementare soluzioni che diventeranno rapidamente obsolete.

Pensare prima alle necessità, poi a ciò che si vuole o si può fare e infine determinare quali sono le infrastrutture necessarie, piuttosto che costruire in modo da regolare gli attuali orari di pochi minuti. Questo cambiamento di paradigma è necessario e molto importante; i responsabili delle decisioni stanno iniziando a prenderne coscienza. Occorre anche realizzare quanto deciso in tempi ragionevoli. Non è normale che interessi particolari, spesso puramente egoistici, ritardino per anni progetti importanti per l'intero paese. Mentre i finanziamenti sono assicurati, quasi tutti i progetti attuali sono in ritardo. Il nostro lavoro di lobby deve adattarsi di conseguenza.

Abbiamo già sottolineato in passato che le ferrovie svizzere hanno la fortuna di beneficiare di un grande capitale di simpatia spontanea da parte della maggioranza della popolazione e degli eletti. Giusto, ma tutto questo deve essere curato e nutrito per durare. Il treno deve rimanere affidabile, economicamente accessibile e il più spesso possibile la scelta migliore. Abbiamo ancora del lavoro da fare! Quello che è certo è che un'Associazione come la nostra, che possiede anche questa dimensione sovranazionale, ha più che mai il suo posto.

È in questo spirito che vi auguro pieno successo nel proseguimento delle vostre attività e che passo la parola a Samuel Pellissier, che vi illustrerà più concretamente quali sono le sfide più immediate.

Grazie.

Pierre Weiss - Presidente uscente dell'AEDTF - Sezione svizzera