

Assemblea generale 2022 dell'AEDTF Grenoble - 13 maggio 2023 Rapporto della sezione svizzera AEDTF-CH

Cari amici della ferrovia,

Sono lieto di presentarvi questo rapporto perché noterete che la sezione svizzera sta bene. È stato chiesto di riferire solo su elementi relativi al 2022, senza andare oltre i periodi adiacenti, cosa che mi sforzerò di fare.

Un presidente lavora molto, ma fortunatamente non è solo. Devo innanzitutto omaggi e ringraziamenti al Comitato per tutto il lavoro svolto per il bene comune, sia che si tratti di tenere aggiornati i nostri conti, preparare e inviare lettere, trovare nuovi membri, rappresentarci in eventi, senza contare il semplice seguito dell'attualità, l'organizzazione di uscite o ancora le risposte date a coloro che ci interpellano. Ricordo che tutto questo lavoro è fatto su base volontaria e non viene concessa alcuna indennità, ad eccezione del rimborso delle spese dirette come il materiale di segreteria.

Al 31 dicembre 2022 la sezione svizzera contava 69 membri, di cui 8 collettivi, tra cui 4 operatori ferroviari, 3 associazioni militanti per i trasporti pubblici e un'associazione di tecnici ferroviari.

Abbiamo registrato 4 nuove iscrizioni e 2 dimissioni.

Inoltre, le nostre finanze sono sane. Senza entrare nei dettagli, posso dirvi che abbiamo avuto CHF 9'145 di entrate, CHF 5'454 di spese dirette, a cui bisogna aggiungere CHF 3'425 versati all'associazione ombrello, il che ci ha lasciato un profitto di CHF 266. Il nostro conto postale presentava un saldo di CHF 968 al 31 dicembre 2022. Questi conti sono stati convalidati dal tesoriere centrale e possono quindi essere approvati. Ringrazio Gilbert Ploujoux per il suo lavoro di tesoriere.

Siamo grati di non aver registrato decessi nelle nostre file l'anno scorso. Non c'è bisogno di un minuto di silenzio, quindi, ma vi invito a fare una pausa di qualche secondo per esprimere la nostra gratitudine per non aver dovuto portare il lutto l'anno scorso.

Al momento della sua costituzione nel 2017, la nostra sezione si era posta tre priorità: 1.- lo sviluppo dei collegamenti internazionali, obiettivo in diretto collegamento con la nostra dimensione europea; 2.- l'accelerazione degli stanziamenti e del ritmo di allestimento della rete domestica, e 3.- valorizzazione di linee secondarie e buone pratiche ferroviarie.

Per quanto riguarda il terzo, la sezione ha organizzato due viaggi di studio negli ultimi dodici mesi.

→ il primo a Zweisimmen nel gennaio 2022. Ci ha permesso di assistere in anteprima ad una dimostrazione del sistema di cambio di scartamento via metrica - via normale. Siamo molto grati alla Compagnia del MOB per averci concesso di essere il primo gruppo a beneficiare di questo privilegio. Il Goldenpass Express (il suo nome commerciale) è entrato in servizio nel dicembre 2022. Samuel Pellissier ed io abbiamo effettuato il viaggio inaugurale. Forse sapete che dalla fine di febbraio 2023, il servizio è stato sospeso a causa di un'insolita usura dei binari sul tratto a binario normale del BLS.

→ il secondo, in settembre, ha permesso di visitare due degli stabilimenti del gruppo Stadler nella Svizzera orientale, Bussnang e St. Margrethen. Per l'aneddoto, abbiamo visto in particolare la culla di «Anne», una delle motrici commissionate per il Tramway du Mont-Blanc.

Per quelli di voi che sono interessati, vi prego di prendere nota della visita che la sezione organizza presso i TPC sabato 17 giugno prossimo. Questa compagnia, membro collettivo della nostra sezione, gestisce 4 linee a binario metrico, completate da una rete di autobus. L'abbiamo

scelta per il suo dinamismo e i numerosi progetti di miglioramento e sviluppo che ci verranno presentati. Ho dei moduli di iscrizione qui.

La causa della ferrovia è ciò che ci motiva e ci unisce. Oltre al fatto che amo i treni da sempre, il mio impegno trova la sua motivazione nella certezza che la ferrovia è la migliore delle risposte possibili per rendere i trasporti compatibili con gli obiettivi di sviluppo sostenibile ed evitare la catastrofe annunciata. C'è una situazione di emergenza. L'anno scorso siamo stati ancora una volta testimoni sconcertanti delle manifestazioni sempre più estreme e frequenti del cambiamento climatico. Allo stesso tempo, abbiamo anche visto l'evaporazione molto rapida di tutte le buone risoluzioni che erano fiorite nelle ore peggiori del confinamento. Mentre l'implementazione dei treni notturni progredisce ad un ritmo senatoriale, il traffico aereo ha in gran parte recuperato i livelli pre-pandemia.

Alla fine, l'impressione che prevale è che a nessuno importa! Potremmo essere scoraggiati, ma abbiamo deciso di mantenere la rotta e fare la nostra parte al meglio con i mezzi che abbiamo.

Occorre quindi far sentire la nostra voce ogni volta che è possibile per ricordare che il treno, grazie alla magia del rotolamento ferro su ferro e al suo debole impatto spaziale rispetto ai volumi e al numero trasportati, è particolarmente efficiente in termini di risorse ed efficiente. Questo è importante perché ci rendiamo conto che i trasporti pubblici non sempre vincono, lontano da esso, nelle arbitraggi politici.

I nostri successi? Si confondono con ogni decisione che riprende i nostri argomenti o che fa evolvere le tesi che difendiamo nel buon senso. Negli ultimi 12 mesi, possiamo riferire interventi sui seguenti argomenti:

→ le linee trans-giurassiane, preciso tutte le linee trans-giurassiane, perché tutte sono più o meno in difficoltà. Il nostro vicepresidente Samuel Pellissier ha condotto uno studio linea per linea che elenca proposte per ottimizzare l'utilizzo del materiale rotabile e gli orari, evitare l'uso di materiale termico sotto catenaria, Valorizzare maggiormente il potenziale turistico e occasionale della regione e suggerire, a immagine del Léman Express, l'uso 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.

→ il collegamento su Verbier nelle Alpi vallesane. La nostra proposta di andare a cercare clienti per il Verbier Express verso Bienne attraverso un treno bi-tranciato, si è concretizzata al di là delle nostre aspettative con la creazione di un treno di sciatori che collega ogni fine settimana Friburgo allo Châble, il «VosAlpes Express». Visto il successo riscontrato, abbiamo suggerito ai TMR e a RégionAlps di replicare l'esperienza nei fine settimana estivi.

→ il treno notturno per Roma. Poiché un treno notturno tra Ginevra e Roma non è possibile per motivi logistici, abbiamo proposto alle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) di instradare il treno che collega Zurigo a Roma via Ostermundigen e Briga lungo la linea Puidoux-Vevey, servendo così almeno una parte della Svizzera romanda. Vincent Ducrot, CEO di FFS/CFF/FFS, ha risposto che questa opzione è stata effettivamente studiata, ma che la decisione finale dipenderà da numerosi vincoli tecnici e di equipaggiamento. Per il momento, nulla è stato deciso e la sfida principale sarà far funzionare il treno in Italia rispettando le numerose restrizioni legate alle chiusure notturne e ad altri fattori.

→ la consultazione pubblica sull'orario annuale 2023, per la quale abbiamo inviato 17 proposte e commenti.

→ il collegamento in autobus per Aosta. Siamo intervenuti presso l'OFT, il Canton Vallese e i TMR per trovare una soluzione che garantisca almeno tre viaggi di andata e ritorno al giorno tra Martigny e la Val d'Aosta. Dopo essere stato ridotto a due rapporti alla settimana, il collegamento è attualmente completamente sospeso e il miglior tempo di viaggio in treno è superiore alle 6.30, una situazione difficilmente credibile se si considerano tutte le interazioni tra il Vallese e la Valle

d'Aosta. Abbiamo evidenziato il netto contrasto con la qualità dei collegamenti assicurati tra i Grigioni e l'Alto Adige, che chiediamo di prendere come esempio.

→ le relazioni con la Francia meridionale e la Spagna. Abbiamo ripreso la proposta che avevamo fatto a Renfe Viajeros nel 2020 di istituire una Barcellona - Ginevra e ritorno via Lione, poi una Ginevra - Marsiglia e ritorno via Grenoble, con un avvicendamento su due giorni. Questa volta l'abbiamo indirizzata a TGV Lyria, cogliendo l'occasione del ritiro della SNCF da Elipsos (che permetteva di materializzare la collaborazione tra Renfe e SNCF), ritiro che teoricamente dà un po' più di margine di manovra a Lyria. Purtroppo non abbiamo mai avuto risposta. Il nostro nuovo obiettivo è di vedere prolungare i collegamenti stabiliti su Lione verso Ginevra.

→ i collegamenti con la Germania e in particolare Monaco di Baviera. Qui, è la qualità della relazione nonostante la recente elettrificazione che ci preoccupa. La nostra proposta di prolungamento del collegamento da Zurigo alla Svizzera romanda ha suscitato interesse e potrebbe concretizzarsi, ma ha come presupposto la stabilità dell'orario sulla parte tedesca del tragitto, cosa che per il momento è lungi dall'essere il caso.

Per quanto riguarda le ferrovie in Svizzera, nel 2022 la Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale ha raccomandato, con 15 voti favorevoli e 5 contrari, l'approvazione dell'ambizioso progetto della Croce federale della mobilità, un progetto formalmente adottato dal Parlamento all'inizio del 2023. Apprezziamo il lavoro di SwissRailvolution, di cui l'AEDTF è membro collettivo, che ha contribuito a preparare il terreno politicamente e ad aprire la strada a una vera modernizzazione della rete ferroviaria svizzera, ormai obsoleta. Grazie alla costruzione di questa croce federale, le ferrovie disporranno di nuove linee per treni Eurocity e Intercity, mentre la rete esistente sarà liberata per un massiccio ampliamento dei servizi regionali e della RER. Ne trarranno beneficio anche il traffico merci, così come la rete alpina a scartamento ridotto, che sarà sviluppata e potenziata. Sebbene non si tratti di un evento imminente, l'AEDTF accoglie con favore questo cambiamento di approccio, prospettiva e, soprattutto, ambizione. Il carattere coraggioso dei prossimi lavori contrasta nettamente con l'attuale politica di adattamento delle infrastrutture esistenti, certamente anch'essa encomiabile, ma che porta a una moltiplicazione di piccoli e infiniti cantieri, disagi per i clienti e degradi del servizio, spesso limitandosi a mettere bende sulle ferite più dolorose e rispondendo all'emergenza senza una vera visione per il futuro.

Questo obiettivo di un grande salto qualitativo darà sicuramente un nuovo slancio alla quota modale del trasporto ferroviario, che in realtà ristagna dopo l'introduzione di Ferrovia 2000.

Va notato che il nostro coinvolgimento in SwissRailvolution ci dà accesso a rappresentanti eletti di tutta la Svizzera e completa in modo tempestivo i contatti che avevamo nella Svizzera occidentale attraverso l'associazione OuestRail. Inoltre, siamo complementari, con grandi progetti a lungo termine per l'uno e dossier più puntuali e attuali per l'altro.

Abbiamo già sottolineato in passato che le ferrovie svizzere hanno la fortuna di beneficiare di una vera simpatia spontanea da parte della grande maggioranza della popolazione e degli eletti. Giusto, ma tutto questo deve essere curato e nutrito per durare. La ferrovia svizzera avrà bisogno di molti soldi, rapidamente, per rimanere efficiente ed esemplare. Purtroppo, non ne prendiamo la strada, anzi al contrario. La questione è ormai meno di bilancio che legale. I progetti finanziati e acquisiti sono molto in ritardo, perché è diventato impossibile spostare una barriera senza affrontare i professionisti della guerriglia legale, quando non sono nuovi requisiti imposti dall'OFT che bloccano i progetti come nel caso estremo della stazione di Losanna. Per andare avanti occorrono nuove regole che tengano maggiormente conto degli interessi di tutti.

Rimane quindi molto lavoro, ma ciò che è certo è che un'associazione come la nostra, che mantiene una visione sovranazionale e coordina le azioni degli amici della ferrovia di diversi paesi europei, ha più che mai il suo posto.

La nostra sezione continuerà a battersi e a farsi conoscere per accelerare il ritmo degli investimenti e dei mezzi disponibili.

È in questo spirito che la sezione svizzera, oltre ai suoi compiti domestici, continuerà a sostenere anche le iniziative prese negli altri Paesi e dalla nostra associazione ombrello.

Per il momento, vi ringrazio per l'attenzione.

Pierre Weiss - Presidente AEDTF - Sezione svizzera