

## **L'Unione sindacale svizzera cerca di incutere paura: la ferrovia beneficerà di un accordo con l'UE**

I sindacati affermano che le discussioni esplorative con l'UE metterebbero in pericolo le FFS, questo è semplicemente falso.

Sono in treno in questo momento. Non ci sono molti passeggeri sull'IC8 diretto a Romanshorn alle 6 del mattino. Il sole è appena sorto e l'atmosfera è rilassata. Ma sono preoccupato: ho letto che, secondo l'Unione Sindacale Svizzera (USS), le FFS non riceverebbero più alcuna sovvenzione in caso di accordo istituzionale con l'UE. Le nostre rinomate ferrovie federali si troverebbero in difficoltà esistenziali a causa dell'UE? È un'affermazione che può essere facilmente smentita dai fatti. I punti sono tre:

### **Le sovvenzioni destinate ai trasporti ferroviari rimarranno possibili**

L'accordo bilaterale sui trasporti terrestri con l'UE regola il trasporto ferroviario internazionale. La sovvenzione del trasporto ferroviario è consentita all'interno dell'UE ed è una pratica comune in molti paesi europei. Il contribuente può avere un'opinione diversa, ma non è chiaro perché le FFS debbano essere private delle sovvenzioni.

### **È proprio in Europa che il trasporto merci viene promosso**

Sì, il trasporto merci è deficitario. A tal punto che si impone una riforma. Se e quanto lo Stato debba aiutare è una questione controversa, ma non ha nulla a che fare con l'UE. In ogni caso, i miliardi di franchi che i sindacati vedono persi riguardano solo il trasporto merci nazionale. E questo non è interessato dall'accordo sul trasporto terrestre. Per non parlare del fatto che l'UE ha grandi piani per ridurre le emissioni di CO2 nel trasporto merci internazionale. Non c'è nulla che faccia pensare che le sovvenzioni per il trasporto merci in futuro non saranno più possibili. Potrebbe addirittura avvenire il contrario.

### **Gli aiuti statali vengono vietati quando falsano il mercato**

Le FFS hanno un debito netto considerevole nei confronti della Confederazione, per la precisione oltre 11 miliardi di franchi (stato: 2021). Su questi debiti esse devono pagare gli interessi alle stesse condizioni previste per le altre imprese ferroviarie in Svizzera. In altre parole, questi aiuti non distorcono il mercato. Purtroppo, questo non farà scomparire il debito nel nulla ma le attuali sovvenzioni sarebbero almeno compatibili con la legislazione europea sugli aiuti di Stato.

Insomma, dipingere il futuro in nero in relazione alle future normative sul trasporto terrestre non è la strada da seguire. Aumentare la trasparenza e l'innovazione, invece, potrebbe farci progredire. Non dimentichiamo che soprattutto la Sinistra ripone grandi speranze nella ferrovia come motore di una mobilità neutrale dal punto di vista climatico nel nostro continente. Essa chiede collegamenti interessanti con tutta l'Europa e una ferrovia moderna e attrattiva che offra anche posti di lavoro di qualità. La rete ferroviaria dell'UE conta in totale 230'000 km, mentre quella della Svizzera è di circa 5'600 km. Approfittiamo quindi di questi buoni auspici per sviluppare una mobilità ecologica collaborando con l'Europa. Altrimenti, tra dieci anni, avremo ancora una ventina di linguaggi di comunicazione e di segnali di stop diversi, ma nessuna ferrovia europea efficiente per le persone che vivono qui.

L'Unione Sindacale Svizzera ne è ovviamente al corrente, perché il Consiglio federale ha chiarito la questione nel 2019. La domanda è perché si ricorra a questo artificio. L'obiettivo è forse quello di distogliere l'attenzione da una posizione sfavorevole sulle misure di accompagnamento? E la prossima volta l'USS dirà che gli enti locali non possono più gestire e sovvenzionare piscine coperte in perdita, o che non possiamo più formare apprendisti? Questo dà l'impressione che, agli occhi dell'Unione Sindacale Svizzera, qualsiasi mezzo sia sufficiente per ritardare un accordo con l'Europa. A scapito della Svizzera e del trasporto ferroviario.