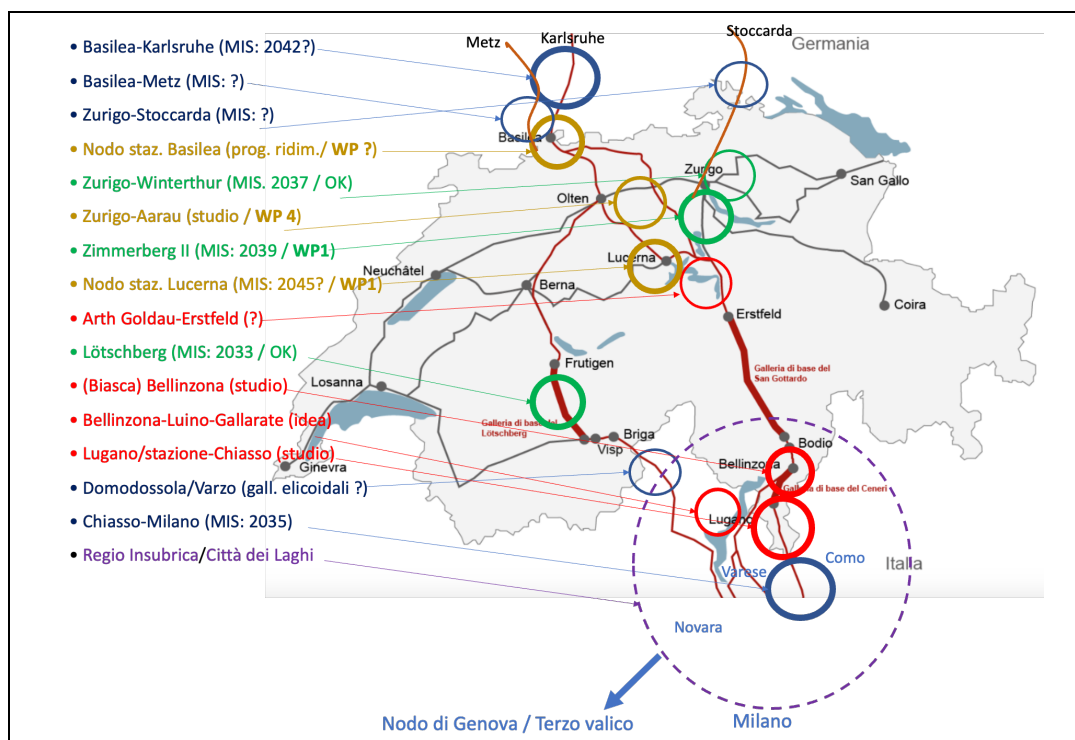




# Il completamento della trasversale alpina sul corridoio NSRM

## Sintesi e documentazione

Destinatari:  
persone impegnate a livello politico e stakeholder



## Sommario

ProGottardo–Ferrovia d’Europa. Chi siamo?

1	Obiettivi della documentazione.....	4
2	Breve istoriato della trasversale alpina.....	4
3	I principali problemi.....	4
3.1	Contesto svizzero .....	5
3.2	Italia, Germania ed Europa .....	6
3.3	Regio Insubrica / Città dei Laghi: area metropolitana transfrontaliera policentrica .....	7
4	Colli di bottiglia sul corridoio NSRM e progetti in CH.....	8
5	La questione finanziaria .....	10
6	L’agenda politica svizzera e le possibili linee di azione.....	11

### Documenti allegati

(i documenti sono disponibili sul sito [www.progottardo.ch](http://www.progottardo.ch))

1. Memoriale 2024
2. Alleanza Sud delle Alpi
3. Sintesi del seminario sulla questione del finanziamento (Lugano, 10.10.2025)
4. Memorandum of Understanding (MOU) Italia-CH 2023
5. Michele Rabino II: Interventi RFI accessi AlpTransit sud

## ***Pro Gottardo–Ferrovia d’Europa***

### **Chi siamo?**

La nostra Associazione si è costituita nel 2016 per promuovere il completamento della trasversale alpina, in particolare della tratta del San Gottardo.

È stata poi cofondatrice dell’Associazione *SwissRailvolution* che a livello nazionale promuove la *Croce federale della mobilità* sugli assi Basilea/Zurigo–Chiasso e Ginevra–San Gallo ([www.swissrailvolution.ch](http://www.swissrailvolution.ch)).

### **Attività più recenti**

1. **Memoriale 2024:** inteso a postulare il completamento di AlpTransit (AT) con le tratte di accesso alle gallerie di base, il Memoriale costituisce una sorta di “magna carta” dell’Associazione ed è stato sottoposto alle autorità elvetiche nell’autunno 2025. (cfr. doc. allegato)
2. **Alleanza Sud delle Alpi:** si è costituita nel corso del 2025 quale spontanea alleanza di intenti legislativa e transfrontaliera a favore del completamento di AlpTransit ed è stata sottoposta alle autorità elvetiche, italiane ed europee. (cfr. doc. allegato)
3. **Questione finanze:** nell’ottobre 2025 si è tenuto a Lugano, in collaborazione con USI e SUPSI, un seminario dedicato alle prospettive e alle alternative di finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie (cfr. doc. allegato). È in preparazione un ampio studio preliminare di approfondimento.

### **Comitato**

**Co-presidenza:** Michele Guerra (Dep. al Gran Consiglio Ticino, Simone Gianini (Dep. al Consiglio Nazionale). **Vicepresidenza:** Gianni Ghisla

**Membri:** Giuditta Botta, Federica Colombo, Giovanni Lombardi, Bernardino Regazzoni

[www.progottardo.ch](http://www.progottardo.ch)

# 1 Obiettivi della documentazione

La presente documentazione di sintesi intende fare da supporto alle persone interessate (politici, stakeholders, cittadini interessati, ...) al completamento delle trasversali alpine e di AT. Dato l'incalzare del momento politico decisionale (2026/27), le informazioni si concentrano sulla situazione elvetica, ma sempre nel suo riferimento essenziale quale componente territoriale del corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (NSRM) della rete europea ad alta velocità e capacità TEN-T.

## 2 Breve istoriato della trasversale alpina

La moderna trasversale alpina viene inaugurata nel **1882** con l'apertura della galleria del San Gottardo. Una convenzione internazionale con l'Italia e la Germania e un finanziamento misto pubblico-privato, ne avevano reso possibile la realizzazione. Da allora la ferrovia è stata il fattore imprescindibile per lo sviluppo in Svizzera e in Europa e ciò fino ai trenta anni gloriosi della ricostruzione postbellica, quando il successo della strada ne modificò la situazione concorrenziale. Anche in risposta alle sollecitazioni della Commissione europea, nel **1992**, su proposta di Governo e Parlamento, il popolo svizzero si espresse a favore della costruzione della Nuova trasversale alpina e nel **1994** per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia a salvaguardia delle Alpi. Fu l'inizio di AT, con la costruzione delle tre gallerie di base. Nel **2007** entra in funzione il Lötschberg, seguito dall'inaugurazione nel **2016** del Gottardo e nel **2020** del Ceneri. Ma l'opera resta incompiuta, **"fatto il cuore, mancano le arterie"**, il lavoro si ferma a metà strada, attitudine decisamente poco svizzera: per gli accessi a nord e a sud e la connessione con l'Europa, per la separazione dei flussi, per le circonvallazioni dei centri urbani e le esigenze di sicurezza, per l'ottimizzazione del traffico regionale e di confine, specie nell'area metropolitana (Città dei Laghi) che si sta creando con la Regio Insubrica (cfr. infra) e l'area lombarda e, infine, per il valore aggiunto economico e culturale.

Per saperne di più si vedano:

- il portale di AlpTransit: <https://www.alptransit-portal.ch/it/>
- la pubblicazione di Remigio Ratti: *L'asse ferroviario del San Gottardo. Economia e politica dei transiti alpini*. A. Dadò Editore, 2016, ISBN: 978-88-8281-447-2

## 3 I principali problemi

Le conseguenze: sulla trasversale alpina rimangono numerosi colli di bottiglia (cfr. infra), sicurezza e funzionalità non possono essere adeguatamente garantite (cfr. incidente nella galleria del Gottardo nel 2023), l'obiettivo ecologico del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia sembra viepiù irraggiungibile, la ferrovia non è concorrenziale sulle lunghe distanze per i passeggeri e per le merci, il sistema europeo TEN-T resta incompiuto, proprio sul corridoio NSRM economicamente e geopoliticamente essenziale per l'Europa.

### 3.1 Contesto svizzero

In epoca recente, la Confederazione ha assunto pressoché esclusivamente gli oneri finanziari del mantenimento e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Ciò è stato il caso anche per la costruzione di AT, progetto epocale dall'identità essenzialmente europea, come avvenuto nell'Ottocento. Lo stato elvetico si è impegnato sull'arco di quasi tre decenni con un investimento di ca. 23 miliardi di CHF, provenienti da un fondo alimentato prevalentemente con entrate fiscali (Fondo per l'Infrastruttura Ferroviaria, **FIF**, cfr. infra). Diversamente da quanto avvenne nell'Ottocento, Italia e Germania, e in aggiunta l'UE, non hanno contribuito al finanziamento. Anzi, la Svizzera si è pure impegnata con oltre 400 mio. a co-finanziare l'ottimizzazione delle tratte di accesso esistenti fuori dai propri confini.

Per guardare al futuro, il Consiglio Federale (CF) ha lanciato nel 2022 la **Prospettiva Ferrovia 2050** con cui traccia le linee di sviluppo a lungo termine. Lo ha fatto privilegiando i collegamenti sulle brevi e medie distanze, con una logica che va dal locale al globale e, fatto piuttosto sconcertante, mettendo in secondo piano i collegamenti sui lunghi percorsi, soprattutto per i passeggeri, e quindi i collegamenti con l'Europa. Conseguenza: il completamento di AlpTransit con le linee di accesso viene spostato oltre il 2050.

A questo sorprendente mutamento d'indirizzo ha contribuito l'acuirsi della situazione finanziaria. Le esigenze sul fronte della manutenzione della rete, come pure i grandi progetti di ampliamento di numerosi nodi interni hanno fatto pressoché raddoppiare i costi rispetto alle previsioni, già sul medio termine della fase di ampliamento 2035 (cfr. infra cap. 6). Si aggiunga che a complicare le cose è sopraggiunto il rifiuto del popolo svizzero nel 2024 dei progetti di ampliamento della rete autostradale. Tutto ciò non poteva rimanere senza ripercussioni. Così, alla fine del 2024 il CF Albert Rösti, capo del DATEC, ha lanciato l'operazione **"Trasporti 2045"** dando mandato al Politecnico di Zurigo (Prof. U. Weidmann) di procedere a una valutazione di tutti i progetti di ampliamento dei diversi vettori di trasporto già decisi o in progettazione, con l'obiettivo di ridefinirne le priorità. Il rapporto Weidmann, pubblicato nell'ottobre 2025, non entra neanche nel merito – anche perché non richiesto – di AlpTransit e delle connessioni con la rete europea TEN-T, confermando **il problema di fondo della politica dei trasporti ferroviari elvetica, ovvero la mancanza di un progetto a lungo termine e di una relativa strategia**. Carezza che ha trovato puntualmente conferma nei nuovi orientamenti presentati dal Consiglio Federale il 28 gennaio 2026 (<https://www.uvek.admin.ch/it/trasporti-45>): **la trasversale alpina, il Ticino e il Sud delle Alpi sono rimasti letteralmente al palo**. Ma addirittura, stando agli indirizzi del DATEC, l'asse nord-sud non dovrebbe trovare udienza nemmeno nel Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) che l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) deve predisporre per il dopo 2045: infatti la consegna testuale è che *"questo programma indica la direzione da prendere per lo sviluppo a lungo termine della ferrovia, in particolare per quanto riguarda l'asse est-ovest."*, e ciò dovrebbe avvenire sulla base dell'obsoleta Prospettiva Ferrovia 2025<sup>1</sup>.

**La politica elvetica**, vincolata al rigore finanziario, ai forti interessi regionali e a una narrazione che considera AlpTransit consegnato alla storia, **non è per ora propensa a prevedere la progettazione del completamento della trasversale alpina e la sua realizzazione a partire dal 2045**.

Occorre pertanto chiedersi se sussistano possibilità realistiche per sbloccare l'impasse politico? Una *conditio sine qua non*, consiste **anzitutto** nel trovare, esistendo la base costituzionale<sup>2</sup>, alternative a livello di finanziamento, che siano convincenti nell'evitare, grazie a mezzi terzi, l'aggravio delle finanze pubbliche (cfr. infra il cap. sulla questione finanze). In **secondo luogo** un ruolo decisivo per il rilancio di AlpTransit spetta al **Canton Ticino** che sembra aver colto l'importanza del momento. Infatti sta intensificando gli sforzi per proporre delle **tappe realizzative modulari** che siano più facilmente compatibili dal profilo dell'operabilità e delle finanze con la progettazione nazionale a medio e lungo termine, così da permettere il reinserimento del Sud delle Alpi nelle prossime fasi realizzative.

Di fronte agli sviluppi geopolitici in atto, e specificamente della rete ferroviaria europea, la Svizzera non può d'altronde correre il rischio di un progressivo isolamento. È quindi, in **terzo luogo** e come dimostrato

---

<sup>1</sup> Scheda informativa n.2: *Sguardo ai progetti ferroviari, stradali e d'agglomerato dopo il 2045* / <https://www.uvek.admin.ch/it/trasporti-45#Schede-informative>

<sup>2</sup> La costituzione ne prevede infatti la possibilità all'art. 87: 2. *L'infrastruttura ferroviaria è finanziata mediante un fondo. (...) 4. La legge può prevedere un finanziamento complementare da parte di terzi.*

storicamente, pure essenziale una chiara e fattiva posizione a livello europeo, anzitutto dell'Italia e della sua componente metropolitana milanese e dei porti liguri.

## 3.2 Italia, Germania ed Europa

L'ultimo decennio ha visto l'**Italia** cambiare ritmo nel rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria e le sue connessioni con l'Europa. Grazie anche alle risorse del PNRR, gli ingenti investimenti effettuati nei porti liguri si vedono completati a nord da tre imponenti trafori, sul Terzo Valico dei Giovi, sulla Torino-Lione e sul Brennero. Restano comunque i colli di bottiglia sull'asse gottardiano tra Milano e Como/Chiasso e sull'asse del Sempione/Lötschberg con le gallerie elicoidali di Iselle, nonostante gli accresciuti sforzi di ottimizzazione degli ultimi anni grazie agli accordi tra Italia e Svizzera, da ultimo con il MOU del 2023<sup>3</sup>. La rete ferroviaria italiana è in procinto di fare un salto di qualità e di ridefinire l'assetto dei trasporti, merci e passeggeri, verso il nord dell'Europa con percorsi diversificati a est, a ovest e al centro delle Alpi.

Come dimostra la costituzione dell'**Alleanza Sud delle Alpi** in favore del completamento di AlpTransit, cui aderiscono Lombardia, Piemonte, Liguria e il Canton Ticino (cfr. [www.progottardo.ch](http://www.progottardo.ch)), l'interesse per lo sviluppo dell'asse centrale attraverso il Gottardo e il Sempione/Lötschberg resta intatto, anche data la sua rilevanza per lo sviluppo della Regio Insubrica/Città dei Laghi (cfr. infra).

La **Germania** si trova dal canto suo in una situazione particolarmente difficile. Una manifesta negligenza ha portato negli ultimi anni le infrastrutture ferroviarie sull'orlo del collasso, imponendo investimenti di ripristino ad ampio raggio che dureranno a lungo. A subire gli affetti negativi vi sono anche le linee di accesso ad AT, in particolare la tratta tra Karlsruhe e Basilea, che non sarà completata prima dell'inizio degli anni quaranta<sup>4</sup>. Tuttavia gli sforzi della RFT si stanno intensificando ed è verosimile che vi sia la disponibilità ad assicurare gli investimenti a medio e lungo termine indispensabili per garantire la funzionalità integrale della rete TEN-T, quindi anche con le connessioni sul corridoio NSRM.

Per l'**Unione Europea**, ai tradizionali capisaldi della politica dei trasporti – libera mobilità, sostenibilità ambientale, funzionalità economica e cooperazione internazionali – si è aggiunta, in ragione del quadro geopolitico attuale, la questione della sicurezza e quindi del doppio uso, civile e militare, dell'infrastruttura ferroviaria. La regolamentazione della strategia fondata sulla rete dei trasporti transeuropea (TEN-T), aggiornata nel 2024 ([Regulation \(EU\) 2024/1679](#)), definisce i requisiti di un'infrastruttura europea completa, comprensiva di nove corridoi, fra cui quello centrale *Mare del Nord-Reno-Mediterraneo* (NSRM)<sup>5</sup>. Sul piano

---

<sup>3</sup> Cfr. i documenti allegati no. 4 (MOU 2023) e no. 5 (Rabino II). La cooperazione tra Svizzera e Italia si basa attualmente sui seguenti disposti formali:

- **1999** "Convenzione tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC)" del 2 novembre 1999.
- **2012** "Dichiarazione d'intenti tra la Svizzera e l'Italia concernente la cooperazione bilaterale nella realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferroviario entro il 2020" (sottoscritta il 17 dicembre 2012);
- **2014** "Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica italiana per lo sviluppo delle infrastrutture della rete ferroviaria di collegamento tra la Svizzera e l'Italia" (fatto il 28 gennaio 2014);
- **2020** "Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Italiana per lo sviluppo delle infrastrutture della rete ferroviaria di collegamento tra la Svizzera e l'Italia sull'asse del Lötschberg-Sempione" (concluso il 3 settembre 2020 e entrato in vigore il 1° dicembre 2020).
- **2023 MoU** "Dichiarazione d'intenti concernente la cooperazione bilaterale nella realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferroviario entro il 2035" del 6.7.2023

<sup>4</sup> Le relazioni Germania-Svizzera si fondano sui seguenti accordi:

- **1996**, "Accordo di Lugano", patto di ampliamento della tratta tra Karlsruhe e Basilea da due a quattro binari, nessuna scadenza fissata. L'ampliamento viene realizzato a singhiozzo e si prevede che i quattro binari saranno conclusi solo entro il 2042. ([https://de.wikipedia.org/wiki/Vertrag\\_von\\_Lugano](https://de.wikipedia.org/wiki/Vertrag_von_Lugano) / <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2000/280/it>)
- **2019**, dichiarazione di Lipsia. Accordo per la realizzazione di misure a breve termine volte ad aumentarne le capacità in attesa dei quattro binari. Tra l'altro: ampliamento tratta Stoccarda – Zurigo per le merci; misure di ottimizzazione tecnica; coinvolgimento della Francia per un potenziamento della tratta nord-sud sul versante del Reno (Metz – Basilea).
- **2021**, accordo concernente la garanzia della capacità delle linee degli accessi nord ad AlpTransit a conferma della dichiarazione di Lipsia.

<sup>5</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-rhine-mediterranean-corridor\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-rhine-mediterranean-corridor_en)

della governance sono chiare le intenzioni dell'UE rivolte a un'intensa collaborazione con i paesi non membri, segnatamente la Svizzera. Il regolamento citato è esplicito nel merito quando all. art. 56 prevede che

*“L'Unione può concludere accordi ad alto livello con i paesi vicini interessati al fine di conseguire un approccio coordinato e sincronizzato per quanto riguarda l'attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali.”*

Dal punto di vista del finanziamento, l'UE ha adottato con il “meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility/“CEF”), uno strumento finalizzato ad accelerare gli investimenti, sia pubblici che privati, specificamente nel settore delle reti transeuropee<sup>6</sup>. Sono così aperte, come dimostrano molteplici esempi di progetti europei realizzati negli ultimi decenni, le porte per finanziamenti complementari che facciano capo a partenariati pubblico-privato.

### 3.3 Regio Insubrica / Città dei Laghi: area metropolitana transfrontaliera policentrica

Al Sud delle Alpi la porta verso le tre gallerie ferroviarie di base del Ceneri, del Gottardo e del Lötschberg è rappresentata dalla Regio Insubrica/Città dei Laghi. Configurata attorno ai laghi prealpini, la Regio Insubrica si avvale di un'identità plasmata storicamente<sup>7</sup> che fornisce pure una solida legittimità culturale alla Città dei Laghi, l'idea di un **nuovo polo urbano/metropolitano** tra le grandi aree di Zurigo e Milano e autentico orizzonte di sviluppo socio-economico.

Alla Regio Insubrica, associazione di diritto privato con scopi consultivi costituita nel 1995 ([www.regioinsubrica.org](http://www.regioinsubrica.org)), appartengono la Repubblica e Cantone Ticino e le cinque provincie lombardo-piemontesi di Varese, Como, Verbano-Cusio-Ossola, Lecco e Novara (cfr. fig. 1). La sua natura policentrica e l'ubicazione prevalente su territorio italiano, fanno sì che a livello svizzero non venga (ancora) considerata “area metropolitana”. L'attuale statuto di “centro economico” limitato al Ticino è di fatto molto penalizzante, soprattutto nella politica dello sviluppo territoriale e dei trasporti.

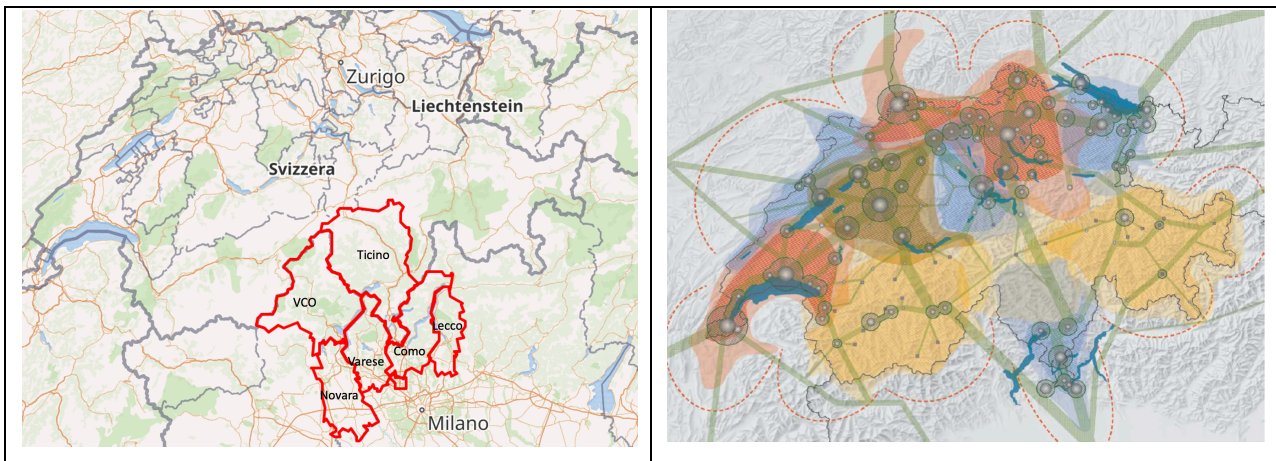


Fig. 1: Regio Insubrica/Città dei Laghi / aree metropolitane (rosso) e centri economici (blu) (Fonte: elab. propria, Progetto territoriale Svizzera, 2024)

Se la si considera nell'insieme della sua configurazione transfrontaliera e policentrica, con una popolazione che raggiunge i 2.7 mio di abitanti e un PIL che supera i 100 mild., la RegioInsubrica/Città dei Laghi non teme il confronto con le analoghe storiche aree metropolitane svizzere di Ginevra e di Basilea. Anzi, potendosi avvalere con Milano di un retroterra economico e culturale fra i più importanti d'Europa, dispone di ottime carte da mettere sul tavolo.

<sup>6</sup> REGOLAMENTO (UE) 2021/1153 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 7 luglio 2021 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1153>

<sup>7</sup> Cfr. <https://insubricahistorica.ch/svizzera/29/09/2025/cosa-significa-regione-insubrica/>

L'importanza del suo riconoscimento quale "area metropolitana" è pertanto essenziale, anche perché la legge federale sulle ferrovie (Lferr / 742.101, Art 48) chiede esplicitamente il miglioramento dei collegamenti con le aree metropolitane europee, a maggior ragione se di carattere transfrontaliero. È pressoché inutile sottolineare come i problemi fondamentali della Regio Insubrica/Città dei Laghi siano strettamente legati agli scompensi di un'infrastruttura dei trasporti, soprattutto ferroviaria, che in buona parte si affida ancora alle tratte ottocentesche e quindi affianca alle tre gallerie di base una serie di strettoie che gravano sul funzionamento della rete a tutti i livelli. Le molte ottimizzazioni degli ultimi anni non permettono né di assorbire l'intensità del traffico regionale/transfrontaliero né di assicurare sicurezza e ridondanza così come il trasferimento modale dalla strada, condizione indispensabile per attenuare il carico ambientale. E tantomeno permettono un allacciamento funzionale ed efficace alla rete europea TEN-T.

Tutto ciò costituisce una grave ipoteca per lo sviluppo territoriale, economico, sociale e culturale di tutta la Regio Insubrica/Città dei Laghi, con importanti ricadute a livello nazionale ed europeo. È pertanto urgente un riorientamento politico, aperto e improntato alla collaborazione transfrontaliera e internazionale.

## 4 Colli di bottiglia sul corridoio NSRM e progetti in CH

Come appare dalla figura 2 seguente, fra le numerose strettoie che interferiscono su un funzionamento efficace del corridoio NSRM parecchie si situano tra Karlsruhe e Milano, riguardano quindi gli accessi ad AlpTransit e si situano in buona parte nelle aree transfrontaliere con la Germania e l'Italia.

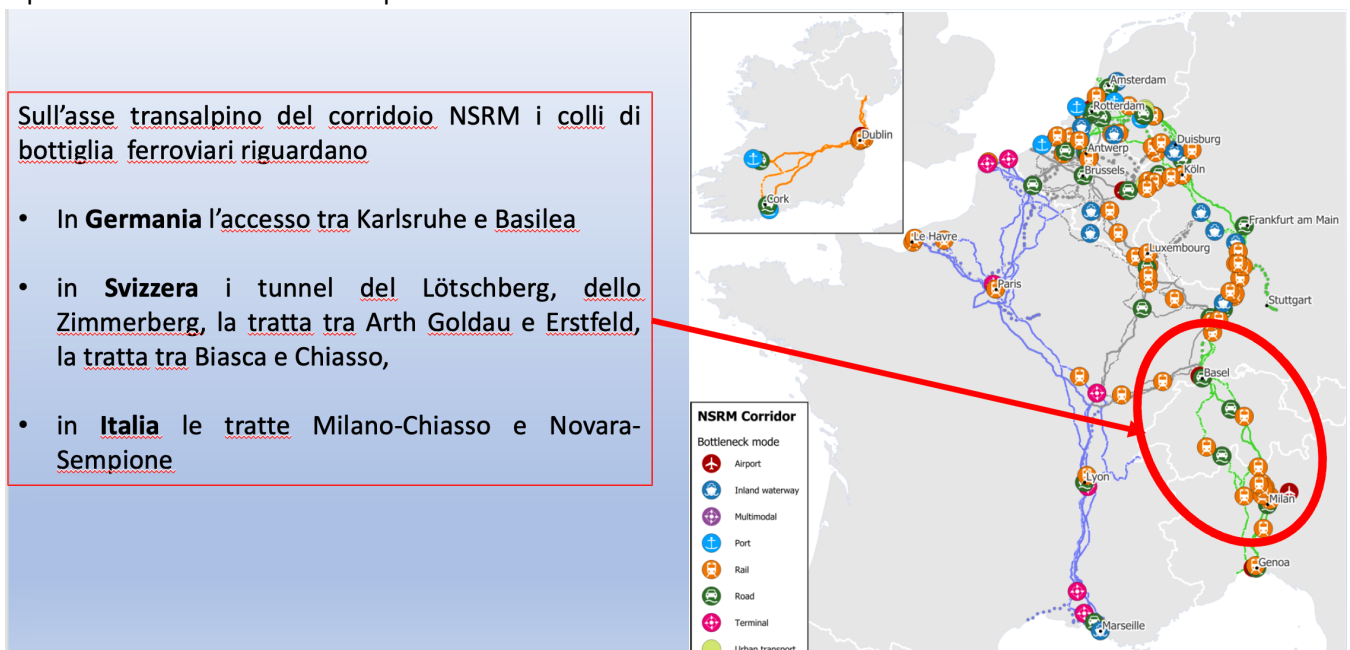


Fig. 2: Colli di bottiglia sul corridoio NSRM (Fonte: Presentazione ESPON, 23.10.2025, Torino)

Molti sono i progetti in grado di favorire il superamento dei colli di bottiglia, alcuni già in fase di realizzazione nei prossimi due decenni, altri che sono nella fase di studio e devono entrare nella progettazione a medio e lungo termine. Uno sguardo ravvicinato alla situazione in Svizzera permette di inserire questi progetti in quattro categorie. Vengono illustrati nella fig. 3, con l'indicazione, quando disponibile, del livello di priorità stabilito dal rapporto Weidmann (WP, scala: 1 alta – 6 bassa):

1. Progetti in fase di realizzazione (verde)
2. Progetti in fase di pianificazione (marrone)
3. Progetti di completamento AlptTansit rimandati a dopo il 2050 (rosso),
4. Progetti a nord e a sud fuori dai confini elvetici (blu)
- (5. Regio Insubrica/Città dei Laghi)

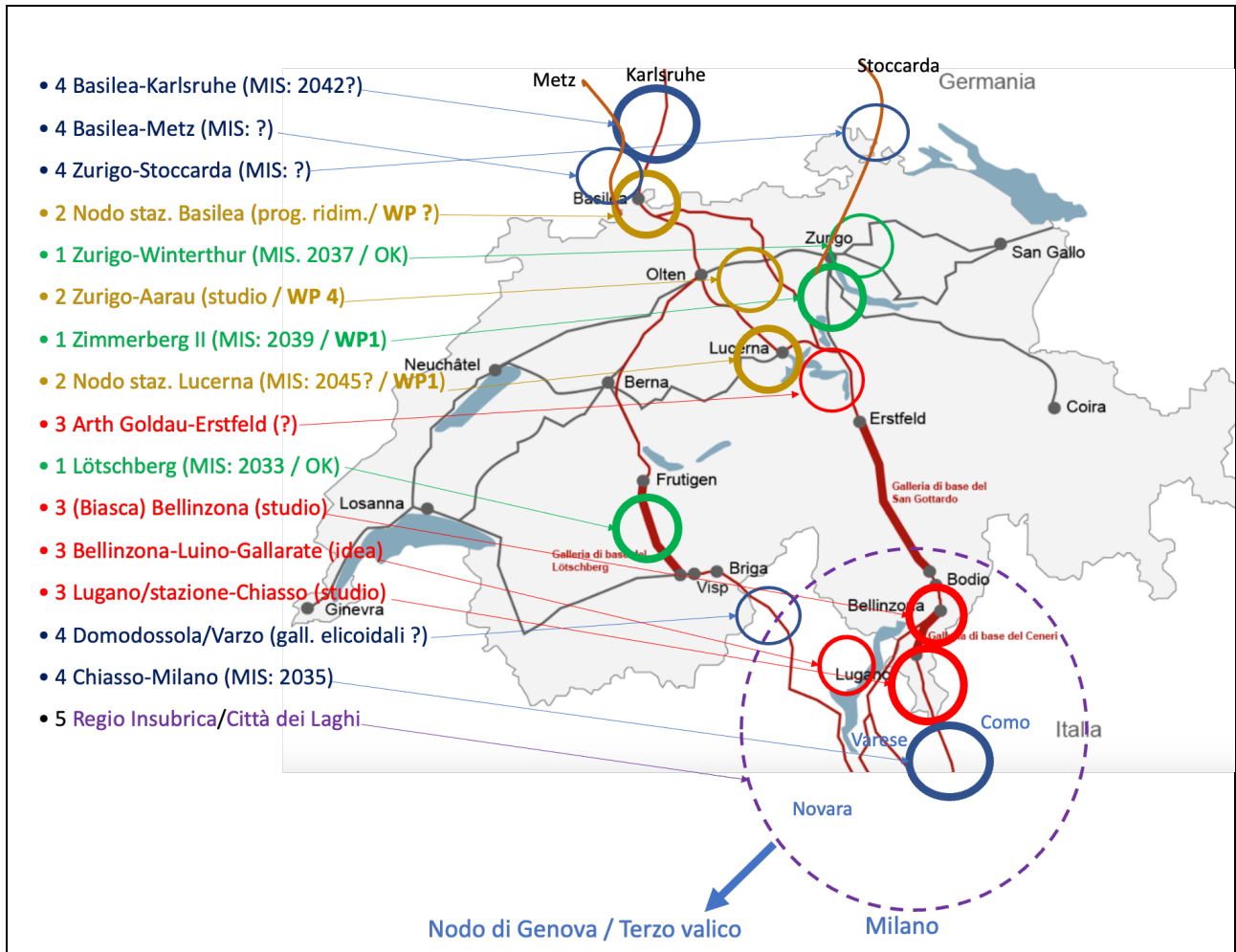


Fig. 3: Progetti sull'asse transalpino in Svizzera e sulle zone transfrontaliere (Fonte: elab. propria)

## 5 La questione finanziaria

Come già osservato, a livello elvetico la questione finanziaria sta diventando vieppiù cruciale. Nonostante l'efficace meccanismo di finanziamento introdotto nel 2014, dotato di **ca. 6 mld. annui** dedicati, quindi indipendenti dal budget ordinario, le risorse sono lungi dal poter coprire i costi della manutenzione e dei progetti di ampliamento già avviati o decisi.

La fig. 4 illustra il meccanismo del Fondo infrastrutture ferroviarie (FIF) con le risorse e i prelievi.

### Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)



Fig. 4: Il meccanismo di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera (FIF)

L'importo di 6 mld. di CHF generato annualmente è assicurato fino al 2030 e viene suddiviso in **ca. 4.5 mld. per la manutenzione e 1.5 mld. per l'ampliamento**. Fino al 2030 vi sono contenute, oltre a quelle ordinarie, anche risorse transitorie (1 per mille IVA e proventi dalle imposte sugli oli minerali). Inoltre il FIF deve ancora rimborsare debiti per quasi 4 mld. e non può contrarre nuovi debiti. Tutto ciò fa sì che, in assenza di relative decisioni del Parlamento e di una votazione popolare, i mezzi subiranno una drastica contrazione. La realtà è dunque grave e il DATEC nota che

***“Considerando le uscite necessarie per l'esercizio e il mantenimento della qualità, e sulla base delle decisioni finora adottate, entro il 2045 non sarebbero più disponibili mezzi per ulteriori ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria.”<sup>8</sup>***

Uno sguardo ai costi previsti conferma appieno questo quadro. Sulla scorta delle previsioni e della pianificazione dell'epoca, il Parlamento il 15 marzo 2024 aveva deciso un pacchetto di finanziamento per tutti i programmi già in realizzazione e in preparazione per il periodo 2025-2045 di ca. 28 mld. di CHF. Ancora nel 2024 ricerche giornalistiche e al dibattito nella società civile hanno portato alla luce un aumento imprevisto di ca. 14 mld.

- **ca. 28 mld.** decisi dal Parlamento il 15 marzo 2024
- **ca. 14 mld.** di aumento imprevisto sopraggiunto nel 2024
- **ca. 42 mld.** la spesa complessiva fino al 2040/45
- **ca. 22.5 mld.** le risorse messe a disposizione dal FIF per il periodo 2025-2045<sup>9</sup>
- **AMMANCO ca. 20 mld.**

Di fronte a questa situazione il DATEC ha dapprima isolato i progetti già approvati e dotati di un'autorizzazione edilizia. I progetti restanti per il periodo fino a 2045 li ha affidati per una valutazione al Politecnico di Zurigo, vincolandone il finanziamento e quindi partendo dal presupposto di stralciarne un numero considerevole. I limiti finanziari sono stati stabiliti in due varianti, una di base di 14 mld. e l'altra di

<sup>8</sup> Scheda n. 4 *Retrospectiva Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) in relazione a «Trasporti '45»*  
<https://www.uvek.admin.ch/it/trasporti-45#Schede-informative>

<sup>9</sup> Stante la situazione attuale: 2025-2030: 5x1.5 mld = 7.5 mld. 2031-2045: 15x1.0 mld = 15 mld. Totale: 22.5 mld.

24 mld.. Per i 10 mld. supplementari è necessaria la proroga a tempo indeterminato dell'attuale uno per mille dell'IVA destinato al FIF, oggi valido solo fino al 2030, possibile solo con una **decisione del Parlamento e una modifica costituzionale da sottoporre a votazione popolare**.

Diversi atti parlamentari hanno già avviato la discussione per assicurare questi mezzi aggiuntivi, onde evitare una drastica riduzione degli investimenti e il conseguente degrado delle infrastrutture ferroviarie<sup>10</sup>. Lo stesso Consigliere Federale Albert Rösti in Parlamento ha ammesso questa necessità.

È quindi più che verosimile che il popolo verrà chiamato in causa. Ma pe che cosa? Per un "semplice e banale" prolungamento dell'1 per mille dell'IVA, senza un progetto e una strategia per il futuro?

Analogamente agli anni '90 questa situazione richiede un ripensamento urgente a livello di politica dei trasporti e finanziaria, un ripensamento che dia adito a nuove prospettive. Alla politica dei trasporti serve un concetto strategico a lungo termine (oltre il 2050) che, muovendo dalla prevedibile domanda e da scelte essenziali (trasferimento modale e contenimento del carico ambientale, connessioni con l'Europa/TEN-T, sviluppo economico e territoriale, ecc.) delinea i contorni dell'offerta auspicata e permetta una seria definizione delle priorità. Alla politica finanziaria serve discutere e identificare fonti di finanziamento innovative che, facendo ricorso a mezzi terzi come previsto dalla Costituzione, non gravino sul bilancio dello Stato. **Progetto politico e questione finanziaria non sono disgiungibili**, o affrontabili in sequenza, essendo acquisito che le risorse "regolari" del FIF previste e prevedibili non saranno neanche sufficienti per assicurare la realizzazione dei progetti già avviati. Inoltre il Consiglio Federale intende prendere in considerazione solo misure che non incidano sulle misure di sgravio al preventivo 2027 e sul freno all'indebitamento<sup>11</sup>.

**AlpTransit**, non è solo una componente vitale del corridoio NSRM, è pure decisivo per lo sviluppo futuro a livello nazionale e regionale. I progetti di completamento dell'asse transalpino con gli accessi a nord e a sud, così come i nodi cruciali delle stazioni di Lucerna e Basilea non possono essere che parte integrante di una progettazione sovraordinata agli interessi regionali, e di una strategia medio e lungo termine che comprenda necessariamente la componente finanziaria.

## 6 L'agenda politica svizzera e le possibili linee di azione

Nel frattempo il dibattito politico in Svizzera è decollato. A inizio 2026 è entrato nella sua fase cruciale che culminerà nel 2027 con la discussione e le decisioni del Parlamento, seguite verosimilmente da una votazione popolare. Le tappe essenziali si presentano come segue:

- 28 gennaio 2026: il CF ha presentato i lineamenti essenziali e le priorità della politica dei trasporti, riferita specificamente alla strada e alla ferrovia.
- Giugno 2026: il CF mette in consultazione il Messaggio sul programma di sviluppo con i progetti prioritari dell'infrastruttura ferroviaria per la fase 2035 che, sul piano operativo, durerà verosimilmente fino al 2045. Il Messaggio dovrà contemplare la questione del finanziamento come pure la progettazione di massima dei progetti per la fase susseguente, quindi a partire verosimilmente dal 2045.
- 2031: prossima scadenza politica con un nuovo Messaggio del CF.

Il Messaggio 2026 si fonderà esplicitamente sulle proposte di priorità contenute nel rapporto Weidmann. Il completamento di AlpTransit non rientra per intanto in questo orizzonte. Tuttavia le possibilità per inserire la progettazione di massima nel Messaggio 2026 in modo che possa essere poi ripresa e approfondita in quello del 2031 restano aperte. Aldilà dell'esigenza di una strategia nazionale sovraordinata a medio e lungo termine, diverse sono le condizioni indispensabili affinché ciò possa avvenire. Occorre

---

<sup>10</sup> Si vedano: Mozione Eva Herzog 25.3233, Interpellanza Eva Herzog 25.3143, Interpellanza Andrea Gmür-Schönenberger 24.4428, Mozione Andrea Gmür-Schönenberger 25.3953, Postulato Farinelli 25.3080.

<sup>11</sup> Di fatto il CF aveva proposto di ridurre i contributi annuali nel FIF di 200 mil.. Il Parlamento ne ha concessi 100 nella sessione di marzo 2026. Si tratta comunque di un ulteriore segnale di un atteggiamento intransigente sul freno all'indebitamento.

1. una proposta coesa e convincente a lungo termine che consideri esplicitamente la connessione di AT al sistema TEN-T e con chiare tappe realizzative in sequenza, soprattutto a sud delle Alpi. Attori principali: Canton Ticino, Deputazione parlamentare, Regione Lombardia, ...
2. un progetto di finanziamento innovativo che possa fare ricorso a risorse sia private sia pubbliche a livello europeo a complemento dei mezzi della Confederazione e dei Cantoni. Attori principali: Canton Ticino, Deputazione parlamentare, Regione Lombardia, ...
3. un progetto preliminare di piano orario passeggeri e merci sulle lunghe distanze che prefiguri il traffico sull'asse nord-sud. Attori principali: Corridoio NSRM, EGCT Reno-Alpi, Canton Ticino, Lombardia, UFT, ...
4. un coinvolgimento attivo nella progettualità delle Nazioni vicine, in particolare dell'Italia, e dell'UE. Attori principali: Cantone Ticino, Deputazione parlamentare, UFT, Alleanza Sud delle Alpi, ...
5. un'azione di lobbying convinta e decisa che permetta di dare voce alle esigenze del Sud delle Alpi. Attori principali: Canton Ticino, Deputazione parlamentare, Alleanza Sud delle Alpi, ...

Tutto ciò dovrà avvenire nel corso del 2026, così da potersi inserire attivamente nella consultazione sul Messaggio 2026 e nel dibattito parlamentare del 2027.